



**UNIVERSIDAD CATÓLICA “ANDRÉS BELLO”
DIERECCIÓN GENERAL DE LOS ESTUDIOS DE POSTGRADO
ÁREA DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
DOCTORADO EN HISTORIA
TESIS DOCTORAL**

**EL PUERTO DE CUMANÁ EN EL
COMERCIO ATLÁNTICO Y CARIBEÑO
1786-1810**

**Autora: Isabel E. Ruiz Acevedo
Tutora: Dra. Catalina Banko**

CARACAS, MARZO DE 2016

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	20
CAPÍTULO I: EL COMERCIO CUMANÉS: DESDE LA EXTRACCION PERLÍFERA HASTA LA EXTINCIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE BARCELONA	
Siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII	26
Actividad Comercial de la Real Compañía de Comercio de Barcelona en la Gobernación de Cumaná (1761-1785)	35
Productos Introducidos en la Gobernación de Cumaná por la Real Compañía de Comercio de Barcelona	45
Productos Extraídos de la Gobernación de Cumaná por la Real Compañía de Comercio de Barcelona	47
CAPÍTULO II: PANORAMA GENERAL DEL COMERCIO CUMANÉS 1786- 1810	
La Economía Europea	54
Mercados Cumaneses y Capitales Negociados	
1.- La Metrópoli	57
2.- Provincias de Venezuela	58
3.- Otros Dominios Españoles	58
4.- Colonias Extranjeras y Países Neutrales	58
Mercancías Negociadas	
a.- Importación	63
b.- Exportación	68
Recaudación Fiscal	94
Movimiento Naviero	109
Negociantes	

	Pág.
1.- Los Comerciantes	117
2.- Los Mercaderes	120
3.- Los Bodegueros	120
Cumaná en el Contexto de la Capitanía General de Venezuela	121

CAPÍTULO III: COMERCIO DE CUMANÁ CON LAS PROVINCIAS DE VENEZUELA

Relaciones de Cumaná en el Ámbito de la Capitanía General de Venezuela	124
Las Terminales Venezolanas	126
Capital Negociado	129
Mercancías Negociadas	
a.- Introducciones	136
b.- Extracciones	140
Recaudación Fiscal	143
Movimiento Naviero	147
Periodización	
I.- Etapa de Crecimiento y Estabilidad (1792-1796)	148
II.- Etapa de Depresión (1797-1800)	152
III.- Etapa de Ligero Ascenso (1801-1803)	155
Cumaná y las Provincias de Venezuela	158

CAPÍTULO IV: CONEXIONES COMERCIALES EN EL MUNDO COLONIAL HISPÁNICO

Comercio Ínter Imperial Español en el Caribe	161
Las Terminales Hispanoamericanas	167
Capital Negociado	171
Mercancías Negociadas	
a.- Importaciones	175
b.- Exportaciones	179

	Pág.
Recaudación Fiscal	182
Movimiento Naviero	186
Periodización	
I.- Etapa de Crecimiento con Ligera Caída (1792-1797)	188
II.- Etapa de Crisis (1798-1801)	193
III.- Etapa de Recuperación (1802-1803)	197
Interconexiones con Otros Dominios Hispánicos	200

CAPÍTULO V: COMERCIO DE CUMANÁ CON LAS COLONIAS EXTRANJERAS Y LOS ESTADOS UNIDOS

Comercio Internacional Cumanés	203
Las Terminales Extranjeras	211
Capital Negociado	214
Mercancías Negociadas	
a.- Importaciones	222
b.- Exportaciones	229
Recaudación Fiscal	237
Movimiento Naviero	239
Periodización	
I.- Etapa de Moderado y Equilibrado Intercambio Comercial (1792-1795)	242
II.- Etapa de Ascenso Comercial (1796-1798)	244
III.- Etapa de Estabilidad con Ligero Ascenso (1799-1801)	248
IV.- Etapa de Descenso Comercial (1802-1803)	256
Alcances Internacionales del Comercio Imperial Español en Cumaná ...	258

CAPÍTULO VI: LAS RELACIONES CON LA METRÓPOLI

La Economía Metropolitana.....	263
Comercio de Cumaná con los Puertos Metropolitanos	267
Capital Negociado	270

	Pág.
Mercancías Negociadas	
a.- Importaciones	276
b.- Exportaciones	281
Recaudación Fiscal	288
Movimiento Naviero	290
Periodización	
I.- Etapa de Ascenso Comercial (1792-1795)	292
II.- Etapa de Decadencia Comercial (1796-1801)	295
III.- Etapa de Recuperación Comercial (1802-1803)	300
Cumaná en las Redes Comerciales Metropolitanas	306
CONCLUSIONES	309
ANEXO	
Glosario de Equivalencias de Medidas y Monedas Antiguas	313
BIBLIOGRAFÍA	316

ÍNDICE DE CUADROS, GRÁFICOS, MAPAS E IMÁGENES

Pág.

CUADROS

- # 1, Expediciones Relacionadas con Cumaná Emprendidas por cada Nave de la Real Compañía de Barcelona (1761-1785) 37
- # 2, Expediciones hacia Cumaná de la Real Compañía de Comercio de Barcelona (1761-1785) 39
- # 3, Navíos que Arribaron a Cumaná Procedentes de las Islas por Cuenta de la Real Compañía de Barcelona (1764-1768) 40
- # 4, Primer Período de la Compañía de Comercio de Barcelona en Cumaná (1761-1766) 42
- # 5, Navíos de Registro Procedentes de Cádiz Arribados a Cumaná (1776, 1777 y 1779) 43
- # 6, Segundo Período de la Compañía de Comercio de Barcelona en Cumaná (1767-1777) 43
- # 7, Tercer Período de la Compañía de Comercio de Barcelona en Cumaná (1778-1785) 45
- # 8, Mercancías Importadas por la Real Compañía de Barcelona hacia las Indias (1761-1778) 46
- # 9, Resumen de las Importaciones de la Real Compañía de Comercio de Barcelona (1761-1785) 47
- # 10, Mercancías Exportadas desde Cumaná por Cuenta de la Real Compañía de Barcelona (1762-1785) 49
- # 11, Mercancías Exportadas desde Cumaná por Cumaná por Cuenta de Particulares a través de la Compañía de Barcelona (1762-1785) 53
- # 12, Relación entre el Capital Total Movilizado en Pesos por Exportaciones e Importaciones en el Puerto de Cumaná (1792-1803) 60
- # 13, Monto Total del Capital Negociado en el Puerto de Cumaná

	Pág.
(1786-1810)	61
• # 14, Capital Total Movilizado por los Puertos de La Guaira y Cumaná (1800)	62
• # 15, Capital Total Movilizado por el Puerto de la Nueva Barcelona (1806-1807)	62
• # 16, Entrada de Bebidas Alcohólicas al Puerto de Cumaná (1786-1810)	64
• # 17, Entrada de Harina al Puerto de Cumaná (1786-1810)	65
• # 18, Entrada de Géneros, Efectos y Frutos sin Especificar al Puerto de Cumaná (1786-1810)	68
• # 19, Estado General de las Plantaciones de Algodón en la Gobernación de Cumaná (1793-1794)	70
• # 20, Exportación Total de Algodón desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)	73
• # 21, Estado General de las Plantaciones de Añil en la Gobernación de Cumaná (1793-1794)	74
• # 22, Exportación Total de Añil desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)	75
• # 23, Estado General de las Plantaciones de Cacao en la Gobernación de Cumaná (1793-1794)	77
• # 24, Exportación Total de Cacao desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)	83
• # 25, Estado General de las Plantaciones de Café en la Gobernación de Cumaná (1793-1794)	84
• # 26, Exportación Total de Café desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)	85
• # 27, Exportación Total de Cueros desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)	86
• #28, Exportación Total de Reses y Novillos desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)	87
• # 29, Exportación Total de Mulas desde el Puerto de Cumana	

	Pág.
(1786-1810)	89
• # 30, Extracción Total de Pescado desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)	90
• # 31, Extracción Total de Sal desde el Puerto de Cumaná (1786-1810) ...	92
• # 32, Recaudación Fiscal Total del Puerto de Cumaná por Importación y Exportación (1786-1810)	108
• # 33, Recaudación Fiscal de La Guaira por Importación y Exportación (1800)	109
• # 34, Movimiento Naval Anualizado del Puerto de Cumaná (1786-1810)	110
• # 35, Entrada y Salida de Embarcaciones en el Puerto de Cumaná (1786-1810)	112
• # 36, Movimiento de Capitales y Embarcaciones en el Puerto de Cumaná (1792-1803)	114
• # 37, Relación de las Naves que de la Gobernación de Cumaná Hacían el Comercio con las Colonias Extranjeras (1793)	115
• # 38, Bodegueros de Cumaná (1807)	121
• # 39, Conducciones Registradas por el Guardia de Panapo Andrés Romero (Abril 1793)	125
• # 40, Terminales con las que Comerció el Puerto de Cumaná con las Provincias de la Capitanía de Venezuela (1786-1810)	129
• # 41, Capital Negociado entre algunos Puertos Venezolanos y Cumaná (1786-1810)	130
• # 42, Relación del Capital Negociado en Pesos entre el Puerto de Cumaná y Algunos Puertos Venezolanos (1786-1810)	131
• # 43, Valor de la Mercancía Arribada al Puerto de Cumaná desde otros Puertos de la Capitanía de Venezuela (1786-1810)	132
• # 44, Valor de la Mercancía Extraída desde el Puerto de Cumaná hacia otros Puertos de la Capitanía de Venezuela (1786-1810)	133
• # 45, Relación Total Anualizada del Capital Movilizado entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela (1786-1810)	134

- # 46, Relación entre el Capital Movilizado en Pesos por Extracciones e Introducciones en el Puerto de Cumaná con las Provincias Venezolanas (1792-1803) 135
- # 47, Capital Movilizado por Géneros, Efectos y Frutos en el Puerto de Cumaná con otros Puertos de las Provincias de Venezuela (1786-1810) 137
- # 48, Entrada de Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar) al Puerto de Cumaná desde las Provincias de Venezuela (1786-1810) 138
- # 49, Entrada de Bebidas Alcohólicas al Puerto de Cumaná desde las Provincias de Venezuela (1786-1810) 139
- # 50, Recaudación Fiscal del Puerto de Cumaná por Introducción y Extracción dentro de las Provincias de Venezuela (1786-1810) 146
- # 51, Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1792-1796 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela 151
- # 52, Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1797-1800 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela 154
- # 53, Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1801-1803 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela 157
- # 54, Movimiento Portuario de Mercancía de la Real Compañía de Comercio de Barcelona desde los Dominios Españoles hacia Cumaná (1764-1768) 165
- # 55, Movimiento de Capital entre el Puerto de la Nueva Barcelona y Otros Dominios españoles (1806-1807) 167
- # 56, Terminales con las que Comerció el Puerto de Cumaná con Otros Dominios Españoles (1786-1810) 170
- # 57, Capital Negociado entre los Dominios Españoles y Cumaná (1786-1810) 171
- # 58, Relación del Capital Negociado en Pesos entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles (1786-1810) 173
- # 59, Relación entre el Capital Movilizado en Pesos por Exportaciones e Importaciones en el Puerto de Cumaná con Otros Dominios Españoles

	Pág.
(1792-1803)	174
• # 60, Entrada de Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar) al Puerto de Cumaná desde Otros Dominios Españoles (1786-1810)	176
• # 61, Mercancía Importada por el Puerto de la Nueva Barcelona desde Otros Dominios Españoles (1806-1807)	178
• # 62, Mercancía Exportada desde el Puerto de la Nueva Barcelona hacia Otros Dominios Españoles (1806-1807)	182
• # 63, Recaudación Fiscal en el Puerto de Cumaná por Importación y Exportación con Otros Dominios Españoles (1786-1810)	185
• # 64, Movimiento Portuario de Barcelona con los Otros Dominios Españoles (1806-1807)	186
• # 65, Movimiento Portuario de La Guaira con los Otros Dominios Españoles (1800)	187
• # 66, Promedio de Capital Negociado por Terminales entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles (1792-1797)	192
• # 67, Movimiento de Capital para el Período 1792-1797 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominio Españoles	192
• # 68, Movimiento de Capital para el Período 1798-1801 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles	194
• # 69, Promedio de Capital Negociado por Terminales entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles (1798-1801)	195
• # 70, Mercancía Exportada e Importada por La Guaira en Relación a Otros Dominios Españoles (1800)	196
• # 71, Movimiento de Capital para el Período 1802-1803 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles	199
• # 72, Promedio de Capital Negociado por Terminales entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles (1802-1803)	199
• # 73, Algunas Terminales con las que Comerció el Puerto de Cumaná con Las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1786-1810)	213
• # 74, Capital Negociado entre Algunos Puertos Extranjeros y Cumaná (1786-1810)	215

• # 75, Relación del Capital Negociado en Pesos entre el Puerto de Cumaná y Algunos Puertos Extranjeros (1786-1810)	216
• # 76, Valor de la Mercancía Importada por el Puerto de Cumaná desde Diferentes Puertos de las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1786-1810)	217
• # 77, Valor de la Mercancía Exportada desde el Puerto de Cumaná hacia Diferentes Puertos de las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1786-1810)	218
• # 78, Movimiento de Capital entre el Puerto de Cumaná y las Terminales más Importantes de las Colonias Extranjeras (1786-1810)	219
• # 79, Monto Total del Capital Negociado entre el Puerto de Cumaná y los Puertos Extranjeros (1786-1810)	220
• # 80, Relación entre el Capital Movilizado en Pesos por Exportaciones e Importaciones en el Puerto de de Cumaná con Colonias Extranjeras y Estados Unidos (1792-1803)	221
• # 81, Entrada de Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar) al Puerto de Cumaná desde Colonias Extranjeras y Estados Unidos (1786-1810)	223
• # 82, Entrada de Harina al Puerto de Cumaná desde Puertos Extranjeros (1786-1810)	226
• # 83, Mercancía Importada por el Puerto de la Nueva Barcelona desde Puertos Extranjeros (1806-1807)	228
• # 84, Mercancía Importada por La Guaira en Relación a las Colonias Extranjeras (1800)	229
• # 85, Exportación de Algodón desde el Puerto de Cumaná hacia los Puertos Extranjeros (1786-1810)	230
• # 86, Exportación de Cacao desde el Puerto de Cumaná hacia Puertos Extranjeros (1786-1810)	231
• # 87, Exportación de Mulass desde el Puerto de Cumaná a Colonias Extranjeras (1786-1810)	234

- # 88, Mercancía Exportada desde el Puerto de la Nueva Barcelona hacia Puertos Extranjeros (1806-1807) 236
- # 89, Recaudación Fiscal en el Puerto de Cumaná por Importación y Exportación con Colonias Extranjeras y Estados Unidos (1786-1810) ... 238
- # 90, Tipo de Embarcaciones por Terminales Empleadas para el Comercio entre el Puerto de Cumaná y los Estados Unidos (1798-1810) 240
- # 91, Entrada y Salida de Embarcaciones por el Puerto de la Nueva Barcelona Referentes a Puertos Extranjeros (1806-1807) 242
- # 92, Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1792-1795 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras 244
- # 93, Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1796-1798 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos 247
- # 94, Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1799-1801 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos 253
- # 95, Mercancía Exportada por La Guaira en Relación a las Colonias Extranjeras (1800) 255
- # 96, Movimiento Portuario de La Guaira con las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1800) 255
- # 97, Entrada de Capital en el Puerto de Cumaná entre los Meses de Marzo a Octubre para los Años 1801-1803 257
- # 98, Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1802-1803 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos 258
- # 99, Terminales Metropolitanas con las que Comerció el Puerto de Cumaná según sus Regiones (1786-1810) 270
- # 100, Valor de la Mercancía Europea Arribada al Puerto de Cumaná desde Diferentes Puertos de la Metrópoli (1786-1810) 271
- # 101, Valor de la Mercancía Exportada desde el Puerto de Cumaná hacia Diferentes Puertos de la Metrópoli (1786-1810) 272
- # 102, Relación Total Anualizada del Capital Negociado entre el Puerto de

	Pág.
Cumaná y los Puertos Metropolitanos (1786-1810)	274
• # 103, Relación entre el Capital Movilizado en Pesos por Exportación e Importación en el Puerto de Cumaná con la Metrópoli (1792-1803)	275
• # 104, Entrada de Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar) al Puerto de Cumaná desde la Metrópoli (1786-1810)	279
• # 105, Entrada de Bebidas Alcohólicas al Puerto de Cumaná desde la Metrópoli (1786-1810)	280
• # 106, Exportación de Algodón desde el Puerto de Cumaná hacia la Metrópoli (1786-1810)	282
• # 107, Exportación de A�nil desde el Puerto de Cumaná hacia la Metrópoli (1786-1810)	283
• # 108, Exportación de Cacao desde el Puerto de Cumaná hacia la Metrópoli (1786-1810)	284
• # 109, Mercancía Exportada desde la Nueva Barcelona hacia la Metrópoli (1806)	287
• # 110, Recaudación Fiscal en el Puerto de Cumaná por Importación y Exportación con la Metrópoli (1786-1810)	290
• # 111, Movimiento de Capital para el Período 1792-1795 entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli	294
• # 112, Movimiento de Capital para el Período 1796-1801 entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli	297
• # 113, Movimiento de Embarcaciones entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli (1800)	298
• # 114, Movimiento de Embarcaciones entre el Puerto de La Guaira y la Metrópoli (1800)	298
• # 115, Mercancía Exportada por La Guaira en Relación a la Metrópoli (1800)	299
• # 116, Exportación Parcial e Importación Total Efectuada por Cumaná en Relación a la Metrópoli (1800)	300
• # 117, Movimiento de Capital para el Período 1802-1803 entre el Puerto de	

Cumaná y la Metrópoli	304
-----------------------------	-----

GRÁFICOS

• # 1, Porcentajes de las Mercancías Exportadas por Cuenta de la Real Compañía de Comercio de Barcelona desde el Puerto de Cumaná (1761-1785)	49
• # 2, Proporción entre las Mercancías Exportadas por Cuenta de Particulares a través de la Compañía de Barcelona (1767-1785)	52
• # 3, Capital Total Negociado por el Puerto de Cumaná según las Regiones (1786-1810)	59
• # 4, Total de Capitales Mensuales Movilizados por el Puerto de Cumaná (1786-1810)	63
• # 5, Algunas Mercancías Exportadas desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)	93
• # 6, Relación entre Algunos Impuestos Cobrados en el Puerto de Cumaná por Importación y Exportación (1786-1810)	106
• # 7, Recaudación Fiscal Total del Puerto de Cumaná (1792-1803)	107
• # 8, Tipo de Embarcaciones Empleadas en el Comercio del Puerto de Cumaná (1786-1810)	113
• # 9, Movimiento Mensual Total de Capitales por Embarcaciones en el Puerto de Cumaná (1786-1810)	114
• # 10, Capital Negociado por el Puerto de Cumaná con Algunos Puertos Venezolanos (1786-1810)	130
• # 11, Total de Capitales Mensuales Movilizados por el Puerto de Cumaná por el Comercio con las Provincias de Venezuela (1786-1810)	136
• # 12, Introducciones Efectuadas por el Puerto de Cumaná Procedentes de otros Puertos de las Provincias de Venezuela (1786-1810)	137

• # 13, Introducción en Pesos de Víveres por el Puerto de Cumaná desde otros Puertos de las Provincias de Venezuela (1786-1810)	140
• # 14, Capital Negociado por Algunas Extracciones desde el Puerto de Cumaná hacia las Provincias de Venezuela (1786-1810)	141
• # 15, Extracción de Algodón, Añil y Cacao desde el Puerto de Cumaná Hacia las Provincias de Venezuela (1786-1810)	142
• # 16, Extracción de Pescado hacia las Provincias de Venezuela desde el Puerto de Cumaná (1792-1803)	142
• # 17, Relación entre Algunos Impuestos Cobrados en el Puerto de Cumaná por Introducción y Extracción dentro de las Provincias de Venezuela (1786-1810)	145
• # 18, Recaudación Fiscal del Puerto de Cumaná por Introducción y Extracción en las Provincias de Venezuela (1792-1803)	145
• # 19, Tipo de Embarcaciones Empleadas en el Comercio entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela (1786-1810)	147
• # 20, Movimiento Total Mensual de Embarcaciones en el Puerto de Cumaná por el Comercio con las Provincias de Venezuela (1786-1810)	148
• # 21, Movimiento de Capital para el Período 1792-1796 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela	152
• # 22, Movimiento de Capital para el Período 1797-1800 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela	155
• # 23, Movimiento de Capital para el Período 1801-1803 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela	158
• # 24, Capital Negociado por el Puerto de Cumaná con Otros Dominios Españoles (1786-1810)	172
• # 25, Total de Capitales Mensuales Movilizados por el Puerto de Cumaná Por el Comercio con Otros Dominios Españoles (1786-1810)	175
• # 26, Capital Negociado por Algunas Importaciones hacia el Puerto de Cumaná desde Otros Dominios Españoles (1786-1810)	178

	Pág.
• # 27, Capital Negociado por Algunas Exportaciones desde el Puerto de Cumaná hacia Otros Dominios Españoles (1786-1810)	180
• # 28, Capital Negociado por Exportación de Derivados Pecuarios hacia Otros Dominios Españoles (1786-1810)	181
• # 29, Relación entre Algunos Impuestos Cobrados en el Puerto de Cumaná por Importación y Exportación con Otros Dominios Españoles (1786-1810)	183
• # 30, Recaudación Fiscal del Puerto de Cumaná por Importación y Exportación con Otros Dominios Españoles (1792-1803)	184
• # 31, Movimiento Total Mensual de Embarcaciones en el Puerto de Cumaná por el Comercio con Otros Dominios Españoles (1786-1810)	187
• # 32, Tipo de Embarcaciones Empleadas en el Comercio entre el Puerto De Cumaná y Otros Dominios Españoles (1786-1810)	188
• # 33, Movimiento de Capital para el Período 1792-1797 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles	193
• # 34, Movimiento de Capital para el Período 1798-1801 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles	195
• # 35, Movimiento de Capital para el Período 1802-1803 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles	199
• # 36, Capital Negociado por Algunas Importaciones hacia el Puerto de Cumaná desde Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1786-1810)	222
• # 37, Capital Negociado por Algunas Exportaciones del Puerto de Cumaná hacia los Estados Unidos y Colonias Extranjeras (1786-1810)	236
• # 38, Tipo de Embarcaciones Empleadas en el Comercio del Puerto de Cumaná con los Puertos Extranjeros (1786-1810)	239
• # 39, Tipo de Embarcaciones Empleadas para el Comercio entre el Puerto de Cumaná y los Estados Unidos (1798-1810)	240
• # 40, Movimiento Mensual Total de Embarcaciones entre el Puerto de	

	Pág.
Cumaná y los Puertos Extranjeros (1786-1810)	241
• # 41, Movimiento de Capitales para el Período 1792-1795 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras	244
• # 42, Movimiento de Capitales para el Período 1796-1798 del Puerto de Cumaná con las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos	248
• # 43, Movimiento de Capitales para el Período 1796-1798 entre el Puerto de Cumaná y las Terminales Extranjeras	248
• # 44, Movimiento de Capitales para el Período 1799-1801 del Puerto de Cumaná con los Estados Unidos	251
• # 45, Movimiento de Capitales para el Período 1799-1801 del Puerto de Cumaná con las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos	254
• # 46, Capital Movilizado entre el Puerto de Cumaná y las Regiones Metropolitanas (1786-1810)	273
• # 47, Total de Capitales Mensuales Movilizados por el Puerto de Cumaná por el Comercio con la Metrópoli (1786-1810)	276
• # 48, Capital Negociado por Algunas Importaciones desde los Reinos de España hacia el Puerto de Cumaná (1786-1810)	281
• # 49, Capital Negociado por Algunas Exportaciones del Puerto de Cumaná hacia los Reinos de España (1786-1810)	285
• # 50, Relación entre Algunos Impuestos Cobrados en el Puerto de Cumaná Por Importación y Exportación con la Metrópoli (1786-1810)	288
• # 51, Recaudación Fiscal del Puerto de Cumaná por el Comercio con la Metrópoli (1792-1803)	289
• # 52, Tipo de Embarcaciones Empleadas en el Comercio del Puerto de Cumaná con los Reinos de España (1786-1810)	291
• # 53, Entrada y Salida de Embarcaciones entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli (1786-1810)	292
• # 54, Movimiento de Capitales para el Período 1792-1795 entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli	294
• # 55, Movimiento de Embarcaciones en el Puerto de Cumaná Relacionadas	

	Pág.
Con el Comercio Metropolitano (1796-1801)	296
• # 56, Movimiento de Capitales para el Período 1796-1801 entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli	297
• # 57, Comparación entre las Importaciones del Puerto de Cumaná Procedentes de la Metrópoli y las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1792-1803)	302
• # 58, Comparación entre las Exportaciones del Puerto de Cumaná Dirigidas a la Metrópoli y las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1792-1803)	302
• # 59, Promedio por Importaciones al Puerto de Cumaná desde la Metrópoli y las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1792-1803)	302
• # 60, Promedio por Exportaciones desde el Puerto de Cumaná hacia la Metrópoli y las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1792-1803)	303
• # 61, Movimiento de Capitales para el Período 1802-1803 entre el Puerto De Cumaná y la Metrópoli	305

MAPAS

• # 1, Mercados Cumaneses (1786-1810)	59
• # 2, Algunas Terminales de las Provincias Venezolanas Relacionadas Comercialmente con el Puerto de Cumaná (1786-1810)	128
• #3, Algunas Terminales de los Otros Dominios Españoles Relacionadas Comercialmente con el Puerto de Cumaná (1786-1810)	169
• # 4, Algunas Terminales de los Estados Unidos y Colonias Extranjeras Relacionadas Comercialmente con el Puerto de Cumaná (1786-1810)	212
• # 5, Algunas Terminales de la Metrópoli Relacionadas Comercialmente con el Puerto de Cumaná (1786-1810)	269

IMÁGENES

- Plano General de la Ciudad de Cumaná 27
- Libro Manual de la Real Hacienda de Cumaná (1805). Fol. 88 96

INTRODUCCIÓN

A mediados de 1785, Josep Doy dirigió una orden a la tripulación de la saetía San Juan Bautista para abandonar el puerto de Cumaná y dirigirse hacia la metrópoli española con los frutos del país que habían colectado los factores locales como Juan Francisco de Alva. La partida de esta nave significó mucho más que un rutinario leve de anclas, era la desaparición en el horizonte de una etapa en que el comercio interoceánico cumanés se había organizado en torno a la Real Compañía de Comercio de Barcelona. Así que lo que sucedió después quedó como una incógnita que pesaba tanto como ha debido sucederle a los cumaneses del momento, especialmente, cuando pasado el tiempo no vieron la aproximación de otra nave de ese origen ni había esperanzas de que su ausencia fuera suplida por la Guipuzcoana pues también esta empresa estaba siendo desintegrada.

Gracias a la realización de la tesis de maestría sobre “La Real Compañía de Comercio de Barcelona en la Gobernación de Cumaná (1761-1785)”, ya se había revisado la historiografía nacional lo que permitió constatar que, con algunas excepciones, ésta no hacía referencia al comercio oriental y, mucho menos, a la Casa Catalana y cuando se tocaba brevemente este punto, se acudía a textos cuyos autores no habían tenido sino contactos parciales con las fuentes documentales y llegaban a conclusiones muy positivas respecto a los lazos comerciales cumaneses con la metrópoli y que lo extendían en el tiempo hacia épocas posteriores a la desaparición de la Real Compañía de Comercio de Barcelona. De manera pues, que por el lado comercial metropolitano no parecía poder encontrarse una respuesta clara. Ahora bien, en lo que respecta al comercio con las regiones próximas, se había logrado revisar los trabajos de María Rosario Sevilla Soler como son *Inmigración y Cambio Socioeconómico en Trinidad (1783-1797)* y el de Santo Domingo, *Tierra de Fronteras (1750-1800)*, así como el de María José Nestares Pleguezuelo acerca de *El Comercio Exterior del Oriente venezolano en el siglo XVIII* que daban cuenta de un activo intercambio de Cumaná tanto con las provincias hispanas como con las colonias extranjeras ya fuera en épocas precedentes o en forma coetánea a la instauración de la Compañía Catalana en Cumaná pero más allá de este lapso, no se hallaba respuesta alguna.

Estos trabajos motivaron nuestro interés por efectuar una investigación que cubriera el comercio del Puerto de Cumaná desde el año posterior a la desaparición de la Real Compañía de Comercio de Barcelona hasta el momento de la ruptura con la metrópoli, cubriendo entonces una etapa de veinticinco años que incluía desde 1786 hasta 1810, siendo su resultado el que se presenta en estas páginas y que se ha intitulado: **El Puerto de Cumaná en el Comercio Atlántico y Caribeño, 1786-1810.**

Con la conciencia de que el estudio del comercio no constituye un mero intercambio de bienes, se asumió este trabajo bajo la perspectiva de la exploración de los elementos geográficos que definían el espacio cumanés, las condiciones históricas que determinaron los sucesivos vaivenes en las políticas comerciales imperiales, el desarrollo y la diversificación de la oferta productiva cumanesa a través del tiempo, el perseverante trabajo de los hombres de mar que junto con sus embarcaciones emprendieron la dificultosa travesía que les permitió trasegar las mercancías debido al respaldo del capital de los negociantes. Sin olvidarnos que de su hacer quedó constancia gracias al imprescindible aporte de los ministros y del personal de la Real Hacienda así como de los gobernadores provinciales cumaneses todos los cuales, a pesar de sus dificultades, errores, carencias vitales o humanas son los verdaderos protagonistas de la pervivencia de la esencia del pueblo cumanés y de su legado histórico.

Es justo decir aquí que sólo se ha tratado la actividad mercantil legal y, específicamente, la que era susceptible del pago de impuestos y, por tanto, de su asiento en los libros contables. Quedando así en el entendido que también hubo otra parte del comercio que reglamentariamente no era recogido en los libros de Hacienda porque o bien afectaba a mercancía exenta, o se habían realizado todos los pagos en otro puerto imperial español, incluso, se dirigía a zonas de la circunscripción cumanesa o más deprimidas económica y socialmente que tenían un trato preferencial. Igualmente, se ha obviado el movimiento de carga efectuado por la Intendencia relacionado con los pertrechos de guerra, así como la adquisición de bienes relativos al buen funcionamiento de las oficinas gubernativas. Se entiende, además, que se ha dejado de lado lo referente al comercio ilegal constatado en las Cajas Reales cumanesas a través de su expresión en los decomisos, capturas de naves y sus remates, decisión tomada no porque su valor fuera despreciable sino, al contrario, por considerar que su caso merece ser objeto de estudios particulares y concienzudos que lo diseccionen a fin de determinar todas las aristas que envolvían la pertinaz dedicación de muchos a esta actividad.

La evaluación del material colectado y las orientaciones de la tutora Dra. Catalina Banko, permitieron depurar los alcances preestablecidos en el proyecto de investigación y concretar más la atención hacia el hecho mercantil sin perder de vista el objetivo general, el cual consiste en analizar el desarrollo del comercio colonial del Puerto de Cumaná bajo las circunstancias socioeconómicas que vivió la gobernación de la Nueva Andalucía durante el período comprendido entre 1786 y 1810. Para ello, se asumió como objetivos particulares el análisis de las diferentes rutas o regiones comerciales del Puerto de Cumaná, haciendo énfasis en los antecedentes mercantiles de cada región estudiada, las terminales involucradas, el capital negociado, los productos mercadeados tanto en la importación como en la exportación, la recaudación fiscal, así como la concreción de una periodización por región y todo ello sustentado por medio de explícitas tablas y gráficos.

Lo anteriormente expuesto permitió reconocer las redes mercantiles cumanesas, develar el nombre de los autores comerciales, visualizar en forma más ponderada la producción de esta región y, especialmente, reconocer a la Provincia de Cumaná como una entidad propia con sus intereses, sus necesidades y con un peso particular dentro de la gran entidad que fue la Capitanía General de Venezuela. Esta afirmación está sustentada en los planteamientos efectuados por Germán Cardozo Galué¹ quien afirma que

El proceso histórico que condujo a la conformación de actual Estado nacional venezolano no fue la resultante de la suma de los procesos regionales como si se tratara de una lineal y homogénea evolución en idénticos tiempos. Tampoco han sido los procesos regionales meros apéndices del proceso nacional. Por el contrario, el proceso histórico venezolano ha sido el resultado de la coexistencia de regiones históricas que cabalgan en espacios y tiempos diferentes; regiones no integradas ni idénticas, con características propias y diferenciables.

¹ Cardozo Galué: Germán: Significaciones y alcances del concepto región histórica. Cambiospermanencias.com/3_invitados/3-German-Cardozo.

Es verdad que la producción cumanesa era un reflejo de la de su vecina Caracas y que Antonio García-Baquero González² la ubica dentro de la ruta comercial de la Tierra Firme con sus productos más destacados como eran el cacao y el tabaco, pero también se debe tener presente que, como lo explica en sus obras María José Nestares Pleguezuelo³, la Nueva Andalucía había sido una región marginal desde el punto de vista fiscal ya que sus cajas fueron deficitarias debido a dos razones: la escasez poblacional y su ubicación geográfica estratégica dentro del imperio español que la había obligado a ser subvencionada por otras cajas para mantener la integridad territorial hispana.

Teniendo como norte estos principios teóricos y viendo la necesidad de proporcionar algunos datos sobre las experiencias comerciales del oriente de la Capitanía General de Venezuela durante los últimos años del nexo con la metrópoli, se emprendió la realización de esta investigación considerando que, aunque su mayor aporte fue precisamente, plasmar el papel jugado por el Puerto de Cumaná y las interrelaciones comerciales que se desarrollaron a su alrededor; también creemos que a través de estas páginas se efectúa un llamado de atención tanto sobre esta región, de la que aún falta mucho por decir, como sobre la obligación de revisar los libros de la Real Hacienda depositados en el Archivo General de la Nación para abrir investigaciones no únicamente referentes al comercio sino a otras áreas que nos pueden proporcionar estos documentos como son, por ejemplo, los gastos provocados por las guerras, los egresos por concepto de pagos eclesiásticos, las recaudaciones referidas a las bulas o los decomisos.

Desde el punto de vista comercial siempre nos pudimos orientar gracias a las investigaciones llevadas a cabo desde el siglo pasado cuando se desarrollaron obras magníficas como la de Eduardo Arcila Farías con su *Economía Colonial de Venezuela*, así como la de Federico Brito Figueroa referente a *La Estructura Económica de Venezuela Colonial*. O revisar los aportes documentales ofrecidos por Miguel A. Martínez G. con sus *Aspectos Económicos de la Época de Bolívar, La Colonia (1776-1810)*. Sin olvidar los estudios acerca del Real Consulado llevados a cabo por Manuel Nunes Dias con su obra *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)* y la de Humberto Tandron *El Real Consulado de Caracas y el Comercio Exterior de Venezuela*. También, se revisaron los interesantes trabajos de Manuel Lucena Salmoral, particularmente aquellos que, aunque reconstruyen la situación socio-económica caraqueña, nos sirvieron de guía. Estos estudios fueron *Vísperas de la Independencia Americana: Caracas* o aquél en el que elabora una minuciosa recopilación estadística sobre *Los Mercados Exteriores de Caracas a comienzos de la Independencia*. Claro está, en lo referente al comercio oriental no se pudo dejar de revisar a las mencionadas obras de Nestares Pleguezuelo.

Sobre las compañías comerciales se tuvieron presente, principalmente, los trabajos de Ronald Hussey con *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, y la minuciosa obra de José Oliva Melgar dedicada a *Cataluña y el Comercio Privilegiado en el siglo XVIII: la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*.

La comprensión de la situación social, económica y cultural del período estudiado, requirió del examen de algunos relatos de viajes que describen a la Capitanía

² García-Baquero González, Antonio: Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano. Escuela de Estudios hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1976. Págs. 267-275.

³ Nestares Pleguezuelo, María José: El Comercio Exterior del Oriente Venezolano en el Siglo XVIII. Universidad de Almería, Almería, 1996. Y también en Nestares Pleguezuelo, María José: Fiscalidad y Marginalidad en el Oriente Venezolano en el Siglo XVIII. Universidad de Almería, Almería, 1999.

General de Venezuela y a la región Oriental durante la época tratada, tal como es el caso de la narración elaborada por el francés Francois Depons entre los años 1801-1804 en su *Viaje a la Parte Oriental de Tierra Firme*. También fue muy útil la lectura de la publicación facsimilar sobre las impresiones del viaje de Fray Iñigo Abbad a las provincias de Cumaná, Margarita, Guayana y Trinidad en su obra *Viajes a la América*; a pesar de que su periplo lo llevara a cabo pocos años antes de la etapa en estudio.

Existe otro trabajo de un francés (Jean Dauxion Lavaysse) que, aunque posee ciertas imprecisiones como acota su propia traductora Angelina Lemmo, brindó algunos interesantes datos por lo que se hizo conveniente examinar su *Viaje a las Islas de Trinidad, Tobago, Margarita y a diversas partes Venezuela en la América Meridional*.

Todo esto sin olvidar la obligatoria consulta del muy estimado aporte del sabio alemán Alejandro de Humboldt con su *Viaje a las Regiones Equinociales del Nuevo Mundo*.

Enfocados en este aspecto de los relatos vivenciales, se revisaron las prolijas descripciones del gobernador José Diguja que fueron objeto de un minucioso examen por parte de Alfonso González González en *El Oriente Venezolano a Medios del siglo XVIII*.

Muy útil resultó el completo análisis que elaboró el investigador Antonio Laserna Gaitán referente a la extensa información presentada por el oidor Luís de Chávez y Mendoza, y que lleva por nombre *Tierra, Gobierno Local y Actividad Misionera en la Comunidad Indígena del Oriente Venezolano: la visita a la Provincia de Cumaná de Don Luís de Chávez y Mendoza (1783-1784)*.

Para comprender la génesis socio-económica de Cumaná, se hizo merecedora de una buena lectura la investigación de Ricardo I. Castillo H. titulada *Asentamiento Español y Articulación Interétnica en Cumaná (1560-1620)*.

En lo concerniente a la revisión de los nexos familiares de los diferentes autores del hecho comercial, se convirtió en una obra de imprescindible manejo el *Consectario de Cumaná* desarrollado por Pedro Elías Marcano, sin apartar el auxilio prestado por la posterior sistematización de su información efectuada por Manuel Acereda La Linde con su *Historia de Aragua de Barcelona, del Estado Anzoátegui y de la Nueva Andalucía*.

Por último, sobre el asunto hacendístico no se pudo obviar la consulta efectuada al trabajo verificado por José de Limonta en su *Libro de la Razón*.

Como se puede apreciar, por su temática esta investigación está inscrita en el campo de la historia económica regional, no obstante, se ha tomado en cuenta que por tratarse de relaciones comerciales, sus conclusiones irradiaron hacia otras regiones geográficas, de manera que se trató de establecer una conexión entre la zona de estudio y otros territorios a lo largo del Caribe y del Atlántico por lo que su especificidad geográfica se diluyó en áreas de interrelaciones mercantiles mucho más amplias. En cuanto al carácter económico, si bien es cierto que el mayor peso de la investigación lo lleva el acontecimiento económico-comercial, no se descartaron los aspectos que lo integran como son las especificidades geográficas, el desarrollo productivo y, por supuesto, la marcha de los hechos históricos locales e internacionales.

Pues bien, atendiendo a la necesidad de establecer estos contextos y al tipo de investigación planteada sobre el comercio colonial del Puerto de Cumaná para los años de 1786 a 1810, fue preciso acudir a diferentes fuentes documentales ya que a través de

ellas se podían cubrir los objetivos propuestos. A fin de lograr este cometido se ordenaron las fuentes en primarias y secundarias o bibliográficas, pudiendo ser estas últimas catalogadas como éditas o inéditas. Para el tratamiento de las fuentes escritas se emplearon como técnicas operacionales, conjuntamente con el fotocopiado y la digitalización; el subrayado y las notas referenciales de manera luego de haber logrado sistematizar todo bajo diferentes secciones con sus índices pertinentes y la construcción de un grupo serial conformado por un conjunto de sábanas anualizadas y computarizadas a través del empleo de hojas de cálculo elaboradas con el programa Excel en las que se asentaron los arribos y partidas de embarcaciones de acuerdo a su movimiento diario recogiendo, además, el nombre de cada nave, quién la manejaba, las mercancías consignadas y su valor, el dueño de la mercadería y los impuestos tributados. Posteriormente, estos datos fueron llevados a otra serie de cuadros resumen para poder procesarlos y analizarlos con mayor facilidad y producir los gráficos necesarios. Todo lo cual se efectuó tratando siempre de cumplir con los principios de objetividad, especificidad y totalidad requeridos en una investigación como la que se proyectó.

La labor heurística se condujo hacia ciertos repositorios que permitieron hallar las fuentes escritas que sustentaron la investigación, tal como fue el Archivo General de Indias del cual se pudo extraer la mayor parte de la información pertinente a los registros de navegación más otra documentación variada concerniente a la Real Compañía de Comercio de Barcelona así como un material sobre la situación socio-económica cumanesa para la última década del siglo XVIII, elaborado por el Tesorero Manuel de Navarrete bajo la dirección del gobernador Don Vicente de Emparan. En el ámbito nacional se contó con el valioso aporte del Archivo General de la Nación del cual se revisaron diferentes secciones como fueron: Intendencia del Ejército y Real Hacienda, Gobernación y Capitanía General, Reales Cédulas, Reales Órdenes, Real Consulado, Traslados y, muy especialmente, los libros de la Real Hacienda en su sección sobre Cumaná. También se acudió al Archivo de la Academia Nacional de la Historia en cuyos depósitos reposan algunos documentos pertinentes al comercio y a Cumaná en la llamada “Colección Villanueva”. Se revisó, igualmente, el Archivo de la Alcaldía de Cumaná en su base documental concerniente a las actas de su antiguo cabildo. Para la consulta de los fondos impresos, fueron imprescindibles las visitas a la Biblioteca Nacional en Caracas, la Biblioteca “Padre Carlos Guillermo Plaza” y la del Instituto de Investigaciones Históricas, ambas en la Universidad Católica Andrés Bello de Caracas, la Biblioteca Central de la Universidad Central de Venezuela en Caracas y la de su Facultad de Agronomía “Celestino Bonfanti” en Maracay. También las Bibliotecas Públicas “Simón Rodríguez” y “Manuel Feo La Cruz”, una ubicada en Caracas y la otra en Valencia. Igualmente, las bibliotecas valencianas “Dr. Fabián de Jesús Díaz” y la “Dra. Enriqueta Peñalver”, perteneciente la primera a la Academia de Historia del Estado Carabobo y la otra a la Casa de los Celis.

Cabe observar que para la recolección de las fuentes documentales se tuvo que enfrentar diferentes dificultades como la clausura de la sección de la Real Hacienda por más de dos años mientras se trasladaban los fondos desde la sede del Archivo General de la Nación en la esquina de Carmelitas hacia el Foro Libertador y hasta que se pusieron a disposición del público. Otra dificultad, que se trató de corregir de la mejor manera posible a través de la búsqueda de los datos en otra documentación, fue la falta de conservación de algunos materiales revisados. Sin embargo, el problema insalvable lo constituyó la imposibilidad de localización de los libros contables pertenecientes a varios años de la época estudiada. Ahora, no es posible dejar pasar este punto sin

agradecer la colaboración, interés y cordialidad que el personal de cada archivo y biblioteca se tomó para el buen término de este trabajo, asumiendo, prácticamente, el mismo como propio buscando siempre la mejor manera de subsanar cualquier fallo ajeno a ellos.

Consideramos también que sea probable que algunos documentos referentes al comercio se encuentren aún sin clasificar en los sótanos del Archivo General de la Nación pues no parece posible que toda la relación de los registros de las embarcaciones haya desaparecido y sólo se cuente con dispersas notas de carga.

El cumplimiento de los objetivos planteados aconsejó la organización de la investigación atendiendo a los temas y elementos que configuran el objeto de estudio. En este sentido, se partió de un esbozo de los antecedentes generales del comercio cumánés que quedó asentado en el primer capítulo bajo el nombre de **“El Comercio Cumanés: Desde la Extracción Perlífera hasta la Extinción de la Real Compañía de Barcelona”**, para así, posteriormente en el capítulo II, atender el aspecto mercantil del período en estudio aportando los datos generales obtenidos y que se consideró denominar **“Panorama General del Comercio Cumanés 1786-1810”**. Es a partir de entonces cuando se realizó una aproximación al comercio cumánés con cada circuito o región ofreciéndose así el tercer capítulo pertinente al **“Comercio de Cumaná con las Provincias de Venezuela”**, seguido por el cuarto capítulo en el que se analiza el comercio efectuado con los otros dominios españoles, y que se intituló **“Conexiones Comerciales en el Mundo Colonial Hispánico”**. Posteriormente, se dedica el quinto capítulo a las relaciones mercantiles con el extranjero (**“Comercio de Cumaná con las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos”**) y, por último, se ofrece el sexto capítulo que versa sobre **“Las Relaciones con la Metrópoli”**.

Por todo ello, consideramos que se ha cumplido con el cometido aun cuando falta mucho por investigar sobre este tema pero una cosa queda clara, y es que la embarcación de Josep Doy no fue la última en atravesar el océano desde el Puerto de Cumaná, así como tampoco lo fue el bergantín San Gervasio cuando en agosto de 1810 Francisco Colomer lo condujo rumbo a los Reinos de España dejando tras él algo más que estelas en la mar.

Por último, es propicio el momento para agradecer infinitamente a todos los seres presentes o ausentes que me acompañaron a lo largo de esta travesía porque su cariño, su mirada bondadosa, su consejo, su palabra o su silencio comprensivo me dieron la fuerza y el estímulo necesarios para no naufragar ante las diferentes contingencias acaecidas en el proceloso devenir diario.

CAPÍTULO I

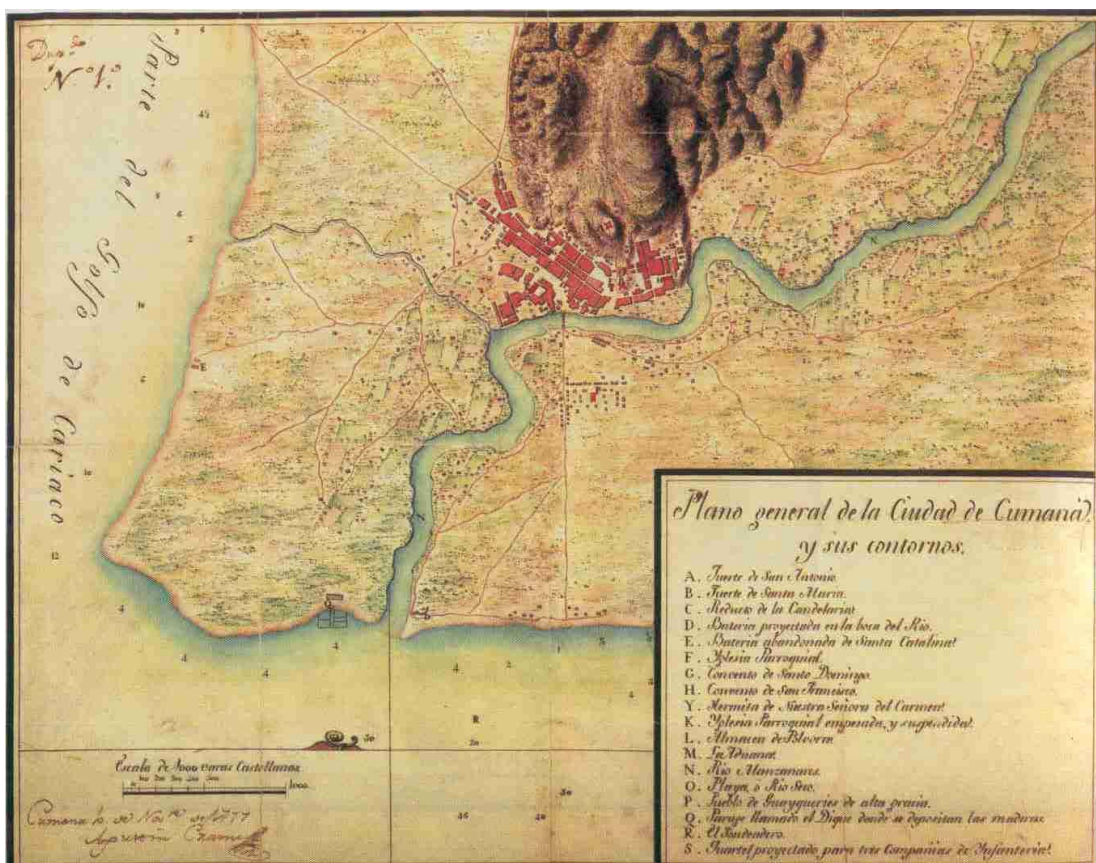
EL COMERCIO CUMANÉS: DESDE LA EXTRACCIÓN PERLÍFERA HASTA LA EXTINCIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE BARCELONA

Siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII:

En sus inicios, la actividad productiva de la ciudad de Cumaná se enfocó en la extracción perlífera en sus propias costas o en las de la provincia de Margarita. De tal modo que la posibilidad de un enriquecimiento fácil desestimó, en buena medida, la dedicación a otras áreas productivas que ameritaran la inversión permanente de capital, trabajo, tiempo y cuidado, así que la manutención diaria se resolvió a través de tres vías: la siembra de algo de maíz, la explotación de los recursos existentes como la sal y los abundantes cardúmenes de peces y, como tercera vía y ya no sólo para la obtención de bienes de consumo inmediato, a través del intercambio comercial legal con otras provincias o con los barcos de registro españoles o, en forma ilegal, a través del comercio con las innumerables embarcaciones de las potencias extranjeras que permanentemente se aproximaban a esas costas. Ahora bien, en lo que los bancos de perlas locales se fueron agotando a principios del siglo XVII, la actividad productiva cumanesa, y por ende su comercio, se fue orientando hacia lo agropecuario. O como dice Castillo Hidalgo⁴, la “ciudad de consumidores” pasó a ser una “ciudad de productores”.

⁴ Castillo Hidalgo, Ricardo Ignacio: *Asentamiento Español y Articulación Interétnica en Cumaná (1560-1620)*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2005. Pág. 537.

Plano General de la Ciudad de Cumaná



Mapa Realizado por Agustín Crame. Fechado el 10-11-1777.

Fuente: Revista El Desafío de la Historia, Caracas, Año 3, # 21. Pág.96. Original en Archivo Servicio General del Ejército (Madrid), Venezuela, Nro. 76.

La falta de casi todo tipo de bienes obligó a los vecinos de Cumaná a pedir en diferentes ocasiones que se les destinase algún navío de los que hacían el recorrido con la flota o con los galeones y que, a su vez, se les eximiese del pago del almojarifazgo. Beneficios ambos que les fueron concedidos en 1590, tan solo que la exención impositiva se hizo extensiva a un período de seis años. Más adelante, mediante otra Real Cédula, en este caso, del 17 de abril de 1592, se les otorgó el envío regular de dos navíos anuales por un lapso de diez años, renovándose esta gracia por otros seis años más, mediante la emisión de la Real Cédula del 26 de marzo de 1602 y otra vez en dos ocasiones a lo largo del año 1609, en el último caso para extender la merced por otros seis años más. A pesar de los beneficios reales, éstos no significaron el despacho inmediato de un navío pues ello dependía, no de la voluntad de la corona sino de otra serie de factores. Entonces, la falta de despachos navales y las reiteradas peticiones cumanasas hicieron ratificar las órdenes reales el 6 de marzo de 1613 y el 15 de noviembre de 1614, gracias a las cuales pudo despacharse un navío en cada caso⁵.

Así pues, que debido a la intercesión real y a la interesada llegada de barcos “de arribada”, Castillo Hidalgo logró identificar la presencia de 29 navíos para el período comprendido entre 1583 y 1617⁶, de los que 26 de ellos, o sea, el 89,7 % arribaron, precisamente, en los años de mayor auge perflífero (1583-1598).

⁵ Íbidem: Págs. 475-480.

⁶ Íbidem: Pág. 481.

Si ya el contacto con la metrópoli se hacía con bastante dificultad, éste se vino a complicar más aún en lo que la situación política europea de fines del reinado de Felipe II (1556-1598) tensó las relaciones de poder sobre su patrimonio en las Provincias del Norte como lo eran Holanda y Zelanda, llevando al monarca a adoptar medidas de bloqueo económico que se endurecieron aún más con su hijo Felipe III. De tal modo que el fuerte cerco que sufrieron estas provincias para abastecerse de sal en la península Ibérica, afectó a su floreciente industria de salazón y a la pesca misma, lo que las llevó a buscar fuentes alternas delpreciado mineral y las cuales encontraron en Araya. Iniciándose, entonces, sus grandes expediciones de aprovisionamiento en 1599⁷, situación que diligentemente informó al Consejo de Indias el propio gobernador de Cumaná.

La continua presencia de estas naves extranjeras, ya fuera para cargar sal, para practicar el llamado “rescate” con la aquiescencia o no de los vecinos o para atacar a las embarcaciones y posesiones españolas, además de contribuir al desmejoramiento de los contactos de Cumaná con la metrópoli, engendraron alarma en el centro del poder. Por ello, tras un largo proceso de consulta y debate que culminó el 4 de abril de 1605, llevó a que Felipe III ordenara la creación de la Armada de Barlovento, cuya misión de prueba consistió, principalmente, en limpiar de naves enemigas a las salinas de Araya y a las Islas de Barlovento. Para ello, bajo el mando del Capitán General Luís Fajardo se aprestaron secretamente diecinueve embarcaciones (diez galeones de la Escuadra de Vizcaya y las nueve restantes pertenecientes a la Armada Real del Mar Océano) que salieron el 9 de septiembre de 1605, logrando arribar el 6 de noviembre a las salinas y apresar a ocho urcas.

Como en aquellos tiempos las llamadas “armadas” se creaban en función de la circunstancia y una vez resuelto el problema se disolvían, no es extraño que en 1633 ante un nuevo acoso de la piratería extranjera, el rey ordenara la creación de la Armada de Barlovento que realmente se estableció en esa ocasión en 1640 y poco tiempo después se le ordenó unirse a la Marina Real. Por una nueva Cédula de 1672 se mandó a organizarla, lo cual se logró nueve años después disolviéndose nuevamente al culminar su cometido.

Así pues que por los datos anteriores se puede apreciar que casi desde el inicio de los viajes de exploración españoles hacia el Nuevo Continente, se desplegaron por esos mismos mares los barcos piratas que ya desde tiempos anteriores a Colón recorrían las costas de Europa y de África para atacar a los navíos que mercadeaban por aquellas zonas. De este modo, a partir de 1513 comenzaron a emitirse órdenes destinadas al envío de embarcaciones de guerra para la protección de las mercantes en sus giros atlánticos, así como para recorrer las áreas en donde se concentraban los piratas. Ello llevó a que poco a poco a partir de 1521 se fuera instituyendo el cobro de un impuesto (avería) para recabar los fondos necesarios que permitieran costear el envío de embarcaciones de guerra que protegieran la navegación imperial, surgiendo entonces la llamada Armada de la Carrera de Indias, cuya primera gran actuación fue en 1537, aun cuando en 1522 se llevaron a cabo los primeros ejercicios defensivos. Adicionalmente, en 1526 se prohibió que los barcos mercantes viajaran en solitario y sin armamento de protección. En 1542 salió otra nueva flota armada y al año siguiente se decretó la salida anual de las embarcaciones con buques de protección. Sin embargo, estas medidas se relajaban de acuerdo a las circunstancias políticas europeas, pues si España no estaba sometida a un enfrentamiento bélico, se permitía que los barcos realizaran su viaje en

⁷ Varela, Marcos Jesús: *Las Salinas de Araya y el Origen de la Armada de Barlovento*. Biblioteca de la Academia de Historia. Caracas, 1980. Págs. 50-59.

solitario. Sólo fue entre 1564 y 1566 cuando a decir de Hearing⁸, se organizó completamente el sistema de navegación hacia las Indias en dos flotas anuales y con destinos diferentes: Nueva España y Tierra Firme (Panamá). La primera flota debía zarpar en abril aun cuando llegó a hacerlo en junio e, incluso, en agosto. La flota de Panamá tenía por fecha de partida al mes de agosto pero, en ocasiones, se retrasaba hasta octubre o noviembre.

La ruta seguida por las flotas era la siguiente: a partir de las Canarias, torcían al suroeste a 16 grados y continuaban luego en dirección Oeste. La flota de Tierra Firme navegaba más al sur y penetraba en el Caribe por el canal entre Tobago y Trinidad. A partir de Deseada, seguía hacia suroeste al Cabo de la Vela y de allí a Cartagena. Frente a Margarita desprendíanse de la flota un patache armado, con el objeto de visitar la isla y recoger las rentas reales. Las naves mercantes que iban a comerciar a la costa se apartaban del convoy dirigiéndose a La Guaira, Maracaibo o Santa Marta⁹.

En cambio, el grupo que componía a la llamada Flota o “Flota de Nueva España”, a partir de Deseada, fijaba su rumbo hacia el noroeste y “En el trayecto se iban separando las naves mercantes para tocar San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Santiago de Cuba y Trujillo y Caballos, en Honduras”¹⁰. Para retornar a la península Ibérica las embarcaciones se dirigían a La Habana para reconstituirse en su flota original y, en ocasiones, ambas flotas se reunían en la acción que navalmente se conoce como “conserva” para ayudarse mutuamente en caso de ataques o problemas con las naves en el difícil recorrido hacia las Bahamas, Florida, Bermudas, Azores y Sevilla o Cádiz.

El número de embarcaciones que iba en cada convoy no era constante, pues dependía de diversos factores, entre ellos, la capacidad de comercio. Tampoco era una norma la medida de arqueo de cada buque aunque sí desde 1543 se había establecido que sólo debían mercadear aquellos barcos que tuvieran de 100 toneladas en adelante. Por otro lado, la prohibición de que las embarcaciones de resguardo no llevaran mercancía, medida que era de por sí transgredida usualmente, fue revocada en algunas ocasiones. Y ya que de fluctuaciones se trata, es necesario señalar que el despacho anual de las flotas fue incumplido en diversas ocasiones.

La composición de la flota de Nueva España y la de Tierra Firme tenía sus diferencias, a pesar de que ambas estaban custodiadas con armamento por las mayores naves del convoy, así, había una nave capitana a la vanguardia y una almiranta en la retaguardia. Y, como se ha visto, ya a fines del reinado de Felipe II, se hizo necesario que la flota de Tierra Firme estuviera acompañada por entre seis y ocho galeones de la Armada de la Carrera de Indias para custodiar el traslado de la plata procedente de Potosí, lo que condujo a que con el tiempo, a esta última flota se le llamara popularmente “los galeones”. Otra diferencia, en este caso reseñada por García Fuentes, la constituyó el tipo de navío empleado en cuanto al arqueo. Dice este autor que en las flotas de Nueva España era más común el envío de naves de 100 a 200 toneladas, representando ellas el 27%, mientras que para los galeones de Tierra Firme fueron mayormente empleados los que poseían de 200 a 300 toneladas, constituyendo ellos el

⁸ Hearing, Clarence H.: *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la Época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica. México. 1939. Pág. 258.

⁹ Arcila Farías, Eduardo: *Economía Colonial de Venezuela*. Italgráfica, Caracas. Segunda Edición, 1973. Págs. 190-191. Tomo II.

¹⁰ *Ibidem*: Pág. 191.

25% del total¹¹. Ahora bien, según los datos del mismo autor, se sabe que el total de barcos que partieron en las diferentes expediciones de los galeones de Tierra Firme, al cual estaba adscrita Cumaná, fue de 313 y de ellos tan sólo 17 arribaron a esa zona¹².

Lo usual para el despacho de las embarcaciones era que el Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla propusiera al Consejo de Indias lo relativo al buque de la flota o tonelaje total de la flota y, una vez que quedaba ello decidido, se reservaba una tercera parte del buque para los comerciantes de Cádiz y los otros dos tercios para los de Sevilla. Pero ambos grupos de comerciantes debían subdividir sus partes en tercios de modo que un tercio de cada grupo le quedara a los cosecheros o productores de los “frutos de tierra” (aguardiente, vino, cera o el aceite)¹³.

Para llevar el control administrativo y fiscalizar todo lo concerniente a la carrera de Indias se creó en 1503 la Casa de Contratación que debía funcionar en Sevilla, por ser esta ciudad la escogida como puerto único peninsular de salida y arribo de las naves mercantes a Indias. La preparación y despacho de las flotas era asunto del Consejo de Indias como su máxima autoridad y ya para 1605 fue creada una Junta de Guerra y Armadas de Indias dentro del propio Consejo para dedicarse a estas funciones¹⁴.

Para anunciar la futura y próxima arribada de las flotas mercantes, era usual servirse de unas pequeñas embarcaciones que hacían todo el recorrido individualmente y tan veloz como la ventaja de sus 60 a 100 toneladas se lo permitiera. Además, ellas eran empleadas para transportar las órdenes reales y la correspondencia de los funcionarios de Indias. Del despacho de estas embarcaciones se encargó la Casa de Contratación a lo largo de los siglos XVI y XVII, aun cuando hubo ocasiones en que en esta última centuria se prefirió darlo en asiento, pero ya en el siglo XVIII se facultó al Consulado. Aunque la reglamentación que regulaba a estas ligeras embarcaciones tenía expresas órdenes que prohibían su uso para transporte de pasajeros y carga, estos mandatos se obviaban casi rutinariamente y era común permitir hasta 30 toneladas de carga, cuestión que condujo a su posterior legalización mediante Real Cédula del 28 de abril de 1732¹⁵.

En 1526 se prohibió la navegación mercante en solitario, lo cual no impidió que éstas se efectuaran una vez conseguida la licencia como una gracia real especial y cuyo objetivo debía ser traficar con los puertos menores, apartados y poco atractivos dentro de las rutas de las flotas y de los galeones, como fue el caso de Cumaná, por ejemplo. Todo lo cual, a fin de cuentas, le venía bien a la corona pues así podía solventar algunos problemas económicos en sus reales cajas y preservar el vínculo con esas regiones. En 1720, el Real Proyecto para Galeones y Flotas regularizó la existencia de estos navíos que luego, como concluyó García-Baquero¹⁶, se impuso como forma de navegación a partir de 1778 una vez que se probaron sus ventajas durante el período comprendido entre 1734 y 1754, en que a consecuencia de la guerra no se remitió ninguna flota y el comercio quedó temporalmente en las manos de los navíos de registros sueltos. Sin embargo, como se dijo anteriormente, hasta 1778 hubo de suspenderse el envío de navíos sueltos en los grandes mercados indios a conveniencia, principalmente, de los intereses de los comerciantes de ambos lados del océano. La explicación de la actitud de los mercaderes ha de entenderse por el provecho que les representaba el permanente

¹¹ García Fuentes, Lutgardo: *El Comercio Español con América, 1650-1700*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1980. Pág. 182

¹² *Ibidem*. Pág. 214.

¹³ García-Baquero González, Antonio: *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios*. Algaida Editores, Sevilla, 1992. Pág. 94.

¹⁴ Hearing, Clarence H.: *Ob. Cit.* Pág. 275.

¹⁵ García-Baquero González, Antonio: *Ob. Cit.* Págs. 110-111.

¹⁶ *Ibidem*: Págs. 107-108.

estado de desabastecimiento puesto que así, cuando embarcaran las flotas cargadas de mercancías, éstas podían venderse a un alto precio durante las ferias de Panamá o de Jalapa. Además, para el caso de los grandes comerciantes radicados en América, a ellos les convenía "...que el tradicional régimen de flotas siguiera vigente en *teoría*, pero fracasando en la *práctica*, pues tal situación era lo que más se parecía a la independencia comercial completa a la que aspiraba."¹⁷ Esto es porque, según explica Walker, así podían jugar con los precios de las mercancías existentes y reponerlas con mercancía de menor calidad obtenidas mediante el comercio ilegal.

Casi inalterables permanecieron los trámites para el despacho de las flotas y galeones a lo largo de los siglos XVI y XVII a pesar de que ya en esta última centuria, la situación comercial europea había variado, primero, con el surgimiento de las compañías de comercio, segundo, que en la propia España decayó el sistema de flotas y, tercero, que en Indias se incrementó el contrabando. Una vez que se instaló en el trono la nueva casa reinante, se verificó una serie sucesiva de cambios desde la supresión del puerto único de intercambio hasta la forzada apertura del comercio con las naciones neutrales.

Durante el primer año del siglo XVIII se abrió una grieta legal en la estructura monopolista del comercio español cuando el rey Felipe V de Borbón firmó un contrato (27 de agosto de 1701) con la Compañía Real de Guinea para la introducción de 48 mil negros en diez años¹⁸ y con la posibilidad de que la empresa pudiera vender dos mil libras francesas en mercancía¹⁹. A cambio, la corona percibiría 200 mil pesos escudos y la escolta de las flotas por parte de los navíos franceses. Más tarde, con la firma de la Paz de Utrecht (1713) que puso fin a la Guerra de Sucesión Española, el monarca hispano se vio obligado a aceptar el asiento de introducción de esclavos por parte de Inglaterra. El compromiso involucraba la entrada y venta en América de 144 mil negros en treinta años, renovándose nuevamente en 1748 aunque dos años después se le dio término mediante el pago a los ingleses de 100 mil libras. Por este asiento el monarca era compensado con la cuarta parte del negocio, pero los ingleses tenían la potestad de enviar anualmente el llamado "navío de permiso" de 500 toneladas de mercancía libre de impuesto y disponible en cualquiera de las dos grandes ferias indianas y, por supuesto, esta situación daba pie a la introducción de mayor volumen de mercancía que la permitida. A pesar de ello, se puede decir que gracias a estos dos contratos el Imperio Español al fin pudo experimentar, así fuera indirectamente, de la presencia de compañías de comercio.

El siguiente cambio mercantil se efectuó al trasladar la sede de la Casa de Contratación a Cádiz, por decreto del 8 de mayo de 1717, dándole la fuerza legal a un puerto que ya de hecho la tenía no sólo por la facilidad de atraque de los barcos sino porque la producción y, consecuentemente, la exportación sevillana había disminuido mientras que la gaditana se incrementó permitiendo que para 1680 Cádiz se consolidara como la verdadera cabecera del comercio transoceánico²⁰.

¹⁷ Walker, Geoffrey J.: *Política Española y Comercio Colonial (1700-1789)*. Editorial Ariel. Barcelona 1979. Pág. 263.

¹⁸ Sobre el asunto de los llamados "Asientos de Negros" de principios del siglo XVIII, se puede revisar a Arcila Farías, Eduardo: Ob. Cit. Págs. 158-159. Tomo II. Y también a Brito Figueroa, Federico: *El Problema Tierra y Esclavos en la Historia de Venezuela*. Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1996. Págs. 167-168..

¹⁹ García-Baquero González, Antonio: Ob. Cit. Págs. 42-43.

²⁰ Morales Padrón, Francisco: *Andalucía y América*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992. Pág. 137.

Un nuevo e interesante cambio significó, tal como se mencionó anteriormente, el que el día 5 de abril de 1720 se promulgara el “Proyecto para Galeones”²¹, el cual tenía como propósito mantener activas las relaciones con las Indias como medio para lograr el desarrollo económico e industrial imperial. Para ello se retomó el concepto del despacho de las flotas y galeones, ratificando algunas de las viejas pautas o variando otras como las concernientes a las fechas de salida, por ejemplo. Empero, se fortaleció el despacho de navíos sueltos y, lo más importante, se innovó el sistema impositivo por un nuevo esquema que perduró hasta 1778. Más adelante, en 1725 se añadieron nuevas providencias para mejorar el mecanismo de envío de flotas y galeones, pero la realidad se encargó de desmontar las innovaciones al ponerse en juego, como se dijo, la necesidad de los comerciantes de mantener la irregularidad de las flotas para ganar con la escasez. Además, habría que agregar que la metrópoli no tenía la capacidad manufacturera para producir en el volumen, la diversidad y calidad que exigían las Indias y, por supuesto, no tenía los medios para competir con los productos contrabandeados ni combatir a los contrabandistas.

A la par que se daban estos pasos, se tomó otra medida alternativa, como fue el apoyo a la creación de las compañías privilegiadas. Así pues, el Imperio Español entró de manera tardía a esta modalidad económica que tuvo su mayor repunte europeo durante el siglo XVII, si bien es cierto que en el transcurso de esa centuria los monarcas hispanos recibieron al menos una media docena de propuestas pero ninguna llegó a cuajar²².

De modo que sólo fue a partir del reinado de los Borbones cuando se impulsó esta idea asumiendo el mismo concepto que las del resto de Europa aunque, lógicamente, las empresas de carácter comercial debían sustentarse bajo otros principios puesto que estaba de por medio el centralismo del poder español:

En el caso de las Provincias Unidas, el Estado va a ser instrumento del capitalismo para su expansión y explotación de monopolios coloniales, gozando a la vez de la protección de la marina de la República. La acumulación de capitales estuvo a cargo de las compañías por acciones, colocadas en las provincias confederadas y en el extranjero. Estas cantidades fueron armadas de poderes soberanos. El Estado, pues, no absorbió la riqueza en manos de los particulares, como lo hizo la monarquía española, centralista por autonomasia (sic)²³.

Esta diferenciación es abordada con mayor especificidad por Rico Linage, quien logra resumir las características de las empresas comerciales españolas de la siguiente manera:

Podemos considerar pues como nota definitoria su creación por el poder real, con expresa mención de subordinación al mismo, que le confiere una existencia independiente de la voluntad de los socios, la concesión de privilegios y la división de su capital en acciones transferibles con la consiguiente limitación de responsabilidad²⁴.

²¹ Realmente su nombre era “Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España, y para Navíos de Registro, y Avisos que navegan a ambos Reynos”.

²² Hussey, Ronald: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*. Banco Central de Venezuela, Caracas, 1962. Pág. 9.

²³ Córdova-Bello, Eleazar: *Compañías Holandesas de Navegación, agentes de la colonización neerlandesa*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1964. Pág. 9.

²⁴ Rico Linage, Raquel: *Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de gobierno*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1983. Pág. 16.

La distinción de compañía privilegiada y de limitación de responsabilidad lo explica la misma autora como de

...un pacto por el que determinado grupo de individuos se compromete a emprender negocios que necesitan un capital cuantioso, a cambio de la limitación de su responsabilidad, limitación que se configura como privilegio en el contexto jurídico de la época²⁵.

De allí que, debido a su carácter medularmente privilegiado, concluye Rico Linage, que estas compañías no pudieron subsistir después de 1812 cuando surgió el sistema basado en el Derecho a través de la redacción de la Constitución del mismo año y que supuso la igualdad de oportunidades.

Cabe considerar además, tal como lo señala la autora precedente, que estas compañías privilegiadas se diferenciaron en tres grupos: unas estaban destinadas a comerciar con las Indias, otras a desarrollar la capacidad manufacturera y unas últimas para efectuar negocios financieros y bancarios. Dentro de esta perspectiva, a lo largo del siglo XVIII español, y para el primero de los casos, se erigieron las siguientes empresas: el 1 de febrero de 1714 el rey aprobó la de Montesacro para enviar dos navíos y un patache a Honduras y otro navío a Caracas con una capacidad total de mil toneladas. Su duración fue de tres años porque encontró serios rechazos dentro de los habitantes de ambas provincias. Un nuevo intento se efectuó en agosto de 1722 entre el rey y los señores Alonso Ruiz Colorado y Juan Pío Melero, quienes se comprometieron a cubrir el comercio con Caracas y establecer el curso durante un período de seis años, sin embargo, mayores fueron los inconvenientes que padecieron que los logros que obtuvieron. Para el 25 de septiembre de 1728, el rey Felipe V firmó la Real Cédula de Erección de la Compañía Guipuzcoana que debía hacer su comercio entre las provincias de Guipúzcoa y la de Caracas a fin de controlar el contrabando en esta última y transportar el cacao hacia la Península. En abril de 1734 se creó la Compañía de Galicia destinada a extraer el palo de campeche, procedente de Honduras, pero su duración fue muy breve. El 18 de diciembre de 1740 fue decretada la creación formal de la Compañía de La Habana que tenía por objetivos transportar hacia la metrópoli los productos cubanos (azúcar, tabaco y cueros), así como la posibilidad de emprender la construcción de buques costeados por la marina real y pequeños barcos para dedicarlos al curso. Hacia esta época, muy probablemente, Manuel Bazquez de Ribadeneyra y Medrano a nombre de Joseph Pabia presentó la propuesta de formación de una compañía de comercio que cubriría el Oriente de lo que sería luego la Intendencia de Venezuela (Cumaná, Margarita y Trinidad), pero que no llegó a prosperar más allá del papel. El 4 de mayo de 1755 le tocó el turno a la Real Compañía de Comercio de Barcelona para tratar, originalmente, con las islas de Margarita, Santo Domingo y Puerto Rico. Muy posteriormente, el 10 de marzo de 1785 se creó la Compañía de Filipinas sobre la preexistente Guipuzcoana, y para lo cual el rey invitó en su artículo tercero a que el Banco de San Carlos, los Cinco Gremios Mayores y las Compañías de La Habana y Sevilla se interesaran en ella con todo lo que sus fondos les permitieran²⁶.

En lo que respecta a las compañías destinadas a fomentar las manufacturas, aunque teniendo la posibilidad de comerciar con América, se pueden mencionar las siguientes: el 27 de julio de 1746 surgió la Compañía de Zaragoza o de Zarza la Mayor, el 3 septiembre lo hizo la Compañía Real de Comercio y Fábricas de Extremadura y

²⁵ Íbidem. Pág. 20.

²⁶ Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1965. Pág. 291.

también en ese año la Real Compañía de Aragón. Para desarrollar la industria textil surgió el 6 de abril de 1747 la Real Compañía de Comercio y Fábricas de Granada y, con este mismo sentido, pero con mayores posibilidades comerciales, se creó el 7 de agosto de 1747 la Real Compañía de San Fernando de Sevilla. El 10 de febrero del siguiente año se formó la de Toledo y para el 29 de noviembre de 1767 se le otorgó permiso a la de San Carlos de Burgos. Adicionalmente, el 6 de diciembre de 1763 los gremios madrileños más importantes, como eran los pañeros, sederos, especieros, lenceros y joyeros se unieron para crear la Compañía General y de Comercio de los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Por último, para el caso de las empresas bancarias, vale recordar que el 2 de junio de 1782 se fundó el Real Banco de San Carlos. En fin, con la creación y apoyo del rey a todo este andamiaje de compañías privilegiadas, lo que se pretendía era mejorar la producción en la metrópoli sustentándose en la materia prima indiana y en el trasiego a lo largo del imperio, gracias a las propias empresas dedicadas al comercio. Sin embargo, este sistema tuvo que recibir ciertos cambios una vez que La Habana fue tomada por los ingleses en 1762. Así, la corona necesitó aumentar sus ingresos y proteger su imperio ante el peligro del reparto del mismo por las otras potencias, debido al avance de sus economías y las necesidades de nuevos mercados y mayores volúmenes de materia prima. Llevadas estas inquietudes a una Junta creada al efecto, ésta recomendó la eliminación del puerto único y del sistema de flotas. De forma que en una especie de experimento, Carlos III adoptó una medida circunscrita en lo que Nunes Dias²⁷ denominó “mercantilismo ilustrado”, en la que se mantuvo parte de la estructura anterior para no confrontar a los intereses de los grandes comerciantes y, a su vez, se abrió el comercio por medio de la Real Cédula del 16 de octubre de 1765. Los puertos beneficiados de la península ibérica fueron Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla. En las Indias se le concedió a las islas de Cuba, Margarita, Puerto Rico, Santo Domingo y Trinidad. En vista de los buenos resultados, paulatinamente se le fueron dando los permisos a otros puertos que, para el caso de las Indias, fueron los siguientes: Luisiana (el 23 de marzo de 1768), Campeche y Yucatán en el mes de julio de 1770, Santa Marta en 1776 y Río de la Hacha en 1777. El 2 de febrero de 1778 les correspondió a Buenos Aires, Chile, Guatemala y el Perú. En España recibieron la misma gracia los puertos de Alfaques de Tortosa, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en 1778, Vigo (1783), San Sebastián (1788) y, finalmente, Grao de Valencia (1791).

Para regular todo este comercio, el 12 de octubre de 1778 se dictó el “Reglamento y Aranceles para el Comercio Libre de España e Indias”, el cual incluyó otras áreas en el librecambio dejando por fuera a la Nueva España y a Venezuela, esta última por ser privilegio de la Compañía de Caracas. De modo que se tuvo que esperar hasta que en 1789 fueran agregados legalmente ambos territorios si bien, según afirma Arcila Farías²⁸, en la práctica las provincias de Caracas, Cumaná y Maracaibo entraron a partir de 1781 aun cuando la casa comercial funcionó hasta 1785.

Ahora bien, el comercio de Cumaná con la metrópoli durante el siglo XVIII y en los años que precedieron a su inclusión en el giro de la Compañía de Barcelona, fue bastante esporádico, tal como lo revela un informe rendido por el gobernador Gual el 16 de mayo de 1768²⁹, en el que se detalla el movimiento portuario de la capital neoandaluza para el período que abarca los años de 1759 y 1766. En él se asienta que

²⁷ Nunes Dias, Manuel: *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1971. Pág. 174.

²⁸ Arcila Farías, Eduardo: Ob. Cit. Pág. 66. Tomo II.

²⁹ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1508. Folios 227-250. Original en AGI: Audiencia de Caracas, Leg. 127.

para la península ibérica sólo partieron tres embarcaciones (una en 1757, otra 1759 y la última en 1765) de un total de 58 salidas. O sea, que el porcentaje que ese destino representó para Cumaná fue del 5,17%. En cuanto a las entradas, hubo cuatro: una en 1757 y tres en forma continua correspondiendo a los años de 1764, 1765 y 1766, sólo que el número de entradas totales desde diferentes regiones fue de 71. De modo que aquellas entradas reflejaron el 5,3% del total³⁰. Si, por otro lado, acudimos a los estudios de la investigadora Nestares Pleguezuelo³¹ y revisamos tan solo los años comprendidos entre 1714 y 1766, se verá que hubo 4 salidas y todas ellas destinadas a las islas Canarias, mientras que las entradas realizadas fueron siete, de las cuales una sola del año 1762 procedía de la península y el resto de las Canarias. Los años en que contabilizó entradas desde las Canarias fueron los siguientes: 1722, 1736, 1739, 1740, 1743 y 1764, y los años en que partieron naves hacia ese destino desde Cumaná fueron el de 1722 con dos naves, luego el de 1737 y el de 1741.

Por último, en el trabajo de Belín Vázquez de Ferrer³² acerca del comercio hispano venezolano, se estableció que el movimiento naviero del conjunto de estas provincias con la metrópoli entre los años de 1765 a 1789 fue de 553 embarcaciones. De modo que desde diferentes puertos españoles se remitieron hacia las costas de las provincias venezolanas unos 251 barcos, mientras que en sentido contrario lo hicieron unos 302 navíos. Respecto a esta última cifra, se determinó que tras La Guaira (con sus 231 navíos) se encontraba, aunque bastante distante, el puerto de Cumaná con 40 embarcaciones lo cual representó el 13,25%. En cuanto a los montos de las mercancías estudiadas (cacao, caudales y cueros), las provincias venezolanas exportaron un total de 226.454.605 reales de vellón, de los cuales le correspondió a Cumaná unos 16.005.717 reales de vellón.

Actividad comercial de la Real Compañía de Barcelona en la Gobernación de Cumaná (1761-1785):

Como refiere Oliva Melgar, las acciones para fundar una compañía mercante se iniciaron en 1748 por los propios comerciantes barceloneses y no fue sino después de muchas reuniones tanto en Barcelona como en Madrid, cuando al fin el 24 de mayo de 1755 fue otorgada la Real Cédula de Erección en la que se disponía, entre otros puntos, su funcionamiento, privilegios, área comercial y financiación. Así pues, para cumplir con las órdenes reales y poder atender prontamente su mercado que fue el de las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita; se creó un primer órgano de gobierno integrado por tres directores, un contador y un tesorero y, adicionalmente, se fueron redactando las ordenanzas internas.

Entre los privilegios otorgados se encontraba el de poder expedir hasta 10 navíos de registro de 200 a 250 toneladas para Honduras y Guatemala. Además, podía traer a las Indias todos los productos catalanes y españoles que se consumieran en las islas e, incluso, productos extranjeros que no se elaboraran en España. En cuanto a los impuestos, se le eximía del pago del Derecho de Toneladas y los de extracción del

³⁰ Realmente el informe del gobernador Gual incluye información desde el 22-07-1756 hasta el 11-10-1757 que no se tomó para obtener el porcentaje puesto que la información está incompleta. Pero vale decir que en ese período hubo 4 entradas, una de las cuales procedió de la metrópoli, y dos salidas en 1757 de las cuales una fue hacia los Reinos de España.

³¹ Nestares Pleguezuelo, María José: *El Comercio Exterior del Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Universidad de Almería, Almería, 1966. Págs. 131-139.

³² Vázquez de Ferrer, Belín: *Instituciones Económicas, Comercio Libre y Movimiento Comercial Hispano Venezolano, 1765-1789*, en el IV Congreso Venezolano de Historia, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983. Tomo III. Págs. 361-408.

Reino y todos los correspondientes a la exportación tanto de la loza como de la harina, pero pagaba la mitad en aquellos productos establecidos en el Proyecto de 1720. Para el retorno se le exigía la integridad de los impuestos por la plata y el oro, mientras que eran libres los del azúcar, los palos de tinte, las maderas y el algodón. Para el resto de los productos, pagaba sólo la mitad de lo estipulado.

El capital que se estableció para la compañía fue de un millón de pesos dispuesto en cuatro mil acciones de 250 pesos cada una y que podían ser adquiridas por cualquier vasallo real sin que ello desmereciera de su condición de nobleza, así que para estimular su venta, tanto el rey como la reina tomaron 3 acciones. Se pautó, además, la posibilidad de conseguir créditos si no se lograba alcanzar el fondo suficiente para su funcionamiento a través de las acciones.

Luego, el 6 de marzo de 1761 se emitió una Real Orden que le permitió ampliar su área hasta Cumaná. Entonces, se organizó el envío de un primer registro (Fragata San José y San Antonio de Padua) hacia esta nueva ruta pero que fue apresado por los ingleses frente a Cádiz. Después de ello, las siguientes dos embarcaciones fueron despachadas con parte de su carga para Cumaná, sin llegar a arribar a ese puerto de modo que se emplearon pequeñas embarcaciones para transportar esa mercancía a su destino final y, posiblemente, llevar a cabo una especie de tanteo del mercado de Tierra Firme.

Una vez que la corona decidió comenzar a abrir el comercio en 1765, casi toda el área de influencia de la Compañía Catalana, excepto Cumaná, fue favorecida con el mismo. No obstante ello, los negocios coloniales de la Empresa no parecieron verse afectados por esa Real decisión sino hasta finales de la siguiente década cuando ya estando la Compañía con declarados problemas económicos, se publicó el Reglamento de Libre Comercio de 1778, para el cual esta Empresa privilegiada comenzó a perder sentido ya que cualquiera podía acceder a los mercados abiertos recurriendo a menores requisitos y sin necesidad de mantener factorías o cuidar capitales dados en préstamo para estimular el progreso de su área de influencia. Por si esto fuera poco, España se involucró en contra de Inglaterra en la Guerra de las Trece Colonias o Guerra de Independencia de los Estados Unidos, de manera tal que los ingleses cuyo poderío naval era superior al español o al francés, interrumpieron el tráfico comercial hispano-indiano ocasionando, incluso, la pérdida de embarcaciones para la Compañía de Barcelona. Y aunque se autorizó el empleo de barcos de las potencias neutrales, ello implicó un mayor costo para la casa comercial debido al alquiler de las embarcaciones y al pago de los seguros. Tanto más aún, si se toma en cuenta que la casa Catalana inició sus actividades sin contar con suficiente capital desembolsado y jamás logró vender la totalidad de sus acciones sino que, al contrario, en diferentes ocasiones se vio obligada a tomar dinero en calidad de préstamo. Por ello, a raíz de todas estas circunstancias, no es difícil entender la posterior desaparición de esta compañía privilegiada por acciones.

En la Gobernación de Cumaná se organizó el funcionamiento de dos factorías: una para la Ciudad de Cumaná y otra para la de Nueva Barcelona y, además, a diferencia de la Compañía de Caracas a la que el rey le negó el permiso³³, lograron penetrar en el mercado minorista local, gracias a la innovadora implantación de una pulpería y una tienda de vareo para cada provincia. Como los resultados de estas ideas fueron positivos, el sistema se extendió hacia Santo Domingo.

Las factorías eran el enlace entre la Compañía y la provincia a su cargo de manera que allí se almacenaban los productos, se recibían las órdenes de Barcelona y, en fin, se organizaba el comercio al por mayor.

³³ Arcila Farías, Eduardo: Economía Colonial. Tomo I. Pág. 275.

Las tiendas de vareo se encargaban de la venta de tejidos al por menor, mientras que las pulperías tenían, más o menos, el mismo papel que el que aún hoy cumplen.

La flota de la Compañía estuvo conformada por siete embarcaciones propias, a las que habría que agregar otras seis que fueron fletadas para efectuar un solo viaje. De este conjunto, sólo cinco de las propias fueron destinadas a Cumaná además de otras cinco de las fletadas. Las propias fueron:

- Fragata San José y San Antonio de Padua (apresada en 1762)
- Fragata San Francisco de Paula y Santa Eulalia
- Fragata Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio de Padua
- Paquebote San Esteban y Santa María del Socorro
- Paquebote Nuestra Señora del Pilar y del Rosario (apresado en 1781)

Las otras dos embarcaciones pertenecientes a la Compañía³⁴ ya no estaban en uso cuando se amplió el giro hacia Tierra Firme y, a decir verdad, sólo lograron realizar uno o dos viajes hacia las Indias por intermedio de la empresa.

Por otro lado, las naves fletadas fueron:

- Fragata Purísima Concepción (apresada a su vuelta en 1781)
- Saetía Nuestra Señora de los Desamparados (apresada a su vuelta en 1781)
- Bergantín danés Elizabeth Christina
- Paquebote sueco El Neptuno
- Saetía San Juan Bautista

El movimiento de todas estas naves en el puerto cumanes se puede verificar en el siguiente cuadro:

Cuadro # 1

Expediciones Relacionadas con Cumaná Emprendidas por cada Nave de la Real Compañía de Barcelona (1761-1785)	
Embarcaciones	Total Expediciones
Fragata San José	1
Fragata San Francisco de Paula	4
Paquebote San Esteban	3
Paquebote N. S. del Pilar	3
Fragata N.S. de Montserrat	6
Fragata Purísima Concepción	1
Saetía N. S. de los Desamparados	1
Bergantín Elizabeth Chistina	1
Paquebote Neptuno	1
Saetía San Juan Bautista	1
Total	22

Fuentes: AGI: Contratación, Legajos 1452, 1457, 1677,1678, 1679, 2459, 2468, 2674, 2675. Indiferente, legajo 2382 AGN: Traslados, Cumaná. Y Oliva Melgar, José M.: *Cataluña y el Comercio Privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1987. Págs. 210-218.

³⁴ Estas embarcaciones eran la fragata la “Sacra Familia y Santa Eulalia” y el pinque “San Juan y San Severo”. Revisar Oliva Melgar, José María: *Cataluña y el Comercio Privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Universidad de Barcelona, Barcelona. 1987. Págs. 189-192.

Llegados a este punto, es bueno aclarar que la Real Compañía de Comercio de Barcelona, en sus treinta años de actividad (1755-1785), llevó a cabo unas treinta y siete expediciones y en los veinticinco años comprendidos entre 1761 y 1785 (ambos inclusive), en que pudo orientar su comercio hacia Cumaná, envió directamente a este puerto diecinueve expediciones (67, 88 %, o sea, a un promedio de 0,76 navíos por año) de las veintiocho despachadas para ese entonces, frustrándose una de ellas al ser apresada la nave por los ingleses en su salida. Otras tres naves fueron despachadas con parte de la carga hacia la Nueva Andalucía, lo que da un total de veintidós expediciones (59,46 % del total de expediciones, a un promedio de 0,88 navíos por año a Cumaná) en las que esta gobernación estuvo en las miras de los directores de la Compañía Catalana.

En particular, las veintidós expediciones hacia Cumaná de la Compañía Catalana fueron las siguientes:

Cuadro # 2

Expediciones hacia Cumaná de la Real Compañía de Comercio de Barcelona (1761-1785)				
Nro	Embarcación	Años de salida y de regreso a España	Destino	Observaciones
1	Fragata San José y San Antonio de Padua	12-11-1761	Margarita y Cumaná	Apresada en su salida
2	Fragata San Francisco de Paula y Santa Eulalia	17-06-1763; 03-05-1764	Puerto Rico, Santo Domingo y parte de la carga a Cumaná	
3	Paquebote San Esteban y Santa María del Socorro	21-06-1765; 27-03-1766	Puerto Rico, Santo Domingo y parte de la carga a Cumaná	
4	Paquebote Nuestra Señora del Pilar y del Rosario	30-10-1766; 27-09-1767	Cumaná	
5	Paquebote San Esteban y Santa María del Socorro	05-05-1767; 26-11-1767	Puerto Rico, Santo Domingo y parte de la carga a Cumaná	
6	Fragata Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio de Padua	19-06-1768; 02-01-1769	Cumaná	
7	Paquebote San Esteban y Santa María del Socorro	04-08-1769; 16-03-1770	Cumaná	
8	Fragata Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio de Padua	02-07-1770; 09-01-1771	Cumaná	
9	Fragata Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio de Padua	12-06-1771; 02-08-1772	Cumaná	
10	Fragata San Francisco de Paula y Santa Eulalia	26-11-1772; 30-09-1773	Puerto Rico y Cumaná	
11	Fragata Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio de Padua	03-07-1773; 15-07-1774	Cumaná	
12	Paquebote Nuestra Señora del Pilar y del Rosario	20-09-1774; 20-12-1775	Santo Domingo y Cumaná	
13	Fragata San Francisco de Paula y Santa Eulalia	05-01-1775; 12-08-1775	Cumaná	
14	Fragata Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio de Padua	11-11-1775; 20-07-1776	Cumaná	
15	Fragata San Francisco de Paula y Santa Eulalia	17-06-1776; 14-04-1777	Cumaná	
16	Fragata Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio de Padua	20-03-1777; 17-01-1778	Cumaná	
17	Fragata Purísima Concepción*	28-04-1780	Cumaná	Ida en lastre. Apresada en su vuelta
18	Saetía Nuestra Señora de los Desamparados	28-04-1780	Cumaná	Ida en lastre. Apresada en su vuelta
19	Paquebote Nuestra Señora del Pilar y del Rosario	28-04-1780	Cumaná y Margarita	Ida en lastre. Apresada en su vuelta
20	Bergantín danés Elizabeth Christina**	28-01-1783; 13-11-1783	Cumaná	
21	Paquebote sueco El Neptuno	05-05-1783; 27-07-1784	Cumaná	
22	Saetía San Juan Bautista	25-02-1785; 22-09-1785	Cumaná	

* A partir de 1778 las naves de la Compañía se acogieron al Reglamento de Libre Comercio de 1778 ** Las últimas tres expediciones salieron directamente desde Barcelona (España)

Fuentes Primarias: AGI (Sevilla): Contratación, Leg. 1452, 1457, 1677, 1678, 1679, 2459, 2468, 2674, 2675. Indiferente, legajo 2382. AGN: Traslados, Cumaná. Correspondencia de Gobernadores, Tomos 1614 y 1616.

Fuentes Secundarias: Oliva Melgar, José M.: Cataluña y el Comercio Privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1987. Págs. 210-218.

Hay que recordar que hubo expediciones secundarias entre las islas y Cumaná, por cuanto por un tiempo se le permitió a la Compañía llevar hacia este territorio las mercancías que le sobrara de las islas a su cargo y, dado el frecuente trato entre estas colonias, es muy probable que el flujo comercial legal e, inclusive el de contrabando, haya sido muy interesante. Por lo que ante la sospecha de ilícitos parece haberse expedido la Real Orden del 28 de agosto de 1775³⁵, por la cual se le derogó ese privilegio a la Compañía.

Con respecto a la mercancía introducida legalmente por la Empresa desde las islas hacia Cumaná se cuenta con un informe³⁶ redactado por el propio contador de la Compañía en el año de 1775, en el cual se incluyen las remisiones realizadas entre los años de 1764 a 1768. Estas mercancías fueron muchas y de variada especie pero corresponden con las que habitualmente entraban en los registros directos a Cumaná. Por ejemplo, se incluyen piezas de mercería, lencería y bisutería; lozas y porcelanas, materiales de ferretería, papel, un cajón con libros, textiles, caldos, harina y, en una ocasión, 12 pesos de plata fuerte mexicana.

Los navíos que efectuaron este comercio fueron los siguientes:

Cuadro # 3

Navíos que Arribaron a Cumaná Procedentes de las Islas por Cuenta de la Real Compañía de Barcelona (1764-1768)			
Fecha	Navío	Capitán	Procedencia
02-03-1764	Bergantín Ntra. Sra. Carmen	Joseph de Castro	Sto. Domingo
20-09-1764	Balandra S. José y las Ánimas	Joseph Antonio Barri	Sto. Domingo
12-07-1764	Lancha	Juan Martín de Mata	Margarita
07-03-1765	Goleta La Soledad	Joseph Barrera	Sto. Domingo
15-04-1765	Balandra N. S. Pilar	Joseph Cabrera	Puerto Rico
30-09-1765	Goleta Sta. Bárbara	Juan Villegas	Margarita
05-11-1765	Lancha	Domingo Mateys	Margarita
18-11-1765	Balandra N. S. Amparo	Joseph Zamora	Sto. Domingo
17-12-1765	Lancha	Diego Bron	Margarita
10-03-1766	Balandra La Amistad	Juan Rossel	Margarita
23-10-1766	Lancha	Francisco Antonio de Coimbra	Margarita
11-04-1767	Diferentes lanchas		Margarita
26-10-1767	Bergantín Culican	Lorenzo Daniel	Sto. Domingo
11-06-1768	Balandra N. S. Merced y S. Antonio de Padua	Juan Gatell	Sto. Domingo
09-11-1768	No lo menciona	No lo menciona	Sto. Domingo

Fuente: AGI: Indiferente. Leg. 2382

³⁵ AGN: Reales Órdenes. Tomo VI, Fol. 31.

³⁶ AGI: Indiferente. Leg. 2382.

La evolución comercial de la Compañía en Cumaná pasó por algunas etapas a lo largo de los veinticinco años que corrieron desde que se le aprobó el giro hacia Tierra Firme hasta que realizó su última expedición hacia ese destino. De manera que, en términos generales, se observan los siguientes períodos:

1. **Años iniciales (1761-1766):** el 6 de marzo de 1761 se emitió la Real Orden en la que se le amplió el giro hacia Cumaná a la Compañía Catalana de Comercio y ya ocho días después, sus directores manifestaban al rey el agrado de haberla recibido. Decían también que pensaban abastecer a la nueva región de su giro a través de los almacenes de Margarita mientras estudiaban el mercado. A pesar de ello, por alguna circunstancia desconocida el 12 de noviembre de 1761 salió registrada para Cumaná la fragata San José y San Antonio de Padua pero, unos días después, fue apresada por los ingleses frente a las costas de Cádiz. Meses más tarde (26 de marzo de 1762), el gobernador Diguja dio cuenta a Julián de Arriaga el hecho de que había sido informado de la disposición real sobre ampliarle el giro a los catalanes³⁷.

Luego, el 28 de mayo de 1763³⁸ el mismo gobernador, quizás ignorante de lo acaecido con la fragata barcelonesa, se quejaba de que los catalanes no habían cumplido con surtir a Cumaná y decía estar cerciorado de que en Margarita no había nada que le sirviera de utilidad y que, además, el registro de Cádiz que había llegado por cuenta de Francisco Dapelo estaba desprovisto de la mayor cantidad de artículos incluidos en la factura que el gobernador envió. Agregaba que la lencería perteneciente al registro de Respaldiza era de mala calidad y cara, por lo que veía con preocupación que los cumaneses se tuvieran que abastecer de los holandeses, de modo que pedía que se le diera una pronta solución a ese asunto. En abril de ese mismo año pudo salir un navío catalán con parte de la carga para Cumaná, otro salió en iguales condiciones en 1765. La excusa de no enviar un navío directo hacia Cumaná después de la grave pérdida de la fragata, la constituyó la terrible epidemia de viruela que por esos años azotó a las Provincias de Caracas, Barcelona y Cumaná y que contagió entre ocho y diez mil víctimas. A pesar de ello, se trasladaron Bonaventura Casanovas y Jaume Serra a Cumaná, a fin de hacer los primeros trámites para establecer en la capital una factoría. También fueron aprovechados estos años para establecer los primeros contactos con los cultivadores de cacao neobarceloneses y darles créditos para que impulsaran en sus haciendas el cultivo del cacao.

El pueblo de Cumaná tuvo que esperar hasta el 16 de diciembre de 1766 cuando arribó a su puerto, por primera vez, un navío de la empresa catalana: el Paquebote Nuestra Señora del Pilar y del Rosario. En él, además, venían hombres para emplearse en la factoría de Cumaná y en la que se fundaría en la Nueva Barcelona.

El movimiento naviero de la Compañía para estos seis años fue de cuatro embarcaciones, dos de ellas registradas para Cumaná y las otras destinadas a las islas y con parte de la carga para Cumaná. De esta manera, el promedio de navíos anuales enviados para este período fue de 0,6.

³⁷ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1481, Fol. 31. Original en AGI, Audiencia de Caracas, Leg. 121.

³⁸ Idem. Fols. 65-67.

Cuadro # 4

Primer Período de la Compañía de Comercio de Barcelona en Cumaná (1761-1766)		
Destino	Expediciones	Porcentaje
Cumaná	2	50%
Islas+parte de la carga a Cumaná	2	50%
Islas y Cumaná	0	0%
Islas	0	0%
Buenos Aires	0	0%
Total	4	100%

Fuentes: AGI: Contratación, Legajos 1452, 1457, 1677,1678, 1679, 2459, 2468, 2674, 2675. Indiferente. Leg. 2382 y AGN: Traslados, Cumaná.

Y Oliva Melgar, José M.: Cataluña y el Comercio Privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1987. Págs. 210-218.

- Años del auge comercial cumanés (1767-1777):** Durante esta etapa la Compañía envió hacia las Indias dieciocho navíos (incluyendo uno a Buenos Aires por permiso real), o sea, a un promedio de 1,6 navíos por año, de los cuales nueve correspondieron a Cumaná exclusivamente (50,0 % del total), dos lo hicieron con registro compartido con alguna isla y Cumaná (11,1 %), otros dos a las islas con parte de la carga para Cumaná (11,1 %), unos cuatro para las islas (22, 2 %) y un último que logró enviar hacia Buenos Aires (5,5 %). O sea, que al destino propiamente de Cumaná le correspondió 0,82 navíos anuales.

La actividad comercial entre la metrópoli y Cumaná se incrementó enormemente, nunca antes habían llegado a esta gobernación tantos registros y de manera tan regular. Ello significó un aumento en la producción de materia prima cumanesa y una mayor y abierta adquisición de productos procedentes de Europa.

Hay que admitir, sin embargo, que los contactos con Barcelona no fueron los únicos sino que también se debe contar con los procedentes de Cádiz, por lo que se estableció una fuerte competencia por los productos coloniales locales entre los navíos de la Compañía de Barcelona y los registros privados. De este modo, para 1776 la ciudad de Cumaná no sólo contó con un factor del comercio catalán sino con un consignatario y administrador de los registros de Cádiz en la persona de Juan Bautista Echeverría. El detalle de los registros mencionados, que arribaron al puerto neoandaluz para esa época, se puede apreciar en el cuadro adjunto # 5.

Estos años corresponden también al período en que se afianzó la lucha legal entre los neobarceloneses y el Gobernador de Caracas para permitir la salida hacia Oriente de los cacao de Cúpira por cuanto los hacendados reclamaban esas tierras y los frutos que producían como propios de la provincia. Igualmente, ya finalizando la etapa se le extendió el giro hacia Cumaná a la Compañía Guipuzcoana de Caracas³⁹.

³⁹ AGN: Traslados, Cumaná. Correspondencia de Gobernadores, Tomo 1613, Fol. 77 Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 130. El Gobernador de Cumaná, Máximo Du Bouchet dio cuenta el 20-05-1777 de haber recibido la Real Cédula del 16-11-1776 en que se le concedió a la Compañía Guipuzcoana el privilegio de comerciar desde Cádiz y San Sebastián con Cumaná, Margarita, Trinidad y Guayana.

Cuadro # 5

Navíos de Registro Procedentes de Cádiz Arribados a Cumaná (1776. 1777 y 1779)						
Fecha	Embarcación	Capitán	Carga			
			Cacao (fanegas, lbs)	Cueros	Pesos Fuertes (Ps y rs)	Oro
1776	Fragata La Perla	D. Pedro Domingo de Alcorta	5.509,00	3.000,00	6.986,55	1.280,00
1777	Balandra Ntra. Sra. De la Candelaria	D. Martín de Echebeste	2.425,00			
1779	Balandra San Josef	D. Fabián Garcí Aguirre	2.154,21			

Fuentes: AGN: Traslados, Cumaná, Correspondencia de Gobernadores. Tomos 1610, 1613 y 1614.

En conclusión, este período constituyó para la comunidad cumanesa el inicio de una cierta prosperidad, de contactos diversos con España y de buenas posibilidades para la entrada legal de determinados rubros que antes casi únicamente se podían obtener por intermedio del contrabando.

La Compañía Catalana también logró sus mejores y más altos beneficios económicos en estos once años, sólo que sus características de compañía privilegiada la entorpecían en un mercado que se estaba abriendo a la competencia comercial.

Cuadro # 6

Segundo Período de la Compañía de Comercio de Barcelona en Cumaná (1767-1777)		
Destino	Expediciones	Porcentaje
Cumaná	10	56%
Islas+parte de la carga a Cumaná	1	6%
Islas y Cumaná	2	11%
Islas	4	22%
Buenos Aires	1	6%
Total	18	100%

Fuentes: AGI: Contratación, Legajos 1452, 1457, 1677,1678, 1679, 2459, 2468, 2674, 2675. Indiferente. Leg. 2382. AGN: Traslados, Cumaná.

Y Oliva Melgar, José M.: Cataluña y el Comercio Privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1987. Págs. 210-218.

- Años finales (1778-1785):** se inició este período con la Reglamentación del Libre Comercio, asunto que, como se recordará, constituía un decreto de muerte para las compañías privilegiadas si éstas no se adaptaban a los nuevos tiempos. Pero, además, las circunstancias financieras por las que atravesaba la Empresa eran realmente difíciles y, para mayor abundamiento de males, España le declaró la guerra a Inglaterra y este país entorpeció el tráfico atlántico de manera que durante los dos primeros años de esta etapa, los catalanes se vieron imposibilitados de enviar algún navío hacia América. Cuando finalmente lograron remitir tres

embarcaciones, de las cuales dos eran fletadas, lo hicieron saliendo en lastre desde la metrópoli, o sea, que no transportaban mercancía para ponerla en venta en las Indias, cuando lo más probable era que si se trataba de mercancía atractiva para el mercado cumanés, ésta tuviera una salida fácil debido a que la incomunicación habría acarreado cierta escasez en las colonias. Las razones de esta decisión no están claras aunque se podría pensar en falta de capital para comprar mercancía y pagar seguros pero, en todo caso, constituyó una forma de evitar que algún barco inglés las apresara en sus viajes hacia Cumaná.

Los tres primeros navíos partieron hacia Europa en 1781, prometiendo al Intendente Ábalos que se harían “mutua conserva” pues no podían contar con el apoyo del grupo de barcos que la Compañía Guipuzcoana tenía en las costas de Venezuela, ya que sus tripulantes estaban renuentes a volver a España dado el clima de hostilidad que se vivía en el océano⁴⁰. Sin embargo, ninguna precaución les valió y fueron tomados presos por los ingleses con quienes aún España continuaba en beligerancia. La carga total que perdió la Empresa entre los tres navíos fue de siete mil novecientas noventa y cuatro fanegas y veinticuatro libras de cacao.⁴¹

La Compañía de Barcelona fletó otros dos navíos a potencias neutrales, los cuales salieron hacia Cumaná en 1783. El último barco, también fletado, salió de Barcelona en 1785 y regresó a ese puerto el mismo año. Ya a Cumaná no volvió ningún otro navío, ni la Empresa estuvo en la capacidad de hacerlo hacia algún otro puerto de su giro, a pesar de ello, por varios años continuaron llegando navíos particulares catalanes a las costas orientales de Tierra Firme.

Aparte de estas circunstancias, habría que anotar tres hechos más, el primero es que todos los navíos, fletados o no, que participaron del giro de la Compañía Catalana a partir de 1778, se acogieron al Reglamento del Libre Comercio, dejando a un lado sus privilegios comerciales. El segundo punto es que en 1784 se dio inicio a una serie de cambios en la estructura organizativa de la empresa. Por último, y para entender la gravedad de los problemas por los que atravesaba la Compañía, a partir de 1780, Esteban Bruguera, como Apoderado General para América, al visitar las diferentes factorías coloniales se encontró con problemas de malversación de fondos, mala administración y otras situaciones similares.

En fin, que de los seis navíos que de la Compañía de Barcelona vinieron a América para ese período, cinco estuvieron registrados para Cumaná y uno para Cumaná y Margarita. O sea, que la empresa veía la importancia que tenía Cumaná para lograr recuperar algo de lo invertido. También, la ausencia de despacho de navíos hacia América por un espacio de cinco años, revela la falta de operatividad de la Casa Comercial y los niveles de decadencia a los que había llegado. El promedio anual de envío de navíos (0,75 por año) no refleja bien esta situación porque salieron varios a un mismo tiempo.

Como dato curioso, el último navío propio de la Empresa que partió de Cumaná fue el que inició este giro: el Paquebote Nuestra Señora del Pilar y del Rosario.

⁴⁰ AGN: Intendencia del Ejército y Real Hacienda. Tomo XI. Folios 162-163.

⁴¹ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1614. Original en AGI: Audiencia de Caracas, Leg. 130.

Cuadro # 7

Tercer Período de la Compañía de Comercio de Barcelona en Cumaná (1778-1785)		
Destino	Expediciones	Porcentaje
Cumaná	6	100%
Islas+parte de la carga a Cumaná	0	0%
Islas y Cumaná	0	0%
Islas	0	0%
Buenos Aires	0	0%
Total	6	100%

Fuentes: AGI: Contratación, Leg. 1452, 1457, 1677,1678, 1679, 2459, 2468, 2674, 2675. Indiferente. Leg. 2382 AGN (Caracas): Traslados, Cumaná.

Y Oliva Melgar, José M.: Cataluña y el Comercio Privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1987. Págs. 210-218.

Productos introducidos en la Gobernación de Cumaná por la Real Compañía de Comercio de Barcelona:

El estudio pormenorizado realizado por Oliva Melgar sobre el transporte de mercancías por parte de la Compañía de Comercio de Barcelona, le permitió determinar que la totalidad de la carga que importó a América en sus treinta y siete expediciones correspondió a 5.353,3 toneladas de aforamiento y que de este total, el 94,6 %, se trató de mercancía de su propiedad y sólo el 5,4 % perteneció a otros cargadores o a la Real Hacienda. Además, precisó que del monto correspondiente a la Compañía, el mayor volumen de cargas procedía de Barcelona (España) con 4.458,8 toneladas de aforamiento contra 608,7 toneladas de aforamiento de Cádiz, a pesar de la importancia de este último puerto y el volumen de cargas que de allí salían.

En cuanto al tipo de productos y a su cantidad, hay que tener presente que algunos de ellos no se declaraban pues iban palmeados según lo estipulado por el Real Proyecto de 1720. Hecha esta salvedad, hay que referir que Oliva concluyó que la Compañía exportó hacia las Indias, principalmente, rubros agrícolas, incluyendo en esta categoría a aquellos productos como el aceite, la harina y aguardientes, que tienen algún grado de proceso industrial pero que tradicionalmente se catalogan como agrícolas. Así pues que su actividad no contribuyó mucho con el avance propiamente industrial catalán. Este predominio se reflejó en las siguientes cifras: 4.420,2 toneladas de aforamiento de los productos agrícolas contra 646,3 toneladas de aforamiento de los industriales.

De los productos agrícolas se destacaron los vinos, licores y aguardientes más la harina de trigo que representaban el 81,6 % del total del volumen. Entre los productos industriales se destacaron los tejidos, la metalurgia y la papelería.⁴²

Para el caso específico de las importaciones en las expediciones relacionadas con la gobernación cumanesa, se puede apreciar su desglose en la tabla resumen # 8, en la que se incluye el contenido de, al menos, las dieciséis primeras expediciones:

⁴² Oliva Melgar, José: Ob. Cit. Págs. 257-285.

Cuadro # 8

Mercancías Importadas por la Real Compañía de Barcelona hacia las Indias (1761-1778)																		
	Embarcación	*Cajones de libros de particulares	*Cajones de libros	*Cajoncitos de libros	*Cajones de loza	*Cajones de loza	Cajones	Tercios	Barriles de harina	Barriles de vino tinto	Barriles de aguardiente	1/2 barriles vino tinto	1/2 barriles de aguardiente	Pipas de vino tinto	Pipas de aguardiente	1/2 pipas de vino tinto	Objetos de algunos cajones	
1	Fragata S. José y S. Antonio	1					66	15	405	100								
2	Fragata S. Francisco de Paula	2	3		30		111	9	1615	33						100	2 campanas y un reloj para la Catedral de Sto. Domingo	
3	Paquebote S. Esteban	2	1				58	42	912	31						71	Una Virgen de la Merced	
4	Paquebote Ntra. Sra. Del Pilar		1	1			65	24	400	45	107		80		30			
5	Paquebote S. Esteban	1	3	2	10		41	27	745	20							100	
6	Fragata Ntra. Sra. De Montserrat		2		18		106	72	255	140	760						100	1 Virgen del Rosario y una máquina despepitadora con sus maderos y hierros para despepitar algodón para uso de las factorías
7	Paquebote S. Esteban	1			8		58	55	115	80	925						50	
8	Fragata Ntra. Sra. De Montserrat		1		15		73	114	251	400	750						54	
9	Fragata Ntra. Sra. De Montserrat				12		63	24	200	200	200	250	2000					13 campanas de cobre, 1 cristo con su cruz, 1 Virgen de los Dolores, 1 Sta. Gertrudis y 1 S. José
10	Fragata S. Francisco de Paula		5		12	5	305	14	900	292	609						150	
11	Fragata Ntra. Sra. De Montserrat	1	5				151	43	200	100	400	200	2500	6	10		12 campanas de cobre, 1 Sta. Lucía y 1 S. Pedro Regalado para la iglesia de Barcelona	
12	Paquebote Ntra. Sra. Del Pilar						113	26	800	100							50	
13	Fragata S. Francisco de Paula				1		52	141	612	300	2300					6		
14	Fragata Ntra. Sra. De Montserrat						65	27	275	300	2542					6	1 S. Diego de Alcalá, 1 S. Roque, 1 S. Luís Obispo, 1 S. Valentín Ferrer para las Misiones	
15	Fragata S. Francisco de Paula		4				35	55	435	350	2542					6	1 Cristo con su cruz	
16	Fragata Ntra. Sra. De Montserrat		2		14		124	64	400	200	2400					8	5	Capas, casullas, 2 campanas de cobre para capuchinos aragoneses
	TOTALES						1486	752	8520	2691	13535	450	4580	6	66	680		

Fuentes: AGI, Contratación. Leg. 1452, 1457, 1676, 1677, 1678, 1679 e Indiferente. Leg. 2382

Por lo que se puede ver en el grupo de expediciones desglosadas en este giro, los productos importados tuvieron el mismo comportamiento que los totalizados en la generalidad de las expediciones, esto es, asumiendo el mismo esquema de división de las mercancías tomado por otros autores como Oliva Melgar⁴³. O sea, que hubo predominio de lo agrícola sobre lo industrial y que se destacaron los aguardientes, licores y harinas. Ahora, si los cajones, pipas y barriles se los toma por su número y no por unidades de aforamiento se tendrá el siguiente cuadro:

Cuadro # 9

Resumen de las Importaciones de la Real Compañía de Comercio de Barcelona (1761-1785)		
Mercancía	Números	Porcentajes
Cajones	1.486	4,54%
Tercios	752	2,30%
Barriles de harina	8.520	26,00%
Barriles de vino tinto	2.691	8,20%
Barriles de aguardiente	13.535	41,30%
Medios barriles vino tino	450	13,70%
Medios Barriles aguardiente	4.580	13,98%
Pipas de vino tinto	6	0,02%
Pipas de aguardiente	66	0,20%
Medias pipas vino tinto	680	2,08%

Fuentes: AGI, Contratación. Leg. 1452, 1457, 1676, 1677, 1678, 1679 e Indiferente. Leg. 2382

Como se ha dicho, la Compañía tenía la posibilidad de embarcar productos tanto en Barcelona como en Cádiz, de manera que se podría señalar a grandes rasgos las mercancías que eran más comúnmente embarcadas en uno o en otro puerto. Así, en Barcelona se destacaban: el vino tinto, el aguardiente, los herrajes, la loza, la cera, los lienzos, el papel, los libros, las plumas para escribir, las imágenes santas de bulto, las campanas, las crehuelas y bramantes, las almendras, las avellanas, la canela y los fideos. En Cádiz resaltaban: el aceite y aceitunas, el vino de Jerez, las mistelas, las pasas, las avellanas, las crehuelas y los cobertores de lana.

Productos extraídos de la Gobernación de Cumaná por la Real Compañía de Comercio de Barcelona:

A través de la revisión de los registros⁴⁴ de los que, directa o indirectamente, tuvieron que ver con Cumaná se puede apreciar que los productos exportados por esta gobernación por intermedio de la Compañía correspondieron únicamente a cacao, cueros al pelo, soldadas o pesos y, en ocasiones, algunas botijas de aceite de carapa o de aceite de palo. Aunque también hay que tomar en cuenta que cuando en Cumaná se encontraba fondeado algún barco de la Compañía, entonces, se podía aprovechar su presencia para que desde las islas del giro catalán llegaran algunas mercancías para ser enviadas a la metrópoli

⁴³ Oliva Melgar, José María: Ob. Cit. Pág. 279.

⁴⁴ Entre los registros aquí revisados, faltó el de la última expedición, o sea, el de la Saetía "San Juan Bautista", en 1785, por lo que no se pudo totalizar la mercancía enviada en la última remisión por cuanto no se han conseguido estos documentos.

o para ser devueltas por invendibles, y esto se reflejaba en los registros. Para el primer caso, se puede tomar como ejemplo los doscientos treinta y nueve quintales y medio de palo campeche que transportó el Paquebote Nuestra Señora del Pilar y del Rosario en su expedición de 1766-1767, por cuanto estos palos de tinte fueron introducidos desde Margarita el 11 de abril de 1767⁴⁵. Para el segundo caso está, por ejemplo, la expedición de 1771-1772 emprendida por la Fragata Nuestra Señora de Montserrat, en la que se devolvieron veintidós cajones, cuatro tercios y quinientas once rejas de arar⁴⁶. Claro está, que no toda la mercancía devuelta procedía de las islas sino también de la Nueva Andalucía.

Volviendo al aspecto de las exportaciones netamente cumanasas y asumiendo la mercancía como valor unitario y no por su valor intrínseco monetario o por su tonelaje, se puede decir que el total de cacao extraído fue de 45.143 fanegas con 16 libras⁴⁷, lo que representó el 40,2 por ciento de lo exportado por Cumaná a través de la Compañía de Barcelona. El número de cueros sanos, que en su totalidad se extrajeron “al pelo” y no “curtidos”, totalizó unos 36.300 y, si a ellos les agregamos solamente los declarados como “apolillados” (unos mil noventa) y no los pedazos para forrar la bodega, la cifra asciende a 39.217, o sea, que este rubro representó un 32,3 por ciento de lo exportado, esto es si seguimos asumiendo el monto total por unidades. Por su lado, las soldadas correspondieron a 30.840, o lo que es lo mismo, un 27,5 por ciento. Por último se encuentran las 55 botijas de a media arroba cada una de aceite de palo (0,05 por ciento) y las 11 botijas de aceite de carapa en envases de una y cuarto arrobas y de a media arroba, cuyo ínfimo porcentaje sería de 0,01 por ciento. (Ver Cuadro # 10)

Ya que no se posee el monto exacto de lo pagado por los factores de la Compañía a los productores locales por los frutos extraídos para determinar el valor en pesos de la totalidad de la carga extraída desde Cumaná, se puede recurrir a las declaraciones juradas dadas por el Cabildo y algunos vecinos de la ciudad de la Nueva Barcelona en 1774 cuando se realizaban los trámites legales para lograr el levantamiento de la prohibición de la saca de los cacaos de Cúpira hacia Barcelona, allí se estableció que para ese tiempo la Compañía de Barcelona pagaba la fanega de cacao a 20 pesos⁴⁸. Entonces, se podría decir que 45.143 fanegas y 16 libras de cacao importaron 902.863 ps. En lo referente al cuero, se le puede considerar a un peso cada uno por cuanto en años posteriores ese fue su valor casi constante.

En lo concerniente a las pequeñas cantidades de aceites de carapa y palo, se podría tomar como válido el promedio de lo cobrado en 1802 (7 ps la @) y 1805 (5 ps la @) que serían 6 ps la arroba, de modo que daría unos 14 ps 4 rs, mientras que el aceite de carapa se podría tomar al precio de 1805 que fue de 4 ps la arroba, y así se obtendrían unos 110 ps para este ramo y el monto definitivo de lo transportado por la Compañía Catalana sería de 970.127 ps 4 rs a precios de Cumaná. Así pues que ahora porcentualmente, el cacao representaría el 93%, las monedas de plata el 3,18%, los cueros el 3,74% y los aceites tan sólo el 0,026%.

⁴⁵ AGI: Indiferente. Leg. 2382. Y Contratación. Leg. 2674.

⁴⁶ AGI: Contratación. Leg. 2675.

⁴⁷ Oliva Melgar refiere que la Compañía llevó a España 39.800,25 fanegas de cacao pero hay que considerar que las islas contribuyeron en algo con esta cifra y que, por otro lado, no todo el cacao que salió desde Cumaná logró arribar a la metrópoli porque no se puede olvidar que algunos navíos fueron apresados.

⁴⁸ AGN: Traslados, Valles de Cúpira T. 147. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 256.

Cuadro # 10

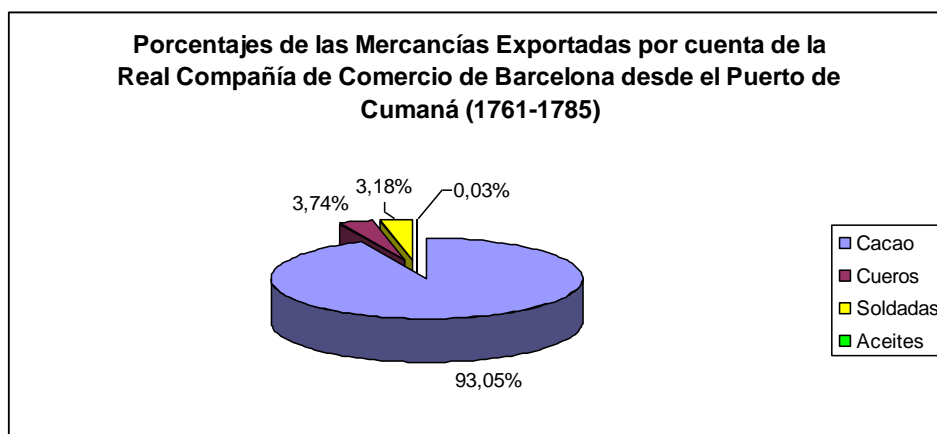
Mercancías Exportadas desde Cumaná por Cuenta de la Real Compañía de Barcelona (1767-1785)								
Nro.	Embarcaciones	Año	Cacao (fanegas y libras)	Cajas de soldadas (ps fuertes)	**Cueros al pelo	Aceite de Palo (en 1/2@)	Aceite de Carapa (en 1 1/4@)	Aceite de Carapa (en 1/2 @)
4	Paquebote Ntra. Sra. del Pilar	1767	1.341,00	5.200,00	4.290,00	55,00		
6	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1769	2.118,36	4.500,00	8.000,00		3,00	
7	Paquebote S. Esteban	1770	2.584,00	2.000,00				8,00
8	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1771	1.751,38		3.323,00			
9	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1772	4.088,71	3.970,00				
10	Fragata S. Francisco de Paula	1773	3.136,00		7.137,00			
11	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1774	1.860,29		5.175,00			
13	Fragata S. Francisco de Paula	1775	4.422,42	11.170,00	2.230,00			
14	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1776	4.173,26		1.820,00			
15	Fragata S. Francisco de Paula	1777	2.847,75		4.186,00			
16	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1778	4.334,92	4.000,00				
17	Fragata Purísima Concepción	1781	3.063,55					
18	Saetía Ntra. Sra. de Desamparados	1781	3.062,55					
19	Paquebote Ntra. Sra. del Pilar	1781	1.868,24					
20	Bergantín Elizabeth Christina	1783	1.804,23		139,00			
21	Paquebote El Neptuno	1784	2.687,00					
22	Saetía S. Juan Bautista*	1785						
Totales			45.143,16	30.840,00	36.300,00	55,00	3,00	8,00

*Falta por incluir en la totalización las mercancías exportadas por este navío por no encontrarse su documentación en los archivos nacionales ni en el Archivo General de Indias.

**En el giro # 10 fueron 400 cueros apolillados y se cobraron los derechos de los 7.137. En el giro # 11 iban 545 cueros apolillados y se cobraron los derechos de 4.630.

Fuentes: AGI, Contratación, Leg. 2468, 2674, 2675. AGN: Traslados, Cumaná, Correspondencia de Gobernadores. Tomos 1614 y 1616.

Gráfico # 1



Fuentes: AGI, Contratación, legajos 2468, 2674, 2675. AGN: Traslados, Cumaná, Correspondencia Gobernadores Tomos 1614 y 1616.

Si se realiza una distribución de lo exportado siguiendo los períodos de la Compañía en Cumaná, se tendrá que la exportación fue nula para el primero (1761-1766) de ellos, mientras que durante el segundo (1767-1777) se exportaron 32.657 fanegas con 79 libras de cacao, lo que representó un promedio de 2.968 fanegas y 89 libras anuales. En cuanto a las soldadas, fueron remitidas en su totalidad para este lapso a un promedio de 2.803 pesos y seis reales anuales y con los cueros sucedió casi lo mismo que con las soldadas a excepción de unas ciento treinta y nueve piezas remitidas en el tercer período. De modo que el promedio anual de envíos de cuero fue de 3.287 cueros. Durante el tercer y último período (1778-1785) se exportaron unas 12.485 fanegas y 47 libras de cacao, o sea, a un promedio de 1.783 fanegas con 64 libras.

No se puede dejar de considerar el hecho que del mismo modo como en diversas ocasiones el consignatario de los navíos de Cádiz empleó los barcos de la Compañía de Barcelona para transportar mercancías o pesos, también los catalanes hicieron lo propio con los navíos andaluces, hecho que se constata a través de la lectura del registro efectuado en 1768 al Paquebote Nuestra Señora de África y San Antonio de Padua (alias “El Americano”), en el cual aparece el nombre del factor Jaime (Jaume) Serra enviando doscientos pesos mexicanos⁴⁹.

El análisis de los registros revela que no es cierta la creencia de que para la época estudiada, Cumaná fuera una gran productora de algodón⁵⁰ y que éste motorizó a las industrias textiles catalanas gracias al esfuerzo de exportación que realizó la Compañía de Barcelona⁵¹. Si bien es cierto que, a través de su conducto, se trajo en 1768 una máquina despepitadora de algodón “para uso de las factorías”⁵², los indicativos hacen suponer que ésta se empleó en la factoría de alguna de las islas del giro de la Compañía o que su uso fue casi nulo para la empresa en Cumaná, a no ser que sirviera de modelo para la fabricación artesanal de otras máquinas similares como las que encontró el Oidor Chávez o el propio Humboldt en sus respectivos viajes en los poblados del interior cumanés.

Probablemente la confusión se haya originado porque no se trabajó directamente con la totalidad de los registros de embarque y se conjugaron algunos hechos que parecían indicar esa afirmación. Estos hechos fueron la exportación algodонера de Cumaná a fines del período colonial, aunada esta situación con la extracción que la Compañía Catalana hizo de este producto en las islas, la ya mencionada traída de la máquina despepitadora y el desarrollo textil de la industria catalana durante los años en que funcionó esta Compañía.

Hay que resaltar, además, que Cumaná no se caracterizó por la variedad de productos exportados como, en cambio, sí lo hicieron las islas que remitieron hacia España: azúcar, añil, palos de tinte, cobre, casia, malagueta, onoto, cueros al pelo y curtidos, algodón, maderas y soldadas. Sin embargo, el cacao que era el producto que por excelencia

⁴⁹ AGN: Traslados, Cumaná, Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1508. Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 127.

⁵⁰ Al respecto Nunes Dias informa que en 1793 por Cumaná salieron para Cádiz unas 24 @ de algodón, en 1795 unos 233 ½ qqs, en 1796 unos 301 qqs y desde el mismo puerto colonial hacia Barcelona las cantidades fueron 6 qqs (1793), 14 qqs (1795) y 276 qqs (1796). Nunes Dias, Manuel: Ob. Cit. Págs.361-366.

⁵¹ Vila, Marco Aurelio: *La Real Compañía de Comercio de Barcelona en Venezuela (1752-1816)*. Centro de Estudios Históricos, Revista de Historia, Caracas, 1960. Pág. 26. y Brito Figueroa, Federico: *La Estructura Económica de Venezuela Colonial*. Ediciones de la Biblioteca de la UCV, Caracas. 4ta. Edición. Págs. 217 y 221. También en Brito Figueroa, Federico: *Historia Económica y Social de Venezuela*. Ediciones de la Biblioteca de la UCV, Caracas. 4ta. Edición. 1979. Tomo I. Pág. 109.

⁵² AGI: Contratación. Leg. 1677.

exportaba Cumaná, poseía mayor valor y demanda que los anteriores y, lógicamente, al reportarle mayores beneficios a los comerciantes catalanes, prefirieron éstos centrarse en el mercado cumanés y, así, las últimas expediciones de esta Compañía se hicieron solamente para cubrir la Tierra Firme. Pero, hay que recalcar las conclusiones de Oliva Melgar⁵³ en que la procedencia de las mercancías de Cumaná superó a los otros destinos del giro catalán con un 65,09 % que representó un valor en pesos puestos en la metrópoli de 3.812.060 y 6 reales⁵⁴.

En lo referente a la mercancía enviada por los particulares (Ver Cuadro # 11 y Gráfico # 2), parece haber habido una preferencia hacia el puerto de Barcelona por sobre el de Cádiz, situación contraria a lo acaecido en las islas. Además, que en ellas era más habitual enviar dinero en pesos mientras que en Cumaná era simultánea la remisión de algunos pesos junto con cierta cantidad de fanegas de cacao, cuyo total en cacao o pesos nunca llegó a superar al perteneciente a la Compañía. Sin embargo, el constante envío de cacao por cuenta de los particulares y la poca cantidad de pesos despachados desde Cumaná, en comparación con el remitido desde las islas, por parte de la propia Compañía, hacen sospechar que el cacao era un medio de pago adoptado por los particulares para cancelar los préstamos otorgados por la Compañía Catalana o, también, una forma para la adquisición de mercancías procedentes de la metrópoli⁵⁵ o, en todo caso, de obtener recursos monetarios. De ser así, esta escasez de numerario ha debido igualmente influir en la cantidad y tipo de productos adquiridos por los cumaneses, prefiriendo los víveres y licores y entre estos últimos parece haber sido muy popular el aguardiente, de manera que las pagas efectuadas a los indios mediante el cacao, muy bien pudieron haber sido transadas en buena medida por este producto.

Con respecto a las cifras totales⁵⁶, los particulares remitieron unas 2.559 fanegas y 40 libras de cacao⁵⁷. En cuanto al dinero fue de 19.372 pesos en plata fuerte del cuño mexicano más 4 reales y 17 maravedíes, aunque también se enviaron 1.900 pesos en oro y unas onzas de oro y plata. Los cueros al pelo sólo totalizaron unas 665 piezas y hubo una remesa de tres arrobas de aceite de palo y otra de 303 tres libras de café.

En cualquier caso, sea por las remesas de los particulares o por las propias de la Compañía, se puede afirmar que el mayor logro de esta Empresa fue la creación de una nueva ruta comercial entre Cumaná y la metrópoli (Barcelona) pues, se ha de recordar que anteriormente sólo arribaban embarcaciones procedentes de Sevilla-Cádiz y Las Canarias. Este contacto continuó después de la desaparición de la Compañía Catalana y permitió poner a Cumaná como punto de destino de diversas naves procedentes de otros puertos hispanos, una vez que se abrió el comercio. Gracias a lo anterior, el embarcadero cumanés se mantuvo posicionado como el segundo puerto de mayor movimiento comercial dentro del ámbito de la Intendencia, tal como lo demuestran las investigaciones de Juan Andreo

⁵³ Oliva Melgar: Ob. Cit. Pág. 312.

⁵⁴ Calculados en pesos de 128 q (cuartos) y reales de vellón, según advierte el autor.

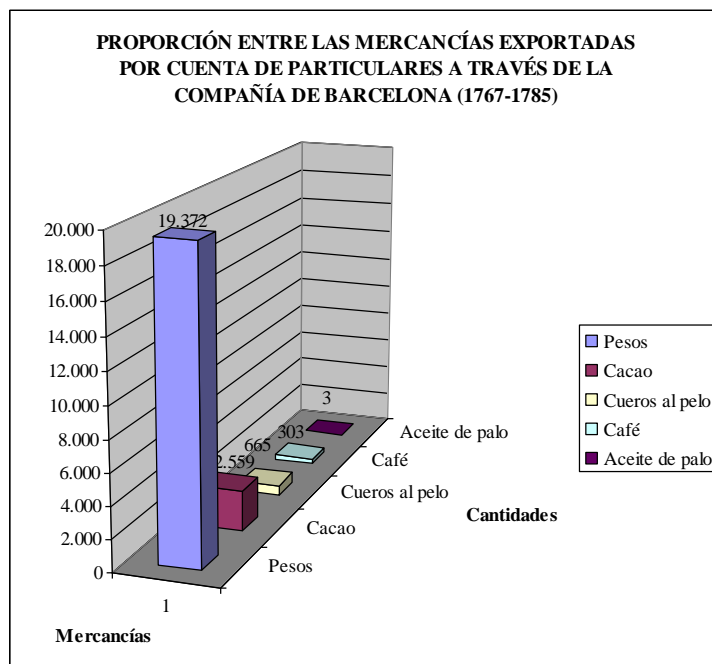
⁵⁵ Esto se aprecia claramente en la remisión de 8 fanegas de cacao por parte de la Archicofradía del Santísimo Sacramento para la adquisición de un palio. AGI: Contratación, legajo 2675.

⁵⁶ Falta por incluir lo transportado en la saetía San Juan Bautista por no haberse encontrado sus registros ni en los archivos nacionales ni en el Archivo General de Indias.

⁵⁷ Si se sigue asumiendo el valor de 20 ps la fanega de cacao, entonces las 2559 fanegas y 20 libras ascenderían a un poco más de 51.180 ps.

García⁵⁸, para quien en los años de 1791, 1792, 1793 y 1795 el porcentaje fue de 11,6 %, 7,4 %, 11,4% y 13%, respectivamente. Igualmente, las conclusiones de Nunes Dias⁵⁹ apuntan también hacia este hecho en lo referente a la etapa comprendida entre los años de 1793 y 1797, aunque el porcentaje que le correspondió, según estos estudios, fue de tan sólo el 5%.

Gráfico # 2



Fuentes: AGI, Contratación. Leg. 2468, 2674, 2675. AGN: Traslados, Cumaná, Correspondencia Gobernadores Tomos 1614 y 1616.

⁵⁸ Andreo García, Juan: *La Intendencia en Venezuela, Don Esteban Fernández de León, Intendente de Caracas, 1791-1803*. Secretaria de Publicaciones de la Universidad de Murcia, Talleres Ingramar. Murcia, 1990. Pág. 151.

⁵⁹ Nunes Dias, Manuel: Ob. Cit. Págs. 340-341.

Cuadro # 11

Mercancía Exportada desde Cumaná por Cuenta de Particulares a través de la Compañía de Barcelona (1762-1785)										
Nro	Embarcaciones	Año	Cacao (fanegas y libras)	Cueros al pelo	Pesos, reales y maravedís			Aceite de Palo en 1@	Café en libras	Oro y plata
4	Paquebote Ntra. Sra. del Pilar	1767	27,1		2.313	3		3		
6	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1769		100	9.771					
7	Paquebote S. Esteban	1770	27,26		2.520					
8	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1771	120,55	565	1.537	3				5 onzas plata, 10 marcos 8 onzas oro
9	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1772	578,43		2.364					
10	Fragata S. Francisco de Paula**	1773	33,55		4.332				303	1900 ps en oro
11	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1774	156,107		313	5				
13	Fragata S. Francisco de Paula	1775	135,61		307					
14	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1776	137,55		1.000					
15	Fragata S. Francisco de Paula	1777	509,9		2.000					
16	Fragata Ntra. Sra. de Montserrat	1778	90		1.708	3	17			
18	Saetía Ntra. Sra. de Desamparados	1781	15							
19	Paquebote Ntra. Sra. del Pilar	1781	171,68							
20	Bergantín Elizabeth Christina	1783	24							
21	Paquebote El Neptuno	1784	533							
22	Saetía S. Juan Bautista*	1785								
Total			2559.40	665	19.372	4	17	3	303	

Nota: Los pesos son de a 8 reales

*Falta por incluir en la totalización las mercancías exportadas por este navío pues su documentación no está ni en los Archivos Nacionales ni en el Archivo General de Indias.

Fuentes: AGI, Contratación. Leg. 2468, 2674, 2675. AGN, Traslados, Cumaná. Correspondencia de Gobernadores, Tomos 1614 y 1616.

CAPÍTULO II

PANORAMA GENERAL DEL COMERCIO CUMANÉS

La economía europea:

El reparto del mundo entre las dos coronas ibéricas indujo a que otras potencias europeas, ávidas por lograr algún beneficio sobre la explotación del Nuevo Mundo, asumieran sucesivas estrategias. La primera y más audaz fue la piratería que funcionó como una fórmula para apresar los barcos cargados de oro y plata, atacar y saquear las ciudades coloniales o, en todo caso, disponer por su cuenta de los recursos naturales, tal como fue el caso de la sal en Araya. Igualmente, durante el siglo XVII algunos países como las Provincias Unidas, Inglaterra y Francia, actuaron con destreza para lograr la firma de tratados a través de los cuales legitimaron los territorios invadidos en el Caribe y, más hábil aún, por otros medios establecieron sus propios enclaves privilegiados en Sevilla para transportar mercancía a ese puerto y, desde allí, trasladarla a América con la ayuda de algún testaferro puesto que las normativas excluían de este tráfico a los extranjeros. Así que desde cualquier punto de vista, el sistema quedó corrompido desde sus bases.

Un recurso exitoso iniciado por las Provincias Unidas e imitado por Inglaterra, y Francia fue la creación de compañías de comercio en las que se conjugaron los capitales privados de muchas personas con los intereses del Estado pues, para estos países, el comercio se había convertido en el medio para lograr prestigio internacional.

Durante el XVIII, las Provincias Unidas o, en este caso, Holanda no tenía el fuelle suficiente como para mantenerse en la cúspide del expansivo comercio internacional debido a su actitud cautelosa frente a las reglamentaciones comerciales impuestas por las otras potencias, a fin de no perder sus fuentes externas de materia prima de las cuales dependían su industria y el sustento de su pueblo. A finales de esa centuria, decayeron sus principales pesquerías en el Báltico y su poderío mercantil y naval mermaron considerablemente, al punto que sus ganancias en el Atlántico se fundamentaron en las introducciones furtivas desde sus colonias suramericanas y en los negocios que podía efectuar como país neutral durante las guerras. Donde aún continuó teniendo algo de influencia hasta 1798 fue en las Indias Orientales por intermedio de la compañía comercial que mantenía el control sobre Batavia.

Una vez resuelto el problema interno de su revolución, Inglaterra vivió una situación diferente gracias al impulso dado al comercio y a su creciente interés por la innovación. En el primero de los casos tuvo la oportunidad de almacenar productos coloniales para reexportarlas al resto de Europa y de aumentar su flota mercante que, para mediados de la décima octava centuria, alcanzó a tener unos 6 mil barcos de medio millón de toneladas⁶⁰. En el segundo de los casos, se creó el ambiente propicio para el surgimiento de inventos que mejoraron la productividad y, por ende, la calidad de vida. Entre tales, cabe

⁶⁰ Hobsbawm, Eric J.: *Industria e Imperio. Historia de Gran Bretaña desde 1750 hasta nuestros días*. Editorial Crítica. Barcelona. 2001.

destacar la lanzadera volante, las máquinas de Hargreaves y de Arkwright o el arado de Rotherham que permitió roturar la tierra más profundamente para obtener más y mejores cosechas. También se intensificó el cultivo del forraje que, a su vez, determinó el incremento del peso del ganado y, así, una superior obtención de los subproductos pecuarios. Al aumentar el tiempo libre de los campesinos ingleses, éstos pudieron especializarse más dentro de sus talleres domésticos de modo que la posesión de dinero en las áreas rurales incitó el consumo de rubros coloniales como café, té, tabaco, azúcar y algodón. Por otro lado, las tejedurías de lana fueron quedando atrás para dar paso a las de algodón cuya fibra permitía un estampado colorido y llamativo, amén de ser muy popular en las zonas tropicales donde los intercambiaban por esclavos. Así, para mediados del siglo XVIII, su producción de paños de algodón había superado en calidad y cantidad a la holandesa. De igual modo, la industria del acero se vio beneficiada por la explotación del carbón y por la necesidad de armar con cañones a su extensa flota. También supieron aprovechar la complementariedad de su economía con la de Norteamérica (Estados Unidos y colonias), en el sentido de abastecerse de las materias primas y poner en ese mercado de altos ingresos las manufacturas que ellos necesitaban y que resultaron trascendentales para el avance inglés de finales del siglo XVIII y principios del XIX. Además, en importantes ciudades inglesas se crearon sociedades para promover el progreso y, dado el intenso contacto con América, se desarrollaron los puertos occidentales de Liverpool y Bristol. Mientras que las Actas de Puertos Libres (comprendidas entre 1765 y 1805), fomentaron el comercio de sus colonias con las de otros países y en donde los cumanes no perdieron oportunidad dada su proximidad con Trinidad. Por último, la monetización interna de Inglaterra, la baja en los costes de producción y el libre acceso a las vías terrestres y fluviales, fueron fundamentales para reducir los problemas derivados por la escasez de alimentos e incrementar la población en cerca de 2,5 millones de habitantes entre 1750 y 1800.

En Francia, fue con Jean B. Colbert que se establecieron las pautas por las cuales se debía encauzar su economía tomando como modelos a Inglaterra y, principalmente, a Holanda. Pero sus problemas primarios consistían en que su población era muy elevada, se pagaba peaje por atravesar los caminos y su aristocracia era muy dada al lujo y al derroche. A su favor contaba con su ubicación geográfica que le facilitaba el comercio con el Mediterráneo y el acceso a Sevilla (fuente de la plata española) por intermedio de los embarcaderos de Nantes, Ruán y Saint Maló o de los contactos que poseía en el puerto hispano.

Para proteger las producciones francesas de las importaciones holandesas se dictaron varias regulaciones entre las que destacó la relativa al aumento de los impuestos aduanales. Por iniciativa de Colbert se instituyeron entre 1664 y 1670 cuatro compañías comerciales que luego, debido a las guerras a que Luís XIV sometió al país, fueron casi a la quiebra así que para el siglo XVIII se reorganizaron y ya hacia 1740 el país pudo superar los problemas económicos surgidos tras la Guerra de Sucesión Española, pues el flujo principal del comercio francés se orientó hacia el Atlántico y ello determinó que asumiera un papel de almacén para los productos coloniales que luego reexportaba para Alemania, el Norte de Europa y el Mediterráneo Oriental. De modo que diversos puertos franceses se vieron beneficiados por la entrada de productos americanos: La Rochelle por las pieles y el tabaco, Burdeos y Nantes por el añil y Marsella por el azúcar y café que remitía al oriente. Sin embargo, varias fueron las razones por las cuales el comercio francés no logró sobrepasar al de su rival inglés: una de ellas se relaciona con su mercado, pues el colonial

americano no tenía gran capacidad de demanda y el levantino era muy poco dado a la adquisición de manufacturas. En segundo término, las exportaciones francesas consistían en productos casi naturales como los vinos y que no poseían mayor valor agregado. Ahora, si bien produjeron bienes de gran éxito mercantil como la ferretería, el vidrio o la pañería, estos rubros no obtuvieron el apoyo de la corona como sí lo tuvieron los artículos de mucho lujo (porcelanas, espejos, encajes, por ejemplo), pero que no podían ser adquiridos por buena parte de la población. En tercer lugar, la productividad se vio entorpecida por las minuciosas normas que pesaban sobre ellas, mientras que el comercio oceánico se vio a veces interrumpido por la falta de mantenimiento de una buena flota y de la formación de amplios contingentes de hombres de mar, de modo que hasta se llegó a dificultar la subsistencia de sus habitantes insulares, especialmente, cuando se remitía algún contingente militar lo cual determinó que recurrieran al trato ilícito con las colonias de otros países o que las provincias españolas les proveyeran de sustento, tal como, repetidamente, lo efectuara Cumaná. Asunto este último que resulta paradójico pues, tras las pérdidas territoriales sufridas con la Guerra de los Siete Años, Francia volcó sus esfuerzos sobre la producción de azúcar en sus colonias del Caribe, dejando que su economía en buena parte dependiera de ello aún a riesgo de que no contaba con la posibilidad de una introducción fluida de mano de obra esclava y de que la concentración de tanta gente insatisfecha generaría (como en efecto ocurrió durante la época revolucionaria) un peligroso malestar social.

Entretanto, España creó su imagen de potencia sobre las bases de su extensión imperial y su poder político, sólo que sus fundamentos productivos y financieros fueron insuficientes como para sostenerla y hubo de recurrir a la importación de manufacturas, a la búsqueda de empréstitos y a la concesión de ciertas garantías y privilegios a diferentes grupos de personas, entre los cuales se encontraban los mercaderes extranjeros establecidos en Sevilla. Por otro lado, para protegerse de los grupos violentos (piratas) de las otras potencias, estableció (desde 1564 hasta su eliminación total en 1789) un sistema de comercio a través de un puerto único metropolitano que dirigía la acción de dos convoyes destinados a dos puntos específicos de las Indias con el fin de llevar manufacturas y algunos productos de la tierra y retornar metales preciosos.

Este sistema excesivamente regulado y en apariencia cerrado, fue muy atractivo para la aplicación del fraude que llevó al enriquecimiento de los factores afines a él y, por tanto, renuentes a cualquier cambio a pesar del evidente atraso del país.

Mas, cuando los intereses mercantiles europeos estuvieron firmemente dirigidos hacia el Atlántico, las guerras comenzaron a dirimirse en el Caribe como medio para arrebatarse algún territorio a España que pudiera servir de enclave comercial a su rival. De allí que en los tratados de paz efectuados por esta potencia, se oficializaron los reconocimientos a las posesiones que tomaron sus antagonistas y que la corona española no le había prestado mucha atención y estaba dispuesta a perder. Es así pues, que para las potencias extranjeras la diplomacia y la guerra estaban al servicio del beneficio comercial. Ahora bien, en lo que las agresiones comenzaron a significar la pérdida de control sobre vastas regiones patrimoniales o, en todo caso, del goce fiscal de la renta de algún producto muy codiciado (como el cacao), las autoridades tomaron otras determinaciones aun cuando todas ellas estuvieran enmarcadas dentro del ámbito mercantilista. De modo que cuando los Borbones se percataron del desamparo al que estaban sometidas la región insular y la llamada Tierra Firme, ensayaron con el estímulo a la formación de compañías comerciales bajo el modelo francés en donde, en última instancia, el poder político central ejercía sobre

ellas su control efectivo. Y ya a mediados del siglo XVIII, la corona dejó a un lado la idea de un puerto único, para dar origen a un libre comercio limitado a las fronteras imperiales, de modo que cada región pudiera desarrollarse a través del comercio. Sólo que estas tenues innovaciones fueron sobrepasadas cuando a partir de 1797 y hasta 1810 se dieron sucesivos permisos para que las naciones neutrales a la guerra en curso, llevaran a cabo el comercio imperial español.

Cabe destacar, por otro lado, que el estudio de las relaciones comerciales cumanesas, permite visualizar las transformaciones llevadas a cabo por la corona española dentro de aquellas regiones preteridas del imperio, pues Cumaná fue parte activa de todos los cambios pautados por los Borbones comenzando con la presencia de las compañías Guipuzcoana y de Barcelona en su puerto, aun cuando la relación más firme la obtuvo con la última empresa, gracias a la cual se dio el primer impulso para conectar legalmente a Cumaná dentro del contexto comercial internacional. Así, por su conducto, por ejemplo, arribaron regular y legítimamente mercancías extranjeras como camisas de Holanda, piezas de Ruán, lozas de Génova, cristales de Bohemia o productos metropolitanos como piezas de indiana, papel blanco, herramientas, vinos, entre otros. A su vez, se dio impulso a la producción cacaotera local para exportar este exquisito fruto hacia los mercados europeos. Luego, en un segundo momento y del cual partimos en este trabajo, se le dio acceso libre a diferentes puertos metropolitanos en los que apartando a Cádiz, Barcelona o Pasajes, se incluyeron a Alicante, Málaga, La Coruña, entre otros. Pero también veremos cómo hizo trato frecuente con las colonias extranjeras y los Estados Unidos. Por esta razón, las siguientes páginas estarán dedicadas al análisis de los diferentes aspectos relativos al comercio cumanés iniciándolos con la revisión de los mercados a los que tuvo acceso y al conjunto total del capital movilizad o entre 1786 y 1810.

Mercados cumaneses y capitales negociados:

Un aspecto importante para comprender los cambios vividos por el Puerto de Cumaná lo constituye el reconocimiento del alcance de sus relaciones comerciales con diferentes regiones que, para nuestro caso, se han precisado unas cuatro. Sin embargo, habría que acotar que, aunque este estudio comprende un lapso de 25 años, realmente se ha logrado dar con información completa de unos 17 años y 8 meses, de modo que los años faltantes serían: 1788, 1789, 1791, 1804, 1806, 1809 y, adicionalmente, los últimos 4 meses de 1810. Sin embargo, el material colectado es lo suficientemente amplio como para ofrecer una aproximación hacia el aspecto comercial de Cumaná durante los últimos años dentro del vínculo imperial español:

1.- La metrópoli: fue la región que más capital logró movilizar por cuanto éste ascendió a la suma de 4.353.582,69 ps, de los cuales 2.570.155,46 ps se negociaron por concepto de importaciones y 1.783.427,23 ps correspondieron a las exportaciones. Esto significa que si consideramos que fueron aproximadamente unos 18 años los documentados, entonces, el promedio anual total se ubicó en 241.865,71 ps, de donde 142.786,41 ps corresponderían al promedio anual de las importaciones y 99.079,29 ps a las exportaciones. Si en cambio, la relación se efectúa entre los 212 meses exactos cubiertos por esta investigación, entonces, el promedio mensual sería de 12.123,37 ps para las importaciones y 8.412,39 ps para las exportaciones, quedando así un promedio total mensual de 20.535,77 ps.

Se debe hacer notar, igualmente, que esta fue la única región en la cual el Puerto de Cumaná resultó con una balanza desfavorable y que se ubicó en 786.728,23 ps.

2.- Provincias de Venezuela: este mercado cubrió diferentes terminales ubicadas dentro de la propia gobernación o fuera de ella, pero siempre en el contexto de las provincias que conformaban a la Capitanía General de Venezuela y a su Intendencia. Para este caso se comprobó la negociación de 402.689,03 ps en mercancía sometida al pago de algún impuesto y, por tanto, anotada en los libros contables, ya que el movimiento mercantil fue superior a estas cifras pero al tratarse de productos exentos no se contabilizaban. En todo caso y bajo la cifra anteriormente citada, se puede decir que de ella unos 191.838,22 ps pertenecieron a las importaciones y los restantes 210.850,82 ps a las exportaciones. De este modo, la balanza cumanesa resultó positiva por 19.012,60 ps.

El promedio anual total para los 18 años documentados fue de 22.371,61 ps los cuales se pueden desglosar en 10.657,68 ps para las importaciones y 11.713,93 ps para las exportaciones. Pero, si el promedio se calcula dividiendo el monto entre los 212 meses ya referidos, los montos para las importaciones y exportaciones estarían más próximos el uno del otro pues serían los siguientes: 904,9 ps para el primer caso y 994,58 ps para el segundo.

3.- Otros dominios españoles: incumbe a todas las terminales americanas que dentro del Imperio Español, comerciaron con Cumaná. Esto corresponde a terminales tan cercanas como Puerto Rico o tan alejadas como Buenos Aires. Sin embargo, en algunos casos se incluyeron algunas embarcaciones que tocaron algún puerto venezolano junto a otro dentro del ámbito imperial.

En total se mercadeó un capital de 187.666,79 ps de los cuales 68.269,5 ps constituyeron las introducciones y 119.397,29 las exportaciones de aquella mercancía no exenta del pago de impuesto. Dando así como resultado una balanza positiva para Cumaná por un total de 51.127,79 ps.

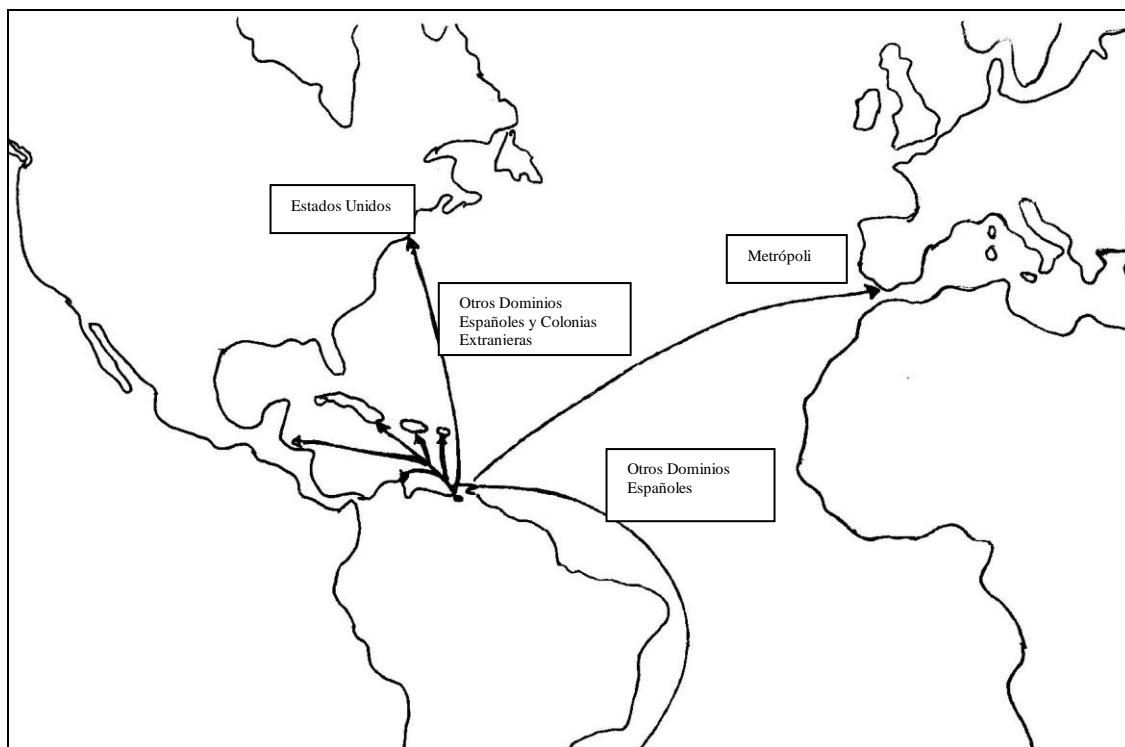
Las importaciones anuales promediaron 3.792,75 ps y las mensuales 322,02 ps mientras que las cifras para las exportaciones se calcularon en 6.633,18 ps para cada uno de los 18 años y 563,19 ps en referencia a los 212 meses escrutados. De modo que el promedio anual del total fue de 10.425,93 ps y el mensual de 885,22 ps.

4.- Colonias extranjeras y países neutrales: se relaciona esta región con todas aquellas terminales ubicadas fuera del ámbito imperial español pero dentro de América. Esto significa que el Puerto de Cumaná mantuvo un intercambio constante con áreas no imperiales que podían variar según las circunstancias políticas o las urgencias económicas. Estos contactos se realizaron con zonas coloniales continentales como Cayena o insulares como podrían ser Guadalupe o San Thomas pero también con algunos puertos de Estados Unidos como país neutral.

Para este caso, las importaciones se calcularon en 1.269.148,89 ps y las exportaciones en 1.384.735,94 ps, o sea, unos 2.653.884,83 ps en total, que llevada cada cifra al promedio anual darían los siguientes resultados: 70.508,27 ps en las importaciones, 76.929,77 ps en las exportaciones y 147.438,05 ps para el total. En cuanto a los promedios mensuales los montos serían los siguientes: 5.986,55 ps para las introducciones, 6.531,77 ps para las extracciones lo que daría un promedio total mensual de 12.518,32 ps.

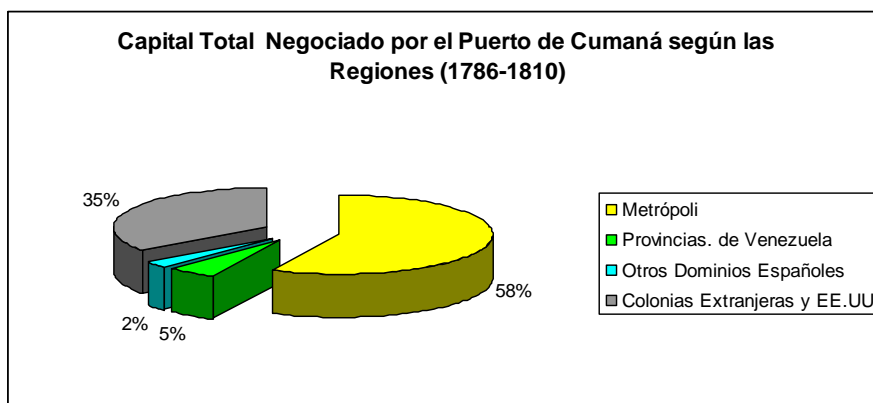
Mapa # 1

Mercados Cumanes (1786-1810)



Ya vistas las cuatro regiones, se puede entonces decir que el monto total calculado para las importaciones cumanesas fue de 4.099.412,07 ps y para las exportaciones fue de 3.498.411,34 ps, quedando así una balanza negativa para Cumaná de 601.000,8 ps y los promedios anuales movilizados en 227.745,12 ps para las importaciones, 194.356,18 ps para las exportaciones, o sea, un monto total de 7.597.823,34 ps en mercancía tributada.

Gráfico # 3



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El año registrado con menor movimiento comercial del total resultó ser 1787 por cuanto su capital negociado alcanzó 154.490,9 ps que representó el 2,03% del total. En contraste, 1802 se ubicó como el año con mayor capital negociado el cual ascendió a 667.784,75 ps, quedando así con el 8,79% del general. Ahora bien, realizando esta misma operación en lo referente a las actividades de importación y exportación, nos encontraremos que respecto a la primera, fue precisamente 1787 el año con más baja importación al obtener un 2,03% que correspondió a 83.342,84 ps y la más alta fue la de 1795 con un 8,58% por los 351.645,19 ps importados. En lo referente a las extracciones, el porcentaje más bajo se lo llevó el año de 1786 con un 1,34% por sus 46.772 ps exportados, pero 1802 logró el más alto rango con sus 13,09% por un monto de 458.116 ps.

Ubicándonos únicamente dentro de la serie completa comprendida entre los años de 1792 y 1803, podremos ver que en esta ocasión las exportaciones de 1802 ahora representarían el 17,8%, catalogándose siempre como la más alta, mientras que en lo concerniente a las extracciones de menor rango se ubicaron en las efectuadas durante 1799 por cuanto sus 106.765,38 ps representaron el 4,15%. Por el lado de las importaciones, tendríamos a 1797 con el rango inferior de 3,17% (88.156,5 ps) y a 1795 con el superior al alcanzar el 12,63% (351.645,19 ps).

Cuadro # 12

Relación entre el Capital Total Movilizado en Pesos por Exportaciones e Importaciones en el Puerto de Cumaná (1792-1803)					
Años	Exportaciones (Ps)	%	Importaciones (Ps)	%	Exp-Imp (Ps)
1792	175.136,31	6,81	155.733,13	5,60	19.403,19
1793	212.402,44	8,25	258.626,56	9,29	-46.224,13
1794	171.947,69	6,68	279.437,94	10,04	-107.490,25
1795	220.898,06	8,58	351.645,19	12,63	-130.747,13
1796	231.853,19	9,01	255.636,13	9,18	-23.782,94
1797	148.781,38	5,78	88.156,50	3,17	60.624,88
1798	199.011,00	7,73	311.143,56	11,18	-112.132,56
1799	106.765,38	4,15	283.013,63	10,17	-176.248,25
1800	153.308,94	5,96	181.858,13	6,53	-28.549,19
1801	178.987,19	6,96	129.295,31	4,65	49.691,88
1802	458.116,00	17,80	209.668,75	7,53	248.447,25
1803	315.932,13	12,28	279.140,75	10,03	36.791,38
Total	2.573.139,69	100,00	2.783.355,56	100,00	-210.215,88

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Además, como se puede apreciar por este cuadro, la balanza cumanesa en el período señalado quedó negativa por 210.215,88 ps, pues el monto de los años positivos (1792, 1797, 1801, 1802 y 1803) ascendió a la suma de 414.958,56 ps, en contraste con el respectivo a los 625.174,44 ps de los años en que dio negativa.

En general, el movimiento anual de capital para todo el período estudiado comprendido entre 1786 y 1810 se puede apreciar con más detalle en el siguiente cuadro:

Cuadro # 13

Monto Total del Capital Negociado en el Puerto de Cumaná (1786-1810)			
Años	Total de Exportaciones (Ps)	Total de Importaciones (Ps)	Exp+Imp
1786	46.772,00	130.087,63	176.859,63
1787	71.148,06	83.342,84	154.490,90
1788			
1789			
1790	135.836,65	147.227,76	283.064,41
1791			
1792	175.136,31	155.733,13	330.869,44
1793	212.402,44	258.626,56	471.029,00
1794	171.947,69	279.437,94	451.385,63
1795	220.898,06	351.645,19	572.543,25
1796	231.853,19	255.636,13	487.489,31
1797	148.781,38	88.156,50	236.937,88
1798	199.011,00	311.143,56	510.154,56
1799	106.765,38	283.013,63	389.779,00
1800	153.308,94	181.858,13	335.167,06
1801	178.987,19	129.295,31	308.282,50
1802	458.116,00	209.668,75	667.784,75
1803	315.932,13	279.140,75	595.072,88
1804			
1805	205.886,88	337.835,22	543.722,09
1806			
1807	224.052,31	325.828,75	549.881,06
1808			
1809			
1810	241.575,69	291.734,31	533.310,00
Totales	3.498.411,27	4.099.412,07	7.597.823,34

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Para dar un sentido a estos montos respecto a otros puertos, se puede efectuar un ejercicio contrastándolo con el capital movilizado por el puerto de La Guaira tomando como base un reporte de los ministros de este puerto referente al año de 1800. De manera que de 1.648.897,88 ps negociados entre ambos embarcaderos, Cumaná quedó bien a la zaga por cuanto tan sólo transó 335.167,06 ps (20,33%) dejando a La Guaira el restante 79,67% (1.313.730,81 ps).

Cuadro # 14

Capital Total Movilizado por los Puertos de La Guaira y Cumaná (1800)			
Puertos	Importación	Exportación	Total
La Guaira	762.294,63	551.436,19	1.313.730,81
Cumaná	181.858,13	153.308,94	335.167,06
Total	944.152,75	704.745,13	1.648.897,88

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos 2007 e IERHda. Tomo CLXV. Fols. 280, 282, 285.

No obstante, si aplicamos la misma operación en relación al capital negociado por la Nueva Barcelona para el bienio de 1806-1807, podremos comprobar que Cumaná lideraba aún las operaciones en el oriente de la Capitanía de Venezuela, pues la capital de la otra provincia sólo logró movilizar en ese par de años unos 575.607,17 ps lo cual sería un monto cercano a lo totalizado por Cumaná en el año de 1795, o sea, en un período en que su economía iba en ascenso, antes de las guerras napoleónicas.

Cuadro # 15

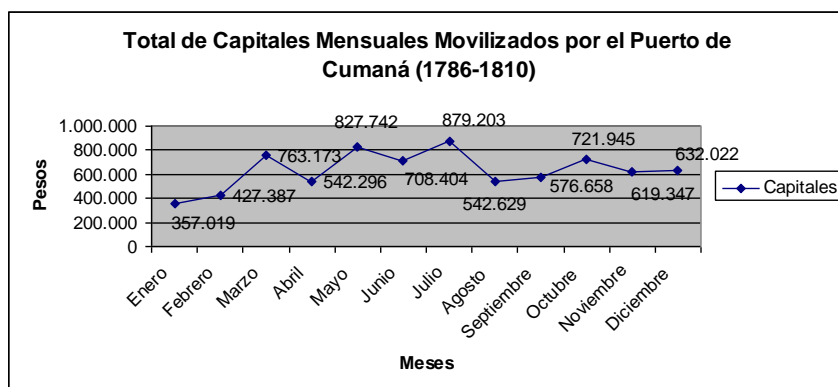
Capital Total Movilizado por el Puerto de Nueva Barcelona (1806-1807)			
Importación	Exportación	Importación	Exportación
1806		1807	
90.107,88	125.273,44	197.211,06	163.013,81
Total	215.381,31	Total	360.224,88
Total General		575.606,19	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: IERHda. Tomo CCLXXX. Fols. 185-190 y Tomo CCLXXXVIII. Fols. 161-170

Otra forma de apreciar el movimiento de capital sería a través del negociado mensual el cual nos permite señalar que el promedio mensual para los 12 meses del año era de 341.618 ps en lo que respecta a las importaciones y que fue superado en los meses de marzo, mayo, junio, julio y diciembre mientras que por el lado de las exportaciones el promedio fue de 291.534 ps, despuntando los meses de marzo, mayo, julio, y octubre. En esta misma tónica, se puede decir que para los montos globales negociados, cuyo promedio mensual se ubicó en 633.152 ps, despuntaron los meses de febrero, marzo, mayo, junio, julio y octubre, siendo el de mayor volumen negociado el mes de julio. En cambio, enero se ubicó como el de menor movimiento mercantil ya que sus montos para importación y exportación fueron los mínimos. De este modo, se puede apreciar que en términos generales existía una estrecha relación entre el comercio neoandaluz y la cosecha lograda a mediados de año, aunque cada zona comercial tuvo algunas variaciones.

Gráfico # 4



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Mercancías negociadas:

Gracias a la revisión de cada uno de los asientos contables se pudo determinar la presencia de un buen grupo de bienes mercadeados y afectos al pago de impuestos tanto en lo relativo a las importaciones como a las exportaciones. Sin embargo, no todos los asientos eran muy específicos ni desglosaban una a una la mercancía contenida en los cajones, sacos y barriles transportados por las embarcaciones, sino que los escribanos preferían dar un término genérico que las englobaran. Así que en vista de esta circunstancia se decidió tomar esos grupos generales de mercancía como otro rubro más e ir acumulando su monto hasta obtener una cifra total de lo negociado.

Por otro lado, hay que tener presente que, como se trata de cuatro regiones comerciales diferentes, entonces, cada una tenía sus propias inclinaciones comerciales aun cuando podían coincidir en algunos productos. Así pues que en este capítulo se tratará sobre los montos de las mercancías comunes para todas las zonas, y cuando se trate el aspecto comercial por cada área, se verán cuáles eran los productos más cotizados para cada mercado en particular.

a.- Importación:

En el ramo de las importaciones se destacan, entre otras, las bebidas alcohólicas particularmente porque tuvieron una presencia constante (hay que tener en cuenta la necesidad del vino en la consagración eclesiástica, por ejemplo) para casi todos los años documentados, excepto para el bienio 1793-1794. No obstante, los valores recogidos han debido ser muy superiores ya que en muchas ocasiones, como se dijo, se ofrecía un monto total de la mercancía, sin embargo, se obtuvo una cifra de 54.236,31 ps que significó el 1,32% de las entradas de mercancía. En todo caso, el año con mayor representación de este rubro dentro de las importaciones efectuadas anualmente lo constituyó el de 1805 cuando se registró un total de 14.579 ps que representó el 4,32% de las importaciones para ese año o 26,9%, si la relación se efectúa contra el total de adquisiciones de ese producto. Por el lado opuesto, 1790 fue el año con menor entrada en proporción al total de las introducciones efectuadas con un 0,03% ó un 0,09% al confrontarlo contra el total general de las importaciones de las bebidas alcohólicas.

Cuando se mencionan los tipos de bebidas alcohólicas introducidas se dan las siguientes modalidades: aguardiente (de caña o romo y de uva), anisete, licor, vino, cerveza,

ginebra y mistela. En raras ocasiones se especifica el tipo de vino y cuando se hace, se señala que se trata de vino tinto y, en dos ocasiones se indica su procedencia: Málaga y Burdeos.

Los envases de estas bebidas podían ser: anclotes, barricas, barriles, bocoyes, botellas, cajoncitos, cuarteras, damesanas, frasieras, limetas, pipas y sestones.

Cuadro # 16

Entrada de Bebidas Alcohólicas al Puerto de Cumaná (1786-1810)				
	Valor Total Mercancías Importadas	Capital Negociado por Bebidas Alcohólicas	Porcentaje Respecto al Total Pagado por Bebidas Alcohólicas	% Relación al Total de Importaciones por Año
Años	Ps	Ps		
1786	130.087,63	3.718,13	6,86	2,86
1787	83.342,84	1.314,00	2,42	1,58
1788				
1789				
1790	147.227,76	48,00	0,09	0,03
1791				
1792	155.733,13	82,63	0,15	0,05
1793	258.626,56	0,00	0,00	0,00
1794	279.437,94	0,00	0,00	0,00
1795	351.645,19	960,00	1,77	0,27
1796	255.636,13	1.801,25	3,32	0,70
1797	88.156,50	3.719,00	6,86	4,22
1798	311.143,56	1.963,50	3,62	0,63
1799	283.013,63	2.551,00	4,70	0,90
1800	181.858,13	756,00	1,39	0,42
1801	129.295,31	2.116,81	3,90	1,64
1802	209.668,75	7.144,00	13,17	3,41
1803	279.140,75	11.727,75	21,62	4,20
1804				
1805	337.835,22	14.579,00	26,88	4,32
1806				
1807	325.828,75	1.661,50	3,06	0,51
1808				
1809				
1810	291.734,31	93,75	0,17	0,03
Totales	4.099.412,07	54.236,31	100,00	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El siguiente rubro lo constituyó la harina de trigo que era fundamental para el consumo de la población y para la predicación religiosa como insumo para la producción de

las ostias. Su entrada se produjo a través de todas las regiones, sin embargo, no apareció reflejada en los registros mercantiles relativos a la metrópoli por la misma razón atribuida a las bebidas alcohólicas, o sea, su inclusión dentro de un grupo genérico. Por otro lado, este producto estuvo exento del pago del almojarifazgo desde el mismo momento de la publicación del Reglamento del Libre Comercio.

Cuadro # 17

Entrada de Harina al Puerto de Cumaná (1786-1810)					
Años	Valor Total de las Importaciones	Harina (barriles)	Monto Total(Ps+Rs)	Porcentaje	% Relación al Total de Importaciones por Año
1786	130.087,63	472,00	6.347,50	5,9	4,88
1787	83.342,84	330,00	3.902,00	3,6	4,68
1788					
1789					
1790	147.227,76	655,00	8.128,00	7,5	5,52
1791					
1792	155.733,13	114,00	1.274,81	1,2	0,82
1793	258.626,56	300,00	4.645,94	4,3	1,80
1794	279.437,94	0,00	0,00	0,0	0,00
1795	351.645,19	36,00	660,00	0,6	0,19
1796	255.636,13	0,00	0,00	0,0	0,00
1797	88.156,50	130,00	1.840,00	1,7	2,09
1798	311.143,56	121,00	1.210,00	1,1	0,39
1799	283.013,63	896,00	8.960,00	8,3	3,17
1800	181.858,13	0,00	0,00	0,0	0,00
1801	129.295,31	1.047,75	10.477,50	9,7	8,10
1802	209.668,75	1.267,00	12.382,00	11,5	5,91
1803	279.140,75	1.227,50	12.275,00	11,4	4,40
1804					
1805	337.835,22	1.940,00	19.494,00	18,1	5,77
1806					
1807	325.828,75	1.461,00	15.884,19	14,7	4,88
1808					
1809					
1810	291.734,31	50,00	500,00	0,5	0,17
Totales	4.099.412,07	9.292,25	107.980,94	100,00	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

En total se contabilizaron unos 9.292,25⁶¹ barriles importados que costaron unos 107.980,94 ps. Ahora bien, el año en que más se invirtió en su adquisición fue el de 1805

⁶¹ Además, se verificó la presencia de unos 100 tercios adicionales que se mencionaron pero no se dio su valor por lo que no fueron incluidos en esta cuenta.

cuando entraron 1.940 barriles por un valor total de 19.494 ps que representó el 18,1% del total de introducciones de harina para todo el período y un 5,77% del total de las importaciones para ese año. En el sentido contrario, el año en que se contabilizó una menor entrada de barriles de harina fue el de 1795 con tan sólo 36, los cuales significaron unos 660 ps o un 0,6% de las importaciones de harina y un 0,19% del total de las compras de ese año, sin embargo, no fue sino 1810 cuando entraron 50 barriles, en que su valor fue el más bajo proporcionalmente hablando ya que los 500 pesos que se pagaron por ellos significaron el 0,5% de lo invertido en harinas y el 0,17% para el total pagado por todas las mercancías hasta agosto del año mencionado puesto que hay que recordar que los datos tan sólo llegan hasta ese mes.

El último rubro de gran significación para las importaciones fue el de los “géneros, efectos, frutos y caldos”, el cual ha sido asumido bajo ese nombre en esta investigación como una apropiación del mismo concepto empleado por los amanuenses cumaneses y que refleja la recepción de una infinidad de productos de los que sólo se ofrece su valor general sin determinar si su procedencia era nacional o extranjera.

Por los montos negociados, por su presencia efectiva durante 16 de los 18 años documentados y por su introducción desde todas las regiones, fue el rubro más resaltante en el área de las importaciones cumanesas al punto que refleja el 65,54% del valor total de las importaciones mientras que el restante 34,46% serían los mismos “géneros, efectos, caldos y frutos” desglosados por productos (como las harinas o bebidas alcohólicas ya mencionadas) y por procedencias, o sea, cuando el escribano usando el mismo concepto genérico sólo especificaba si su origen era nacional o extranjero.

El monto total que se ha podido verificar es de 2.686.675,19 ps y los años que más contribuyeron al incremento de su porcentaje fueron, en primer lugar, 1798 cuando se introdujo un total de 302.741,69 ps que representa el 11,27% del total ya indicado. Luego estaría el año de 1807 cuando, con la cifra de 293.432,69 ps entró el 10,92% de los “géneros, efectos, caldos y frutos”. Muy cerca de estos montos estuvo el año de 1810 cuando hasta agosto se contabilizó 276.864,06 ps que significó el 10,31%. Por el lado contrario, el año con menor participación de este rubro fue 1792 cuando se contabilizaron unos 5.966,06 ps (0,22%), sólo que esto es relativo por cuanto sí entró una buena proporción de “géneros, efectos, caldos y frutos” sólo que los escribanos los discriminaron un poco más.

Ahora bien, si se visualizan los años ya mencionados con respecto al porcentaje que esos montos significaron para el total de las importaciones, nos encontraremos que los 5.966,06 ps de 1792 representaron el 3,83% de las importaciones de ese año. Los 302.741,69 de 1798 montaron el 97,3%, los 293.432,69 ps de 1807 fueron el 90,06%, mientras que las cifras de 1810 dieron como porcentaje el 94,9% de los años respectivos.

Para tener una idea de lo que se incluía en ese grupo, se puede ejemplarizar con una carga por un monto de 15.310 ps 1 rl de la goleta Fénix que entró desde San Thomas en el Puerto de Cumaná en 1805 por manos de su capitán Tomás Woodvard de parte de Guillermo Robinson y siendo su apoderado David Robinson:

Viveres:

440 barriles de harina
2 pipas de aguardiente de ginebra que hacen 12 barriles
38 barricas de vino tinto que hacen 114 barriles
240 botellas de cerveza

2.520 lbs de jabón
10 cajas de pasas con 200 lbs
20 barriles de carne en salmuera
50 cajones de velas de sebo con 4 quintales
540 barriles de aceite de oliva con 30 @

Efectos:

100 piezas de caserillo con 1.350 varas
72 piezas de coleta con 6.986 varas
76 piezas de platillas blancas
52 piezas de ruanes contrahechos con 55 varas
18 piezas de listado de 48 varas
68 piezas de listado de Flandes de 22 varas
180 piezas de listado libretas
175 piezas de listado número 2
700 piezas de mahones
50 medias piezas de crea de a 36 varas
50 piezas de mahón azul de 10 varas
3 piezas de raso de China con 62 varas
8 piezas de seda y yerbilla con 251 ½ varas
6 piezas de tafetán de Florencia con 225 varas
20 piezas de cintas de coleta con 640 varas
20 piezas de cintas de coleta con 320 varas
11 piezas de blondas negras con 269 varas
15 piezas de lienzo nombrado Elefante con 345 varas
2 piezas de lienzo blanco fino angosto con 48 varas
12 piezas de retazos de gasa negra con 50 varas
150 espejitos tocadores de cartón
23 quitasoles regulares de seda
6 quitasoles regulares de seda pequeñitos para niños
6 sitioyanes (¿?) de seda forrados y acolchados
12 abanicos ordinarios de China de varillas de hueso
4 docenas de pares de medias de algodón
12 pañuelos grandes de seda China
1 manteleta de terciopelo guarnecida de blonda
15 lbs de hilo de Córdoba
6 lbs de cinta de hiladillo blanco
15 lbs de hilo de Flandes
1 lb de seda torcida para coser

En cuanto al movimiento mercantil anualizado referido a este rubro, lo podemos apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro # 18

Entrada de Géneros, Efectos y Frutos sin Especificar al Puerto de Cumaná (1786-1810)				
Años	Valor Total de las Importaciones	Capital Negociado por Géneros, Efectos y Frutos	Porcentaje	% Relación al Total de Importaciones por Año
	Ps	Ps		
1786	130.087,63	61.818,00	2,30	47,52
1787	83.342,84	55.690,90	2,07	66,82
1788				
1789				
1790	147.227,76	0,00	0,00	0,00
1791				
1792	155.733,13	5.966,06	0,22	3,83
1793	258.626,56	0,00	0,00	0,00
1794	279.437,94	88.143,13	3,28	31,54
1795	351.645,19	162.371,31	6,04	46,17
1796	255.636,13	188.138,25	7,00	73,60
1797	88.156,50	78.412,25	2,92	88,95
1798	311.143,56	302.741,69	11,27	97,30
1799	283.013,63	256.904,50	9,56	90,77
1800	181.858,13	170.328,69	6,34	93,66
1801	129.295,31	99.549,44	3,71	76,99
1802	209.668,75	161.518,75	6,01	77,04
1803	279.140,75	237.047,81	8,82	84,92
1804				
1805	337.835,22	247.747,66	9,22	73,33
1806				
1807	325.828,75	293.432,69	10,92	90,06
1808				
1809				
1810	291.734,31	276.864,06	10,31	94,90
Totales	4.099.412,07	2.686.675,19	100,00	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

b.- Exportación:

Cumaná exportó una multiplicidad de productos, muchos de ellos dirigidos a un tipo de mercado específico, por ejemplo, hacia Europa no se exportaron mulas o maíz. Habida cuenta de ello, en esta sección sólo se tratará de aquellos productos más emblemáticos ya sea por las cantidades exportadas, su valor en pesos o su renombre excluyendo al tabaco

porque esa cuenta la llevaba la Administración creada para tal efecto. En este sentido tenemos, en primer lugar, al algodón (*Gossypium herbaceum*) del cual aunque algunos autores⁶² han considerado que a través de la Real Compañía de Comercio de Barcelona se trasladó una muy buena porción de este producto para desarrollar la industria catalana, la revisión de cada registro de las naves de esta empresa le permitieron a Oliva Melgar⁶³ visualizar la procedencia insular caribeña de las exiguas remesas arribadas a la península y que ascendieron a tan sólo 2.549 @⁶⁴. En cambio, se sabe que al tiempo que efectuaba su visita el Oidor de Santo Domingo, Luís de Chávez y Mendoza⁶⁵, estudió los diferentes tipos de suelos de cada comunidad indígena y llegó a recomendar su propagación en algunos conucos comunales. Más tarde, Humboldt, encontró buenos cultivos en el poblado indígena de Guanaguana en donde, además, observó el empleo de unas máquinas despepitadoras elaboradas con cilindros de madera. Por el lado de los pueblos de españoles, se tiene noticias que para el año de 1781 D. Juan María Álvarez plantó algunas matas y persuadió a otros cosecheros a que siguieran su ejemplo pero, debido a la guerra del momento, y a la imposibilidad de poner su cosecha en algún barco con destino a la metrópoli, se dirigió al intendente José Ábalos para que le otorgara el permiso de venderla en las colonias extranjeras, el cual obtuvo con la condición de retornar su producto en esclavos y ropas⁶⁶. Otros documentos⁶⁷ señalan el estímulo propiciado por el comerciante corso D. Antonio Alterman quien pagaba a los cosecheros 21 pesos el quintal cuando anteriormente eran recibidos por 18 pesos. Pero también hubo inconvenientes, ya que para 1788, el Capitán General Juan Guillelmi desautorizó la salida de varios quintales de algodón vía Trinidad por donde obtenían mayor beneficio en su venta que por La Guaira a donde pretendía Guillelmi que se negociaran. El gobernador de Cumaná, Antonio de Pereda, se opuso a ello por considerar que con decisiones como esas, tomadas tan a la ligera y sin ver que allí se compraba la mercancía a menor precio, conducían a los pobladores a la “mendicidad y al latrocinio”.

Durante el gobierno de Vicente de Emparan se le encargó al ministro tesorero la elaboración de un estado de la Gobernación de Cumaná con el fin de ver si se podía conseguir la manera de proveer por otros medios lo que se recogía por el Estanco del Tabaco. Así que en este documento se asentaron las diferentes plantaciones existentes para el momento y que se irán insertando en la medida en que se trate cada rubro. Por ahora, veamos las relacionadas con el algodón:

⁶² Entre estos autores se pueden mencionar a Marco Aurelio Vila en su ensayo sobre *La Real Compañía de Comercio de Barcelona en Venezuela (1752-1816)* y también a Federico Brito Figueroa quien tomó datos de este trabajo en su obra *La Estructura Económica de Venezuela Colonial*.

⁶³ Oliva Melgar, José María: Ob. Cit. Pág. 306.

⁶⁴ Estos datos fueron posteriormente corroborados durante la elaboración de la tesis de maestría. Ruiz A., Isabel E: *La Real Compañía de Comercio de Barcelona en la Gobernación de Cumaná (1761-1785)*. Trabajo mimeografiado presentado en la Universidad de Carabobo. 2004.

⁶⁵ AGN: Traslados. Visitas Públicas. Visita de Don Luís de Chávez y Mendoza a las Provincias de Nueva Andalucía y Nueva Barcelona. Tomo 30. Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 164.

⁶⁶ AGN: Intendencia del Ejército y Real Hacienda. Tomo XI. Fol. 333 y Tomo XII Fol. 193.

⁶⁷ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo. 1621. Fols. 39-56. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 132.

Cuadro # 19

Estado General de las Plantaciones de Algodón en la Gobernación de Cumaná (1793-1794)					
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Quintales Desmotados
Cumaná	D. Mauricio Salmón	Sedeño	12.000	Nueva	40
	Dña. Rosa Rivera	Sedeño	15.600	Nueva	45
	Pueblo de Indios de Macarapana	Macarapana	7.500	Nueva	25
	Blas Millán	Macarapana	3.150	Nueva	13
Totales			38.250		123
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Quintales Desmotados
Barcelona	Dña. Teresa García	Naricuar	25.000	Nueva	75
	D. Martín Salaverría	Putucuar	30.000	Nueva	90
	D. Pedro Romero Loverton (¿?)	Neverí	6.000	Nueva	18
	D. Josef Joaquín Echeverría	Inmediaciones de la ciudad	25.000	Nueva	75
	D. Juan Santiago Pérez	Inmediaciones de la ciudad	25.000	Nueva	75
Totales			111.000		333
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Quintales Desmotados
San Baltasar o Cumanacoa	D. Joaquín de Lara	Inmediaciones de la ciudad	60.000	Nueva y vieja	180
	D. Agustín Martínez	Inmediaciones de la ciudad	60.000	Nueva y vieja	180
	D. Carlos de Lara	Inmediaciones de la ciudad	20.000	Nueva y vieja	60
	D. Domingo Martínez	Inmediaciones de la ciudad	20.000	Nueva y vieja	60
	D. Alexandro Mexía	Inmediaciones de la ciudad	30.000	Nueva y vieja	90
	D. Antonio Campos	Inmediaciones de la ciudad	10.000	Nueva y vieja	30
	D. Martín Butó (¿?)	Inmediaciones de la ciudad	15.000	Nueva y vieja	45
	D. Pedro Velasques	Inmediaciones de la ciudad	30.000	Nueva y vieja	90
	D. Antonio de la Cruz Garrido	Inmediaciones de la ciudad	15.000	Nueva	45
	D. Luís Ramos	Inmediaciones de la ciudad	15.000	Nueva	45
	D. Miguel Ramos	Inmediaciones de la ciudad	15.000	Nueva	45
	D. Joaquín Álvarez	Inmediaciones de la ciudad	10.000	Nueva	30
	D. Francisco Antonio Abreo	Inmediaciones de la ciudad	10.000	Nueva	30
	D. Félix Abreo	Inmediaciones de la ciudad	5.000	Nueva	15
	D. Miguel Brito	Inmediaciones de la ciudad	10.000	Nueva	30
	Félix Véliz	Inmediaciones de la	12.000	Nueva	39

		ciudad			
	Varios pedujales de vecinos pobres	Inmediaciones de la ciudad	100.000	Nueva y vieja	300
	D. Juan Martín Aristimuño	Cocollar	20.000	Nueva y vieja	60
	Pueblo de Indios de S. Lorenzo	San Lorenzo	44.000	Nueva y vieja	132
	Pueblo de Indios de Aricagua	Aricagua	40.000	Nueva y vieja	120
	Pueblo de Indios de Arenas	Arenas	35.000	Nueva y vieja	105
	D. Antonio Losano Saravia	Arenas	5.000	Nueva y vieja	15
	Josef Antonio Mestizo	Arenas	5.000	Nueva y vieja	15
	D. Pedro Jacinto Suárez	Arenas	30.000	Nueva y vieja	90
	D. Juan Antonio Solís	Arenas	5.000	Nueva y vieja	15
	Pueblo de Indios de S. Fernando	San Fernando	20.000	Nueva y vieja	60
	Pueblo de Indios de S. Antonio	San Antonio	40.000	Nueva y vieja	120
	Pueblo de Indios de S. Francisco	San Francisco	20.000	Nueva y vieja	60
	Pueblo de Indios de S. Félix	San Félix	10.000	Nueva y vieja	30
	Pueblo de Indios de Guanaguana	Guanaguana	10.000	Nueva y vieja	30
	Pueblo de Indios de Caicara	Caicara	10.000	Nueva y vieja	30
	D. Josef Antonio Freyre	S. Juan Llanos de Cumanacoa	15.000	Nueva y vieja	45
	D. Manuel Cavello	Río de Aragua	10.000	Nueva y vieja	30
	D. Josef de Guevara	Río de Aragua	5.000	Nueva y vieja	15
	D. Bernardo Gil	Río de Aragua	6.000	Nueva y vieja	18
	Pedro Sedeño y otros agregados	Río de Aragua	15.000	Nueva y vieja	45
Totales			782.000		2.349
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Quintales Desmotados
Golfo y Valle de Cariaco	Rafael Guachini (¿?)	Bojondal	14.000	Nueva	40
	D. Josef Francisco de Brito	Bojondal	20.000	Nueva	60
	Antonio Bejarano	Bojondal	18.000	Nueva	60
	Santtiago Vivenes	Bojondal	10.000	Nueva	30
	Claudio Vetancurt	Bojondal	10.000	Nueva	40
	D. Antonio Maiz	Bojondal	12.000	Nueva	50
	D. Josef Francisco Mexía	Macarena	17.000	Nueva	80
	D. Luís de Sucre	Inmediaciones de Cariaco	70.000	Nueva	250
	Tiburcio Margariteño	Inmediaciones de Cariaco	6.000	Nueva	25
	D. Diego de Lara	Inmediaciones de	12.000	Nueva	40

	Cariaco			
D. Juan Félix de Núñez	Inmediaciones de Cariaco	7.000	Nueva	20
D. Carlos de Vallenilla	Inmediaciones de Cariaco	36.000	Nueva	100
D. Francisco Xavier Maiz	Inmediaciones de Cariaco	20.000	Nueva	70
Varios pedujales	Diversos parajes	50.000	Nueva	150
D. Josef Jesús de Alcalá	Guacanapo	20.000	Nueva	35
D. Josef Sánchez	Carauntar	10.000	Nueva	45
D. Jayme Maiz	Inmediaciones de Cariaco	20.000	Nueva	70
Totales		352.000		1.165
TOTAL GENERAL		1.283.250		3.970

Fuente: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769.

El año con mayor exportación algodonera lo constituyó 1807 cuando la cifra ascendió a 498.999 libras por un total de 59.806,88 ps, transadas todas a 12 ps el quintal a excepción de unos 2 quintales con 18 @ que salieron a Margarita aforadas a 4 ps el quintal y 6 rs la arroba. El año con menor venta de este producto fue el de 1786 cuando se exportaron hacia las provincias venezolanas unos 22 quintales (2.200 libras) por 484 ps, o sea, a 22 ps cada quintal.

Como se puede apreciar, el valor del quintal varió de acuerdo al año e, incluso, en relación a la calidad del producto. La diferenciación anual se movió entre los 10 y 22 pesos aunque, a decir verdad, dentro de la etapa estudiada, estos dos precios fueron exclusivos para algunos embarques ocurridos en tres años particulares (1786-1787 y 1805, respectivamente), pues mayormente se aforó a 16 ps el quintal.

En total, se logró recabar información de la salida de 41.552 quintales, 2.106,5 @ y 617.249 libras, lo cual llevado todo a libras la sumatoria es de 4.825.111,5 libras lo que ameritó la entrada de 690.179,56 ps. El promedio anual de ventas para los 18 años revisados fue de 268.062 libras por un monto medio de 38.343,3 ps, de modo que en las cuentas generales el algodón aportó el 19,7% de las exportaciones cumanesas. Sin embargo, estas cifras están incompletas puesto que muchas exportaciones fueron incluidas bajo el nombre genérico de “frutos del país” y, además, a partir del momento en que dejó de pagar impuestos no aparece en los registros contables. He aquí las cifras anualizadas halladas durante esta investigación:

Cuadro # 20

Exportación Total de Algodón desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)						
Años	Quintales	Arrobas	Libras	Ps	Rs	Mrs
1786	22,0	0,0	0,0	484,0	0,0	0,0
1787	45,0	253,0	0,0	0,0	14.180,0	0,0
1788						
1789						
1790	256,0	1.689,5	301,0	78,0	82.719,0	122,0
1791						
1792	1.289,5	66,0	304,0	22.115,0	30,0	0,0
1793	1.870,5	48,0	172,0	31.448,0	37,5	0,0
1794	2.834,5	14,0	394,0	45.418,0	38,0	0,0
1795	3.279,0	15,0	870,0	52.780,0	39,5	0,0
1796	2.552,0	0,0	967,0	40.995,0	61,0	0,0
1797	2.117,5	0,0	805,0	33.977,0	3,0	0,0
1798	3.537,0	0,0	898,0	56.833,0	37,0	0,0
1799	1.908,5	0,0	710,0	30.668,0	26,5	0,0
1800	2.910,5	0,0	1.301,0	46.537,0	65,5	0,0
1801	2.355,0	0,0	107.022,0	52.658,0	69,0	0,0
1802	850,0	3,0	380.184,0	74.407,0	93,5	0,0
1803	2.851,0	0,0	79.750,0	58.392,0	47,0	0,0
1804						
1805	3.888,0	0,0	459,0	38.889,0	46,0	0,0
1806						
1807	4.563,0	18,0	42.249,0	59.798,0	71,0	0,0
1808						
1809						
1810	4.423,0	0,0	863,0	32.485,0	55,0	0,0
TOTALES	41.552,0	2.106,5	617.249,0	677.962,0	97.618,5	122,0
TOTALES	Total lbs	4.825.111,50	Valor Ps	690.179,56		

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El siguiente rubro a tratar sería el añil (*Indigofera tinctoria*) el cual, según apunta Pacheco Troconis⁶⁸, un grupo de personas particulares emprendieron su siembra con fines comerciales, apoyados por las autoridades coloniales y metropolitanas. Para el caso de la Provincia de Caracas su cultivo se debe a las diligencias efectuadas por su gobernador José Agüero cuando en 1772 logró convencer a fin de quedarse en la localidad a un añilero asentado en la Nueva España llamado Antonio de Arvide y que se encontraba de paso por la capital de la provincia venezolana. Luego, según conjetura Pacheco Troconis, el mismo Arvide se encargó de que otro compañero suyo (Domingo Barrutia) trajera las semillas que se sembraron al siguiente año en los Valles de Aragua en unas tierras arrendadas a María Eusebia Xedler.

⁶⁸ Pacheco Troconis, José G.: *El Añil, Historia de un Cultivo Olvidado en Venezuela: 1767-1870*. Tesis presentada ante la Universidad Autónoma de Barcelona para optar al título de Doctor en Ciencias. Barcelona, 2000. Págs. 195-198 y 242-243.

En el Oriente venezolano, Fray Íñigo Abad, durante su visita, ya había observado que se estaban iniciando algunos cultivos de esa planta gracias al interés de los vecinos de la Nueva Barcelona, pero Pacheco afirma que los cultivos de exportación se iniciaron en 1782 cuando el Capitán General de Venezuela Manuel González, quien previamente fue gobernador de la Nueva Andalucía, se interesó por llevar este cultivo a Cumaná y se apoyó en el hacendado Antonio de Sucre Truys y Pardo para iniciar la siembra en sus tierras, en lo que se empapara del método de cultivo y procesamiento de la mata para la obtención del tinte durante una visita que efectuara a los valles aragüesños. También explica este autor que el Capitán General González corrió con los gastos de las primeras siembras y, luego, viendo los resultados, algunos cosecheros de los Valles de Bergantín y Cumanacoa se interesaron en su siembra. Para afianzar la producción, el Capitán General dirigió una representación en 1783 a Joseph de Gálvez a fin de lograr una rebaja en los impuestos de extracción.

Durante los primeros años del gobierno de Emparan la plantación del añil era la siguiente:

Cuadro # 21

Estado General de las Plantaciones de Añil en la Gobernación de Cumaná (1793-1794)				
Depto.	Dueños	Haciendas	Tierra de Sembradura (Almudes)	Libras
Cumanacoa	D. Joaquín de Lara	Inmediaciones de la ciudad	6	200
	D. Joaquín Álvarez	Inmediaciones de la ciudad	12	400
	D. Alexandro Mexía	Inmediaciones de la ciudad	12	400
	D. Andrés de Freites	Inmediaciones de la ciudad	4	134
	D. Antonio Padilla	Rinconada	4	134
	Indios y Cura del Pueblo de Arenas	Arenas	12	400
	Pueblo de Indios de S. Francisco	San Francisco	12	400
	Pueblo de Indios de Guanaguana	Guanaguana	8	300
	D. Juan Martín Aristimuño	Cocollar	4	134
	Totales			74

Fuente: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769.

En lo referente al comercio durante los años de nuestro estudio, se pudo apreciar que desde 1786 aparecieron algunas remesas de añil y que éstas tuvieron sus altos y sus bajos hasta 1799, porque ya en 1800 dieron un buen salto hasta alcanzar una cifra sorprendente en 1802, por lo cual nos hace pensar que el Puerto de Cumaná se empleó como compuerta para la salida de alguna parte de lo producido en la vecina provincia de Caracas. De manera tal que entre 1786 y 1799 hubo 8 años en que se exportó añil logrando alcanzar la cifra de 6.398 libras, lo que significó un promedio de 710,9 libras por año. Luego, entre 1800 y 1803 se exportaron unas 38.436 libras, o sea, a un promedio de 7.687,2

libras anuales y ya en los últimos años (1805 y 1810) se exportaron unas 6.180 libras o, dicho de otro modo, 2.060 libras anuales.

El año con menor venta de añil fue 1795 con 114 libras por un valor de 171 ps, esto es, aforadas a 12 rs la libra. Y, como se dijo, el año con mayor salida de esta tintórea fue 1802 cuando se registró una salida de 24.925 libras que significaron unos 331.156,3 ps. En total, se exportaron unas 50.864 libras que montaron 64.277,44 ps y los cuales representaron el 1,8% de las exportaciones cumanesas. El valor de su aforamiento estuvo entre los 10, 12 y 14 reales por libra.

Las cantidades exportadas de este producto y sus montos se pueden visualizar en el siguiente cuadro:

Cuadro # 22

Exportación Total de Añil desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)			
Años	Libras	Ps	Rs
1786	178,0	0,0	2.136,0
1787	1.842,0	651,0	14.700,0
1788			
1789			
1790	0,0	0,0	0,0
1791			
1792	921,0	1.343,0	8,0
1793	120,0	180,0	0,0
1794	747,0	1.120,0	4,0
1795	114,0	171,0	0,0
1796	0,0	0,0	0,0
1797	429,0	643,0	4,0
1798	932,0	1.165,0	0,0
1799	1.115,0	1.392,0	6,0
1800	4.949,0	6.186,0	3,0
1801	4.743,0	5.928,0	6,0
1802	24.925,0	31.153,0	26,5
1803	3.819,0	4.773,0	6,0
1804			
1805	4.864,0	6.080,0	0,0
1806			
1807	0,0	0,0	0,0
1808			
1809			
1810	1.316,0	1.380,0	0,0
TOTALES	50.864,0	62.165,0	16.899,5
Total en Ps:		62.165,00	2.112,44
Total en Ps:		64.277,44	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda.

Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El siguiente producto a tratar es el cacao (*Theobroma cacao*) del cual Nestares Pleguezuelo⁶⁹ considera que a principios del siglo XVIII no era muy abundante su producción lo que implicaba la exención de impuestos por su extracción y, por tanto, su venta no está reflejada en los libros contables sino a partir de la década de los treinta cuando, a instancias del gobernador Juan de la Tornera y bajo la protesta del pueblo, se implementó el cobro de la alcabala. Pero, agrega la referida autora, que bajo el mandato del gobernador Marqués de San Felipe hubo un desestímulo en la producción porque él actuó ilícitamente estancando a su favor la venta del cacao.

En el trabajo realizado por Alfonso González⁷⁰ sobre la visita efectuada por el gobernador Joseph Diguja, se señala que para 1761 existían entre 119.960 y 179.160 árboles de cacao sin incluir los de Barcelona. Este gobernador afirmaba que el producto estimado de dichos árboles debía estar entre las 800 y las 1.000 fanegas anuales y nunca las 781 declaradas por los hacendados y es que él hacía las siguientes cuentas:

*Ciento y cincuenta de éstas se consumen en la provincia y la isla de Margarita, igual cantidad se extrae con legítimos despachos para las islas de Puerto Rico y Santo Domingo, y quedan sobrantes en la provincia poco más o menos, que como los cueros y sebo de la de Barcelona se extraen furtivamente*⁷¹

Años después, el naturalista Alexander de Humboldt señalaba que “La sola Nueva Andalucía ha producido, en la época de 1799, de 18.000 a 20.000 fanegas de cacao (a 40 pesos la fanega en tiempo de paz), de las cuales 5.000 se exportaban de contrabando a la Isla de Trinidad”⁷². La explicación que adujo Humboldt para este aumento productivo estribaba en que los terrenos en donde se hallaban los viejos cacaoteros, o sea, los de la Provincia de Caracas, estaban desgastados y se estaba produciendo un desplazamiento de desmonte o roza hacia el este de la Capitanía General a fin de emplear para su cultivo los suelos vírgenes de la Nueva Andalucía. También habría que considerar la entrada de inmigrantes desde las islas del Caribe y de Trinidad una vez que ésta fue invadida y, por supuesto, el enorme interés tomado por el gobernador Vicente de Emparan para que estos extranjeros se establecieran y produjeran en tierras de la gobernación cumanesa, amén de las ventajas que posiblemente percibieron algunos en cuanto a la instalación de haciendas próximas a los mercados exteriores ilegales y a los aprietos que sufrían las autoridades para ejercer una fuerte vigilancia sobre ellos y sus tratos con los mercados extranjeros. Sin embargo, como se ha visto, a partir de la octava década del siglo XVIII se observa que dentro de la Gobernación de Cumaná fue desarrollándose una mayor inclinación hacia el cultivo de otros rubros, debido a las dificultades propias de la producción cacaotera en el sentido de que un nuevo árbol tardaba ocho años para dar su primera cosecha en las zonas

⁶⁹ Nestares Pleguezuelo, Ma. José: Ob. Cit. Págs. 82-83.

⁷⁰ González G. Alfonso: *El Oriente Venezolano a Medios del Siglo XVIII a través de la Visita del Gobernador Diguja*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1977. Págs. 178.-179.

⁷¹ Diguja, José: “*Notas para la Mejor Comprensión del Mapa General de la Gobernación de Cumaná que dirige a S. M. en su Rl. Y Supremo Consejo de Indias su Gobernador el Coronel Don José Diguja Villagómez*”, en Documentos para la Historia Económica de la Época Colonial. Viajes e Informes. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1970. Compilador Antonio Arellano Moreno.

⁷² Humboldt, Alejandro de: *Viaje a las Regiones Equinociales del Nuevo Continente*. Monte Ávila Editores, Caracas. Segunda Edición, 1991. Tomo II. Pág. 147.

interiores, aunque se podía reducir a siete si se trataba del área costera⁷³, y también había que contar con suficiente personal para la atención de cada plantación ya que 10 mil árboles requerían de la labor de diez hombres⁷⁴. Además, las matas eran muy propensas a ser atacadas por diferentes plagas y, no hay que olvidar el hecho de que la producción se picaba o dañaba con mucha facilidad al estar almacenada por largo tiempo, cuestión esta que se hizo muy frecuente debido a que el comercio con la metrópoli se vio interrumpido constantemente por las guerras sufridas durante esos años. En definitiva, la producción cacaotera habría podido ser superior si no se hubieran presentado los inconvenientes planteados porque la gobernación neoandaluza contaba con buenas ventajas geográficas.

Tal como se aprecia por el censo de Navarrete, las plantaciones habían aumentado pues muchas de ellas tenían árboles nuevos, aunque habría que tomar en cuenta que los números aportados podrían ser superiores pues esto representa lo admitido por los plantadores:

Cuadro # 23

Estado General de las Plantaciones de Cacao en la Gobernación de Cumaná (1793-1794)					
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Fruto (fanegas)
Cumaná	Dña. Ana Antonia Guerra	Macarapana	6.200	Media vida	30
	D. Josef Antonio Ramírez	Macarapana	11.800	Nueva	50
	D. Josef Mauricio Salmón	Sedeño	8.000	Nueva	40
	D. Josef Manuel de Acuña	Yaguaracuar	10.000	Media vida	50
	D. Santiago Cabrera	Yaguaracuar	800	Vieja	6
	D. Antonio Sotillo	Santa Fe	40.000	Nueva	250
	D. Fulgencio Vetancurt	Santa Fe	7.000	Nueva	80
	Hermanos Barreto	Playa Dorada	700	Nueva	10
Totales			84.500		516
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Fruto (fanegas)
Barcelona	D. Fernando Guillén	Bergantín	8.000	Nueva	80
	D. Rodrigo Carbajal	Bergantín	4.000	Nueva	40
	Herederos de D. Pedro Trías	Bergantín	10.000	Nueva	110
	D. Antonio Carbajal	Bergantín	10.000	Nueva	110
	D. Matías de Roxas	Bergantín	5.000	Nueva	50
	D. Evaristo Montesinos	Bergantín	2.000	Nueva	20
	Juan Guevara	Bergantín	1.000	Nueva	48
	D. Pedro Hernández	Bergantín	3.000	Nueva	25
	D. Pedro Guzmán	Cuquinincuar	20.000	Nueva	150
	D. Domingo Hernández	Cuquinincuar	3.500	Nueva	40
	D. Miguel Grimón	Cuquinincuar	7.000	Nueva	50
	Herederos de Trías	Cuquinincuar	19.000	Nueva	100
	D. Diego de Roxas	Capiricuar	2.500	Nueva	0

⁷³ Depons, Francisco: Viaje a la Parte Oriental de Tierra Firme en la América Meridional. Banco Central de Venezuela, Caracas. Tomo II. Pág. 25.

⁷⁴ Arcila Farías, Eduardo: Ob. Cit. Tomo I. Pág. 265.

	D. Diego Hernández	Capiricuar	28.000	Nueva	300
	D. Bernardo Pino	Capiricuar	16.000	Nueva	200
	D. Vicente Pino	Capiricuar	12.000	Nueva	150
	D. Pedro Lavié	Capiricuar	18.000	Nueva	200
	D. Sebastián Barrios	Capiricuar	7.000	Nueva	85
	D. Gil Planchart	Capiricuar	8.000	Nueva	100
	D. Pedro Grimón	Capiricuar	5.000	Nueva	40
	D. Antonio Sifontes	Capiricuar	4.000	Nueva	0
	Cía. De Comercio Catalana	Capiricuar	11.000	Nueva	80
	D. Diego Antonio Hernández	Capiricuar	7.000	Nueva	55
	D. Miguel Matías Sifontes	Capiricuar	8.000	Nueva	0
	D. Lucas Alemán	Equenecuar	15.000	Nueva	110
	D. Bartolomé Calzadilla	Amana	6.000	Media Vida	60
Totales			240.000		2.203
Nota de Navarrete: se omiten algunas arboledas de corta consideración y producto que en las destruidas del Valle de Cúpira quedan a los vecinos de Barcelona					
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Fruto (fanegas)
S. Baltasar o Cumanacoa	Ignacio Cavezas	N. S. Del Carmen de Guarapiche	7.000	Media vida	50
	Juan Cavezas	N. S. Del Carmen de Guarapiche	15.000	Nueva	150
	Andrés Vivenes (¿?)	N. S. Del Carmen de Guarapiche	5.000	Nueva	40
	Josef Antonio Cavezas	N. S. Del Carmen de Guarapiche	3.000	Nueva	20
	D. Francisco Luces	Orillas de Guarapiche	20.000	Nueva	180
	El Negro F. Barrios	Irama (¿?)	3.000	Nueva	20
	Pueblo de Chaguaramar	Chaguaramar	5.000	Nueva	30
	Pueblo de Caicara	Caicara	6.000	Nueva	40
	Dña. Luisa de Luque	Bajos de Macuare	2.000	Nueva	15
Totales			66.000		545
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Fruto (fanegas)
Golfo y Valle de Cariaco	D. Josef Antonio Guerra (¿?)	Gunantar (Gurintar ¿?)	11.000	Media vida	100
	Tomás Viage	Tunantar	7.000	Nueva	55
	D. Luis de la Coa	Tanavacoa	18.000	A 2 tercios	150
	Dña. Ana María de Alcalá	Tanavacoa	15.000	Nueva	85
	D. Juan Bautista Echeverría	Cachamaure	12.000	Nueva	120
	D. Josef Ramírez	Cuanaguara	2.000	Vieja	15
	D. Diego Sánchez	Grunemene (¿?)	3.000	Nueva	25
	D. Josef Vetancurt	Inmediaciones de Cariaco	500	Nueva	8
	D. Luís de Sucre	Inmediaciones de Cariaco	16.000	Vieja	15
	D. Josef Sánchez	Inmediaciones de Cariaco	0	Plantándola	0
	D. Francisco Villaviciosa	Inmediaciones de Cariaco	7.000	Nueva	0
	D. Félix de Vallenilla	Inmediaciones de Cariaco	3.000	Vieja	25
	D. Domingo Calderón	Inmediaciones de Cariaco	2.000	Vieja	13
	D. Diego Blanco	Inmediaciones de Cariaco	2.000	Vieja	13

	Luís Rendón	Inmediaciones de Cariaco	7.000	Vieja	40
	Dña. Lucía Romero	Inmediaciones de Cariaco	3.000	Vieja	15
	D. Silverio de Alcalá	Inmediaciones de Cariaco	8.000	Nueva	70
	D. Josef Carrera	Inmediaciones de Cariaco	3.000	Nueva	0
	D. Juan de Alcalá	Inmediaciones de Cariaco	10.000	Media vida	100
	D. Josef Gabriel Alcalá	Caraquitar (¿?)	14.000	Media vida	90
	D. Josef Sánchez	Caraquitar (¿?)	7.000	Media vida	55
	Dña. Antonia Figueroa	Caraquitar (¿?)	4.000	Media vida	20
	D. Juan de Alcalá	Laranoa (¿?)	15.000	Nueva	110
	D. Luís de Figueroa	Laranoa (¿?)	10.000	Media vida	40
	D. Antonio Maiz	Laranoa (¿?)	6.000	Nueva	40
	D. Juan Josef Rodríguez	Laranoa (¿?)	4.500	Nueva	30
	D. Diego de Lara	Laranoa (¿?)	2.000	Nueva	40
	D. Bernardo Bermúdez	Santa Rosalía	22.000	Nueva	250
	Herederos de D. Fco. Antonio Bermúdez	Santa Rosalía	2.000	Nueva	20
	D. Josef Antonio Maiz	S. Bonifacio	16.000	Nueva	200
	Herederos de D. Fco. Alcalá	S. Bonifacio	22.000	Nueva	275
Totales			254.000		2.019
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Fruto (fanegas)
Costa Firme y Paria	D. Francisco Sedeño	Mauraco	4.000	Media vida	45
	Luís Valderrama	Mauraco	1.000	Nueva	8
	Matías Rodríguez	Mauraco	900	Nueva	6
	Luís Justo Valderrama	Mauraco	1.000	Nueva	3
	María Atanasia Aguilera	Mauraco	500	Nueva	3
	F. Sica (¿?)	Mauraco	1.000	Nueva	8
	Juan Manuel Subero	Mauraco	2.000	Nueva	18
	Dña. Nicolasa Granado	Mauraco	3.000	Dos Tercios	37
	Juan Antonio Reyes	Mauraco	1.000	Dos Tercios	7
	D. Jacinto Guerra	Mauraco	10.000	Media vida	120
	Viuda de D. Luís Cubal (¿?)	Mauraco	3.000	Vieja	37
	D. Juan Constantino Raucedo	Mauraco	5.000	Media vida	60
	Simón Muxica	Mauraco	1.500	Nueva	15
	Pablo Vera	Mauraco	1.000	Nueva	8
	El viejo Vera y padre	Mauraco	2.000	Nueva	12
	Jacinto Subero	Mauraco	800	Nueva	6
	D. Félix Sedeño	Mauraco	5.000	Nueva	46
	Francisco Nicolás González	Mauraco	2.000	Nueva	12
	D. Jacinto Guerra	Mauraco	3.000	Vieja	30
	La del difunto Padre Coa	Mauraco	8.000	Vieja	75
	D. Agustín Ortega	Mauraco	5.000	Nueva	105
	D. Lorenzo Ortega	Mauraco	4.000	Nueva	45
	D. Andrés de Guebara	Putuaitar (¿?)	5.000	Vieja	38
	Dámaso Guerrero	Putuaitar (¿?)	4.000	Nueva	30
Antonia Aguilera	Putuaitar (¿?)	2.000	Nueva	15	

Pedro Melchor Aguilera	Putuaitar (¿?)	2.000	Nueva	15
Josepha Leonarda Aguilera	Putuaitar (¿?)	800	Nueva	5
D. Francisco Lesama	La Vega	2.000	Nueva	9
Miguel Gómez	Churupar (¿?)	1.500	Nueva	12
María Pilar Andújar	Churupar (¿?)	1.000	Vieja	6
Juana María Aguilera	Churupar (¿?)	2.000	Vieja	18
Juana Jacinta Sedeño	Churupar (¿?)	500	Vieja	5
Eugenia Rodríguez	Churupar (¿?)	400	Nueva	3
Pedro Dionisio Subero	Churupar (¿?)	1.000	Vieja	8
Dña. Lorenza Indriago	Churupar (¿?)	5.000	Decrépita	15
D. Andrés Zuinaga	Churupar (¿?)	3.000	Decrépita	22
Josefa Aguilera	Chaguarama	5.000	Nueva	5
Juan de los Reyes	Chaguarama	1.000	Nueva	6
María Gregoria	Chaguarama	800	Nueva	5
Juan Manuel Rendón	Caratar	2.500	Nueva	21
Francisco Zuinaga	Caratar	2.000	Nueva	18
Pedro Domingo Sedeño	Caratar	1.400	Nueva	8
Juan Manuel Caraballo	Caratar	500	Nueva	3
Juan Francisco Sedeño	Caratar	3.000	Nueva	30
Soniano (¿?) Sedeño	Caratar	2.000	Nueva	15
Miguel Ferrer	Caratar	1.000	Nueva	5
Josef Antonio Sedeño	Caratar	1.500	Nueva	8
Josef Raymundo Marcano	Caratar	1.000	Nueva	4
Rosa María	Caratar	1.000	Nueva	8
Pueblo de Chacaracuar	Chacaracuar	8.000	Viejísima	12
Juan Josef Zapata	Guarapiche	800	Nueva	5
D. Simón Barceló	Vuelta Larga	6.000	Nueva	105
Conneno (¿?) Llanes	Vuelta Larga	2.500	Nueva	23
Simón López	Vuelta Larga	3.000	Nueva	30
Gregorio Campos	Quebrada Seca	1.500	Nueva	9
Feliciana Rosillo	Santa Isabel	2.000	Nueva	22
María Serafina	Santa Isabel	500	Nueva	3
Dorothea Martínez	Santa Isabel	1.000	Nueva	5
Domingo Muxica	Santa Isabel	600	Nueva	2
Manuela Soledad Marcano	Santa Isabel	3.500	Nueva	45
María Petronila	Santa Isabel	2.000	Nueva	12
María Bernarda Márquez	Santa Isabel	3.000	Nueva	9
María Fructuosa	Santa Isabel	3.000	Nueva	27
Narciso Pita	Santa Isabel	5.000	Nueva	45
Lucas de España	Santa Isabel	3.000	Nueva	30
Julián de Aguilera	Santa Isabel	2.000	Nueva	18
Ana María Aguilera	Santa Isabel	1.500	Nueva	15
Félix López	Santa Isabel	1.000	Nueva	5
Crisóstomo León	Santa Isabel	1.000	Nueva	9
Francisco Xavier de Brito	Santa Isabel	1.000	Nueva	6
Antonio Leocadio	Santa Isabel	1.600	Nueva	19
Juan Domingo Quijada (¿?)	Santa Isabel	3.000	Nueva	30

Francisco Mina (¿?)	Santa Isabel	1.500	Nueva	4
D. Juan Constantino	Agua Fría	20.000	Nueva	300
Dña. Ana de Seixas	Aguas Santas	15.000	Nueva	180
María Nicolasa	Río del Medio	1.600	Nueva	12
Juan Nicolás de Ubas	Río del Medio	1.500	Nueva	9
Juan Andrés de Torres	Río del Medio	1.500	Nueva	9
Juan Gavino	Río Seco	500	Nueva	3
Francisco Romualdo	Río Seco	1.000	Nueva	6
Francisco Xavier García	Río Seco	5.000	Nueva	37
Eufrasia María Marcano	Río Seco	2.500	Nueva	22
D. Josef Antonio Martínez	Río Seco	9.000	Nueva	95
D. Nicolás Martínez	Río Seco	3.000	Nueva	19
Manuel Leandro	Río Seco	3.000	Nueva	2
D. Antonio del Toro	Río Seco	7.000	Nueva	105
D. Tomás Agorrea	Río Grande	6.000	Nueva	38
Juan Manuel Subero	Los Dos Ríos	3.000	Nueva	24
F. Hijo de Subero	Los Dos Ríos	4.500	Nueva	0
Juan Jacinto Salazar	Los Dos Ríos	5.000	Nueva	15
Francisco Gerónimo González	El Cangrejar	1.000	Nueva	5
Luís Valderrama	El Cangrejar	2.000	Nueva	12
Carlos Zapata	Bojondal	3.000	Nueva	22
F. Valderrama	Bojondal	800	Nueva	8
Manuel Atanasio Sedeño.	Bojondal	1.200	Nueva	4
Dionisio Robles	Bojondal	1.000	Nueva	4
Bárbara Calzadilla	Bojondal	400	Nueva	2
D. Andrés Zuniaga	Puerto Santo	5.000	Vieja	45
Dña. Josefa Alcalá	Puerto Santo	4.500	Nueva	45
D. Nicolás de la Coa	Puerto Santo	5.000	Vieja	50
Juana Prudencia	Puerto Santo	3.000	Media vida	38
Dña. Nicolasa Agorrea	Puerto Santo	12.000	Nueva	200
Dña. Antonia Guevara	S. Juan	30.000	Nueva	300
D. Pedro del Rosal	Juanchirí (¿?)	12.000	Nueva	150
D. Pedro Gómez	Querepane	4.400	Nueva	60
D. Francisco de la Jova (¿?)	Cangua	8.000	Nueva	135
D. Manuel Marcano	Puipui	18.000	Nueva	225
D. Nicolás de la Coa	Medina	9.000	Nueva	75
Juan Ventura Gómez	Macarapana	3.000	Vieja	12
Herederos de D. Phelipe la Plaza	Macarapana	3.500	Nueva	52
María Josefa Ximénez	Macarapana	4.000	Nueva	45
Dña. María de Jesús Plaza	Macarapana	6.000	Mal plantada	60
D. Carlos Navarro	Caratar	10.000	Vieja	135
D. Domingo Navarro	Caratar	6.000	Nueva	53
D. Josef Salazar	Caratar	3.000	Nueva	30
Herederos de D. J. Navarro	Caratar	5.000	Nueva	37
D. Tomás Pensiera (¿?)	Cumacatar (¿?)	8.000	Nueva	30
D. Baltasar Hernández	Cumacatar (¿?)	10.000	Nueva	30

Victorino López	Tunapui	4.000	Nueva	37
Melchora M.	Tunapui	1.000	Nueva	6
Pedro Contreras	Tunapui	8.000	Nueva	45
Lázaro García	Tunapui	3.000	Nueva	24
Pedro Torres	Tunapui	1.000	Nueva	6
Miguel García Marcano	Tunapui	1.600	Nueva	12
Josef Valdivieso	Tunapui	2.000	Nueva	9
Juan Agapito	Tunapui	1.200	Nueva	6
Pedro el Negro	Tunapui	1.000	Nueva	6
F. Muxica	Tunapui	1.200	Nueva	6
Varios Pedujales	Tunapui	0	No (?)	0
Pueblo del Rincón	El Rincón	8.000	Media vida	60
D. Juan Manuel de Brito	Cumacatua (¿?)	7.000	Novísima	0
D. Andrés Level	Cumacatua (¿?)	3.000	Novísima	0
Estevan Fermín	Chaguaramar	1.500	Novísima	0
La viuda de Placeres	Chaguaramar	1.000	Novísima	0
D. Antonio del Toro, otra	Yaguaraparo	8.000	Novísima	0
D. Josef Pérez	Yaguaraparo	3.000	Novísima	0
D. Ignacio Espinosa	Yaguaraparo	1.500	Novísima	0
D. Andrés el Gallego	Yaguaraparo	3.000	Novísima	0
Varios Sujetos que empiezan	Yaguaraparo	0	Novísima	0
Varios Sujetos que empiezan	Irapa	5.000	Novísima	0
Miguel Perosa	Güinima	8.000	Novísima	0
Cristóval Perosa	Güinima	3.000	Novísima	0
F. Velmonte	Güinima	4.000	Novísima	0
Varios Sujetos que empiezan	Güinima	0		0
Josefa Valderrama	Güinima	16.000	Nueva	200
Totales		539.500		4.690
TOTAL GENERAL		1.184.000		9.973

Nota de Navarrete: A las 9.973 fanegas producidas habría que restarle unas 1.500 que era lo que se consideraba que se consumía internamente, quedando como líquido para la venta unas 8.473 fanegas.

Fuente: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769.

En relación a los datos recogidos en los documentos contables, podemos decir que a lo largo de los 18 años revisados, se declaró la salida de 111.977 fanegas y 50 libras, esto es incluyendo todas las regiones con las que comerció Cumaná pero advirtiendo que debió salir legalmente una mayor cantidad puesto que se agrupó en el rango de “frutos del país”. De allí, posiblemente, que no coincidan las cifras dadas por Humboldt para 1799 y las encontradas en los registros, pues según estos datos ni siquiera el año con mayor venta logró alcanzar los números ofrecidos por el naturalista alemán.

Según las cuentas de los registros, el año con mayor salida de cacao fue 1802 con 14.708 fanegas con 95 libras, año en que no se generalizó con la salida de “frutos del país” pero sí se advirtió de la salida por Cumaná de alguna mercancía procedente de La Guaira o de Puerto Cabello. En cuanto al año con menor venta de este producto, nos encontramos con el de 1786 cuando salieron unas 1.199 fanegas con 97 libras. El promedio anual de venta para los 18 años fue de 6.220 fanegas con 97 libras y para la serie de 12 años comprendida entre 1792 y 1803 este promedio se ubicó en 6.537 fanegas y 32 libras.

Las 111.977 fanegas y 50 libras dejaron en Cumaná 1.426.076,6 ps que significaron el 40,8% de las ventas cumanesa y cuyo promedio anual se estimó en 79.226,48 ps. En cuanto al precio de aforamiento este fue de 10 y 11 pesos entre 1786 y 1790, los siguientes tres años se cotizó a 12 pesos aunque algunas fanegas lograron alcanzar los 15 ps en 1795 y así se mantuvo durante 1796. Durante los siguientes cinco años su precio volvió a los 10 ps aunque para el mercado exterior se llegó a vender a 12 ps en 1797. En 1802 su precio ascendió a su más alto valor que fue de 16 ps y se mantuvo así durante el siguiente año pues ya para los tres últimos años revisados, hubo precios de 12, 14 y 16 ps la fanega. Ahora bien, aunque los precios no fueron muy estables, tampoco sufrieron las grandes diferencias que recogió Nestares Pleguezuelo para ciertos períodos revisados por ella y que para la globalidad de su estudio variaron entre 24 y 160 reales.

A continuación se presenta el cuadro con las fanegas exportadas anualmente y valor de las mismas:

Cuadro # 24

Exportación Total de Cacao desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)					
Años	Fanegas	Libras	Ps	Rs	Mrs
1786	1.198,50	102,00	11.734,0	2.448,5	0,0
1787	2.950,00	60,00	2.970,0	208.467,0	17,0
1788					
1789					
1790	6.250,00	606,00	3.559,0	521.610,0	100,0
1791					
1792	6.114,00	692,00	73.448,0	48,0	0,0
1793	10.236,00	632,50	122.894,0	47,0	0,0
1794	6.576,00	961,50	79.001,0	53,5	0,0
1795	3.746,00	732,00	50.095,0	30,5	0,0
1796	3.188,50	388,00	47.879,0	31,5	0,0
1797	3.950,00	436,00	39.723,0	18,0	0,0
1798	2.889,00	356,00	28.921,0	22,0	0,0
1799	2.555,00	387,00	25.573,0	22,5	0,0
1800	7.324,00	464,50	73.282,0	27,5	0,0
1801	6.073,00	357,50	60.458,0	10,0	0,0
1802	14.699,00	1.085,50	235.331,0	72,0	0,0
1803	11.031,00	838,00	176.325,0	43,0	0,0
1804					
1805	7.142,00	728,00	86.501,0	22,5	0,0
1806					
1807	6.569,00	741,00	85.189,0	43,0	0,0
1808					
1809					
1810	9.395,00	448,00	131.564,0	20,5	0,0
Totales	111.886,0	10.015,5	1.334.447,0	733.037,0	117,0
Total en Ps:			1.334.447,0	91.629,6	
			1.426.076,6		

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El siguiente rubro a considerar es el café (*Coffea arabica*) del cual la primera mención de su salida por Cumaná, que se ha podido verificar, ocurrió en 1768 cuando se exportaron 164 libras de café en cáscara más otras 73 libras sin cáscara por intermedio del paquebote Ntra. Sra. De África y S. Antonio de Padua (alias El Americano) con destino a Cádiz y conducido por su capitán D. Juan Bautista Dapelo, a entregar a Juan Agustín de Ustáriz o a Pablo Capitanache a cuenta de la testamentaria de Francisco Dapelo⁷⁵, aunque habría que aclarar que no se sabe el origen de este producto pues ha podido ser objeto de un reenvío.

Según informaba Empanan a través del mencionado documento que encargó a Navarrete, las haciendas con cultivos de café para 1793-1794 eran las siguientes:

Cuadro # 25

Estado General de las Plantaciones de Café en la Gobernación de Cumaná (1793-1794)					
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Libras
Golfo y Valle de Cariaco	D. Luís de la Coa	La Llanada	12.000	Nueva	12.000
	Luis Rendón	Cariquitar	5.000	Nueva	6.000
	D. Juan de Alcalá	Cariquitar	1.000	Novísima	0
	D. Josef Sánchez	Inmediaciones de Cariaco	3.000	Novísima	0
Totales			21.000		18.000
Depto.	Dueños	Haciendas	Árboles	Edad	Libras
Costa Firme	Dña. Ana Seixas	Aguas Santas	1.500	Media vlda	2.250
	Varios pedujales en distintas haciendas		5.000	Nuevas	0
Totales			6.500		2.250
TOTAL GENERAL			27.500		20.250

Fuente: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769.

Humboldt relata que en el conuco de la comunidad indígena de Caripe había unos cinco mil pies de café y que tenían previsto triplicar su cultivo. También comentaba que debido a la instalación de varios extranjeros en la región de Paria una vez que ocurrió la toma de Trinidad, ellos habían dedicado esas tierras a la siembra de algodón, café y caña⁷⁶.

Para el caso de las exportaciones cumanasas durante los años en estudio para este trabajo, se encontró una primera salida de este rubro durante 1790 a través de la goleta N. Sra. Del Carmen que tenía como destino a La Guaira-España y a partir de ese año, con excepción de 1795, las remesas no cesaron.

En total, desde el Puerto de Cumaná se declaró abiertamente, esto es, sin englobarlo en términos genéricos, la salida de 136.873 libras de café con un promedio de 7.604,06 libras por cada uno de los 18 años registrados o con una media de 7.327,67 libras si sólo se toma lo extraído durante los 12 años comprendidos entre 1792-1803.

⁷⁵ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1508. Fols. 126-127. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 127.

⁷⁶ Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo II. Pág. 148.

Nuevamente nos encontramos que el año de mayor exportación de algún rubro se ubicó en 1802, cuando desde Cumaná salieron unas 63.038 libras: unas 4.000 hacia los puertos extranjeros y el resto (59.038 libras) hacia la metrópoli. En cambio, el año con menor salida declarada fue 1799 cuando salieron hacia Europa unas 110 libras.

Las 136.873 libras de café dejaron un saldo para Cumaná de 15.391,3 ps que representó el 0,4% del total de las exportaciones cumanasas. Su precio de aforamiento no siempre fue expresado pero cuando se anotó para las exportaciones metropolitanas, éste se mantuvo a 1 real la libra, o sea, a 12,5 ps el quintal, aunque en alguna ocasión se cobró a 12 ps el quintal y en 1810 se vendió en 10 ps el quintal. En cambio, cuando el producto salió hacia los puertos extranjeros, hubo mayor variación entre los años en que se anotó su precio puesto que se dieron valores de 4, 8, 10, 12 y 12 ps con 4 rs, quizás ello se deba a que hacia este destino salieran diferentes calidades del fruto pero que no fueron señaladas en los registros contables.

Cuadro # 26

Exportación Total de Café desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)					
Años	Quintales	Arrobas	Libras	Ps	Rs
1786	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1787	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1788					
1789					
1790	0,0	0,0	123,0	0,0	105,0
1791					
1792	4,0	0,0	548,0	84,0	4,0
1793	0,0	0,0	100,0	12,0	4,0
1794	18,0	9,0	28,0	176,0	1,0
1795	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1796	1,0	14,0	0,0	55,0	10,0
1797	109,0	0,0	340,0	1.132,0	4,0
1798	46,0	0,0	5,0	460,0	4,0
1799	0,0	0,0	110,0	137,0	4,0
1800	0,0	0,0	531,0	66,0	3,0
1801	34,0	0,0	0,0	425,0	0,0
1802	40,0	0,0	59.038,0	7.776,0	30,0
1803	6,0	0,0	857,0	177,0	0,0
1804					
1805	35,0	3,0	76,0	456,0	10,0
1806					
1807	95,0	0,0	13,0	837,0	4,0
1808					
1809					
1810	353,0	0,0	354,0	3.573,0	19,5
Totales	741,0	26,0	62.123,0	15.366,0	202,5
Totales en Pesos				15.366,0	25,3
				15.391,3	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Otro producto a tratar sería el referente a los cueros, de los cuales se ha visto que Cumaná continuó exportando este producto durante los años siguientes a la extinción de la Real Compañía de Comercio de Barcelona y que, al igual que durante su funcionamiento, éstos salían al pelo y no curtidos. Estas exportaciones estuvieron destinadas a la metrópoli y a los mercados externos al imperio español. El total contabilizado para los 18 años comprendidos entre 1786-1810 fue de 55.630 unidades a razón de 3.090,6 anuales y en 2.910,25 para el caso del monto total del período entre 1792-1803. El año con mayor exportación resultó ser 1790 cuando salieron unos 12.378 cueros y, con una diferencia de 11.989 unidades, el año de 1797 se ubicó como el de menor cantidad exportada y declarada de este rubro (389 unidades).

Cuadro # 27

Exportación Total de Cueros desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)			
Años	Número	Ps	Rs
1786	2.277,0	2.583,0	2,0
1787	2.173,0	2.173,0	0,0
1788			
1789			
1790	12.378,0	11.493,0	3.900,0
1791			
1792	5.716,0	5.671,0	4,0
1793	1.937,0	1.937,0	0,0
1794	774,0	774,0	0,0
1795	1.738,0	1.738,0	0,0
1796	1.016,0	1.016,0	0,0
1797	389,0	389,0	0,0
1798	1.331,0	1.331,0	0,0
1799	1.947,0	2.010,0	6,0
1800	5.339,0	5.339,0	0,0
1801	5.448,0	5.448,0	0,0
1802	6.998,0	6.998,0	0,0
1803	2.290,0	2.290,0	0,0
1804			
1805	1.515,0	1.515,0	0,0
1806			
1807	1.506,0	1.506,0	0,0
1808			
1809			
1810	858,0	858,0	0,0
TOTALES	55.630,0	55.069,0	3.912,0
		55.069,0	489
Total en Ps:		55.558,0	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez
Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El precio de aforamiento fue regularmente de 1 ps por pieza, aunque hubo algunos pocos cueros con otro costo pero fueron los menos. El monto total resultó ser de 55.558 ps que representaron el 1,6% de las exportaciones cumanesas.

Por otro lado, a través del siguiente cuadro se aprecian las exportaciones legales de ganado mayor:

Cuadro # 28

Exportación Total de Reses y Novillos desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)						
Años	Reses	Ps	Rs	Novillos	Ps	Rs
1786	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1787	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1788						
1789						
1790	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1791						
1792	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1793	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1794	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1795	37,0	222,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1796	15,0	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1797	60,0	420,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1798	66,0	528,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1799	13,0	56,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1800	97,0	776,0	0,0	11,0	88,0	0,0
1801	256,0	1.647,0	0,0	16,0	104,0	0,0
1802	1.428,0	8.644,5	150,5	0,0	0,0	0,0
1803	427,0	2.723,5	62,0	11,0	68,0	6,0
1804						
1805	50,0	325,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1806						
1807	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1808						
1809						
1810	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	2.449,0	15.417,0	212,5	38,0	260,0	6,0
		15.417,0	26,6		260	0,75
Total en Ps		15.443,6			260,8	
Total Ps por Reses y Novillos					15.704,3	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Se precisa así que el mercado de exportación de reses adultas y novillos, no fue tan constante como sucedió con los cueros en que hubo exportaciones durante todos los años, sino que en este caso se extrajo durante 10 de los 18 años revisados, esto es en el período comprendido entre 1795-1803 más el año de 1805. El número total de reses extraídas que se ha podido constatar es de 2.449, es decir, a razón de 244,5 animales al año bien fuera para los mercados internos de las provincias venezolanas o el correspondiente a los

extranjeros. El monto que ello involucró fue de 15.704,3 ps que es lo mismo que decir unos 1.570,4 ps anuales. Cifras estas que parecen muy escasas si se toma en cuenta la necesidad de ganado en las Islas de Caribe, puesto que casi no se criaban en ellas y porque a causa de las guerras y la presencia de tropas acantonadas en las diferentes plazas, se hacía imprescindible remitirles ganado. Así que la respuesta a esta situación debe estar en la sustitución del ganado en pie por el tasajo y a la preferencia por el empleo para este comercio del Puerto de Nueva Barcelona, ya que presentaba mejores ventajas geográficas para la extracción de los rubros pecuarios debido a su cercanía al llano y a la inexistencia de montañas que complicaran su comunicación hacia el sur de su territorio provincial en donde se criaba el ganado.

El otro espécimen de ganado mayor que se exportó a través del Puerto de Cumaná fue el mular del cual se contabilizaron unas 17.171 mulas⁷⁷ remitidas a los mercados de las provincias españolas, incluyendo a las venezolanas, y a los puertos extranjeros en manera preferente. Como su salida fue habitual durante todos los años en estudio, entonces, su promedio anual se acercó a las mil mulas anuales pues dio unas 954. En cuanto al aporte que representó para Cumaná estuvo en el orden del 14,7% por cuanto su cifra en pesos alcanzó los 514.909 ps.

El año con mayor extracción de mulas fue el de 1792 cuando desde allí salieron 1.810 animales que significaron unos 514.909 ps para el puerto neoandaluz. Por otro lado, el año con menor venta se trató de 1786 cuando salieron unas 394 mulas por un monto de 11.820 ps. Sin embargo, es probable que durante el bienio comprendido entre 1788-1789 la extracción fuera muy reducida o nula, puesto que el gobernador de Cumaná Antonio de Pereda expuso ante el monarca la actuación del Capitán General Juan Guillelmi respecto a la prohibición que hiciera sobre su exportación desde Barcelona y Cumaná hacia colonias extranjeras, creyendo que así aumentaría el número de los animales, se evitaría el abigeato y aumentaría su valor debido a la dificultad para su venta cuando la verdad era que tanto los criadores, los comerciantes, los marinos y la Real Hacienda veían mermadas sus entradas⁷⁸.

⁷⁷ En una salida hacia las colonias extranjeras realizada en 1792, se anotó 6 ½ mulas que suponemos se trataba de un muleco. De allí que en el cuadro final aparezca un número decimal.

⁷⁸ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1624. Fols. 166-169. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 133.

Cuadro # 29

Exportación Total de Mulas desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)		
Años	Número	Ps
1786	394	11.820,0
1787	419	12.570,0
1788		
1789		
1790	700	21.000,0
1791		
1792	1.810,5	54.315,0
1793	1.532	45.960,0
1794	814	24.420,0
1795	535	16.050,0
1796	455	13.650,0
1797	661	19.830,0
1798	1.366	40.800,0
1799	961	28.830,0
1800	571	17.080,0
1801	1.187	35.550,0
1802	1.788	53.640,0
1803	1.035	31.050,0
1804		
1805	559	16.770,0
1806		
1807	1.758	52.794,0
1808		
1809		
1810	626	18.780,0
Total	17.171,5	514.909,0
Total	17.171,5	514.909,0

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Otro rubro del cual se debe hacer referencia se trata del pescado del cual se señala la extracción de especies como pargos, jureles y lebranches) aunque es muy probable que se diera también de otro tipo de peces ya que las costas cumanasas son muy ricas pues, como afirmó el gobernador Diguja: “Toda la costa que corre desde el Cabo de Tres Puntas hasta el pueblo de Pozuelos aun hasta el río Unare es abundantísima de variedad de pescados y mariscos”⁷⁹. Además de las especies mencionadas se encuentran otras como atún, carite, catalana, corocoro, jurelete, lisa, mero, picúa, róbalo, sardina y tajalí.

Las ventas se hacían por quintales de pescado salado o, en algunos casos, por cabeza. De modo que para la época del gobernador Joseph Diguja, se extraía hacia Caracas unos 38 quintales.

⁷⁹ Diguja, José: Ob. Cit. Págs. 237-238.

Fray Íñigo Abbad señalaba que los indios guaiqueríes que habitaban en los pueblos de Altagracia y El Socorro, junto a la ciudad de Cumaná, se dedicaban a la navegación y pesca y acudían durante tres estaciones al año a la Punta de Araya y a la Isla de Cubagua para ejercitar sus actividades con los chinchorros y que con este comercio proveían también a las Provincias de Barcelona y Caracas, así como a las islas de Santo Domingo y Puerto Rico e, incluso, a las extranjeras⁸⁰. Para 1810, algunas embarcaciones solían ir a pescar a La Tortuga y a Cabo Codera, mientras que Dauxion menciona que los guaiqueríes de Margarita pescaban en la isla de Coche, en donde dos negociantes (uno de ellos de apellido Maneyro) de Margarita tenían el privilegio para la realización de esa actividad.

Cuadro # 30

Extracción Total de Pescado desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)			
Años	Arrobas	Ps	Rs
1786	14.729,0	8.580,0	7.896,0
1787	11.887,0	435,0	55.955,0
1788			
1789			
1790	8.752,0	875,0	36.772,0
1791			
1792	10.076,5	6.817,0	88,5
1793	10.765,0	6.715,0	101,0
1794	12.881,0	8.033,0	139,0
1795	14.207,0	9.097,0	144,5
1796	9.533,0	6.046,0	92,0
1797	4.577,0	2.853,0	61,0
1798	2.680,0	1.671,0	32,0
1799	3.324,0	2.077,0	64,0
1800	2.213,0	1.405,0	47,0
1801	6.166,0	3.840,0	112,0
1802	4.275,0	2.718,0	56,0
1803	4.826,0	3.065,0	58,0
1804			
1805	2.432,0	2.075,0	14,0
1806			
1807	596,0	596,0	0,0
1808			
1809			
1810	750,0	750,0	0,0
TOTALES	124.669,5	67.648,0	101.632,0
		67.648,0	12.704,0
Total en Ps:		80.352,0	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

⁸⁰ Abbad, Fray Íñigo: Ob. Cit. s/p.

El pescado junto con el pan de maíz (arepa) y el cazabe eran los alimentos primordiales de la mayoría de los habitantes de la ciudad de Cumaná, así que no resulta extraño ver que el rancho de los marinos consistiera en pescado y cazabe.

Por Cumaná se contabilizó la salida de unas 124.669,5 @ de pescado el cual mantuvo un valor casi constante de 5 rs por arroba hasta 1807 cuando empezó a aforarse a 1 peso por arroba. En promedio, la extracción fue de 6.926,1 @ que aportó unos 4.464 ps anuales para un total de 80.362 ps, o sea, que este monto significó el 2,3% de las extracciones cumanesas.

El año con mayor extracción de pescado por arroba fue el de 1795 cuando salieron n unas 14.207 @ por un valor de 9.115 ps, a diferencia de 1807 cuando se vendieron unas 596 @ por un valor igual al vendido. Durante 1810 los montos se mantuvieron bajos porque ya no se gravaban sus salidas hacia las provincias venezolanas.

Por último, habría que tratar el caso de la sal que constituye el producto más representativo de Cumaná por su permanencia en el tiempo ya que era muy abundante su presencia a lo largo de la costa cumanesa:

...la primera de dichas salinas está en el Golfo Triste entre los pueblos de Irapa y Soro, es pequeña y su sal negra, sírvense de ella solo los indios: la segunda en Chaguaramos distante 6 a 7 leguas a Barlovento de río Caribes: la tercera en Carúpano, cuarta en el mismo pueblo más a sotavento, quinta en Guayacán a barlovento del puerto de la Esmeralda: sexta en Guaranache tres leguas a barlovento de la punta de Araya, séptima en la punta de Araya dos leguas al Norte de la grande perdida: octava en la playa de Cumaná, y se puede decir que toda la costa es una continuada salina, pues en donde quiera que se detiene el agua, o llovediza o salada, resulta sal⁸¹.

Como se ve, aunque las salinas principales de Araya quedaron inutilizadas a causa de una inundación provocada por un fuerte viento, aún había de donde tomar ese mineral para su consumo y venta. Más adelante, en la época de Humboldt, en Araya existía un depósito principal y cinco lagunetas de modo que utilizando una bomba manual llevaban el agua desde aquélla a las lagunetas, luego esperaban unos 18 a 20 días a que se evaporara el agua para cosechar la sal⁸².

En este aparte sólo se anotaron las salidas de sal como venta hacia el exterior cuando se mencionaba el número de fanegas transadas, la embarcación que la transportaba y el encargado de la nave pues hubo otras muchas ventas que se hacían a los pescadores, al alfolí de la ciudad o, incluso, se llegaba a asentar sólo la entrada mensual sin particularizar los pagadores. Además, aunque la explotación de la sal era una regalía, con la creación de la Intendencia se estableció la libertad de su uso pagando sólo una ínfima contribución de modo que es en función de esa contribución sobre la que se ha valuado el monto de las fanegas exportadas desde Cumaná, particularmente de Araya. Aclarado estos puntos, se puede decir, entonces, que se logró visualizar la salida de 36.136 fanegas de sal a un promedio de 1.952 fanegas anuales y por un monto total de 41.229,4 ps que equivalen a 2.290,5 ps anuales. Mientras que para el período 1792-1803 las salidas totalizaron las 19.596 fanegas por un valor en pesos de 4.073,75 que significan unas 1.632,9 fanegas anuales ó 339,45 ps.

⁸¹ Diguja, José: Íbidem. Págs. 239-240.

⁸² Humboldt, Alejandro de. Ob. Cit. Tomo I. Pág.440.

La distribución de las ventas anualizadas se puede apreciar en el siguiente cuadro que incluye la exportación hacia los puertos venezolanos y de otros dominios españoles así como algunas salidas hacia puertos extranjeros:

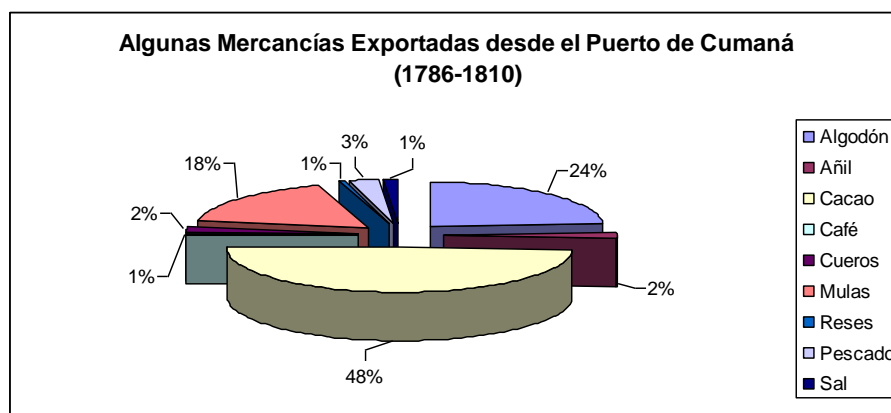
Cuadro # 31

Extracción Total de Sal desde el Puerto de Cumaná (1786-1810)			
Años	Fanegas	Ps	Rs
1786	400,0	313,0	16,0
1787	1.553,0	1.294,0	0,0
1788			
1789			
1790	690,0	0,0	4.140,0
1791			
1792	10,0	12,0	4,0
1793	75,0	65,0	0,0
1794	0,0	0,0	0,0
1795	405,0	422,0	14,0
1796	696,0	868,0	16,0
1797	1.080,0	1.343,0	57,0
1798	1.541,0	1.889,0	64,0
1799	1.145,0	1.361,0	42,0
1800	1.106,0	1.365,0	60,0
1801	4.461,0	5.530,0	206,0
1802	5.817,0	7.225,0	128,0
1803	3.259,0	4.059,0	118,0
1804			
1805	2.501,0	3.115,0	90,0
1806			
1807	4.087,0	5.096,0	94,0
1808			
1809			
1810	6.310,0	6.636,0	42,0
Totales	35.136,0	40.593,0	5.091,0
		40.593,0	636,4
Total en Ps:		41.229,4	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez
Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná.
 Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Para apreciar mejor la participación de cada uno de los rubros mencionados dentro de la exportación del Puerto de Cumaná, se ofrece el siguiente gráfico:

Gráfico # 5



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

A través del volumen de exportaciones y los montos negociados en pesos, se puede concluir que aunque Cumaná aumentó su oferta de productos de alto interés exportable y amplió la cantidad producida de los que ya exportaba, aún para finales del período colonial no llegaba a competir con lo transado por la provincia de Venezuela. Es verdad que el esfuerzo fue grande pero habría que tomar en cuenta que Caracas le llevaba una ventaja de una centuria a Cumaná, por cuanto inició su expansión comercial mediante el comercio con la Nueva España a partir del siglo XVII. Ahora bien, no se puede apartar el hecho de que en 1761 el gobernador Diguja informaba:

En la provincia de Cumaná, y en las jurisdicciones de Cariaco su golfo: Río Caribe y pueblo de Carúpano, se hallan situadas 56 haciendas de cacao y en ellas 127.443 árboles de todas edades, los que producen anualmente 681 fanegas, según las relaciones de sus dueños, bien que se cree llegue la cosecha a 1.000 fanegas, única que se hace en toda la Gobernación⁸³.

Posteriormente, el intendente Francisco de Saavedra ordena al administrador tesorero de La Guaira José Antonio de Oraá, a que evaluara la situación de la Nueva Andalucía y allí pudo constatar que la producción y comercio legal eran muy precarios y que, por ejemplo, entre 1780 y 1786 sólo se habían producido unas 17.402,35 fanegas de cacao que, por supuesto, era una cifra superior a la estimada por Diguja pero que Oraá no veía suficiente como para establecer el comercio con Veracruz proyectado por los habitantes de la gobernación oriental. También Oraá señala a través de un cuadro que formó, los demás rubros agropecuarios producidos en la región para el mismo período anotado como fueron: 20.871 botijas de melaza, 1.784 botijas de aceite de coco, 705.910 cocos⁸⁴, 42.334 ps de papelones, 3.717 pesos de gofio, 24.300 plátanos, 651 maras de

⁸³ Diguja, José: Ob. Cit. Pág. 314.

⁸⁴ Respecto a los cocos y su aceite, Humboldt decía que un árbol daba 100 cocos anuales de los cuales se podía extraer unos 8 frascos de aceite de 70 a 80 pulgadas cúbicas de París. Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo II. Pág. 152.

aguacate, 179 maras de níscolas, 38.123 @ de carne, 11.238 @ de queso, 7.808 @ de manteca y 1.490 @ de sebo⁸⁵.

Cabe destacar que gracias a este informe de Oraá, Laserna Gaitán pudo comprobar que, posterior a la visita de oidor Luís de Chávez y Mendoza y de ofrecer sus propuestas para el desarrollo de los conucos comunales indígenas, tan sólo Punceres siguió los consejos de oidor mientras que los demás pueblos parecían haber disminuido la producción de los rubros comerciables por lo que supone este autor que quizás toda esa falla en el avance agrícola se haya debido a componendas entre los protectores de indios y los comerciantes quienes al momento de comprar las cosechas ofrecían un menor precio, tal como él constató con una denuncia ocurrida en unos pueblos durante el año de 1786.

No obstante, se ha podido apreciar que entre 1786 y 1810 se realizaron al menos 445⁸⁶ asientos referentes a composición y confirmación de tierras en la Gobernación de Cumaná, algunas para dedicarlas a la siembra y otras a la cría. Ahora bien, no nos consta que todas se hayan puesto a producir pero sí demuestra un interés por expandir la labor humana hacia tierras más alejadas de los centros poblados.

Junto a todo ello habría que recordar que en este trabajo sólo se ha tratado el comercio legal recogido por los ministros de la Real Hacienda pero junto a este corría en paralelo y, quizás con mayor fuerza, el comercio ilegal que a pesar de la apertura comercial con los puertos extranjeros y las rebajas en los impuestos, jamás dejó de producirse pues hasta en los libros se asientan diferentes decomisos, especialmente, ocurridos en épocas de guerra. Y este hecho también lo demuestran las observaciones y vivencias de Humboldt y de Dauxion en su paso por la Gobernación. Al respecto, Humboldt narró cómo, dirigiéndose en lancha desde la Nueva Barcelona hacia Cumaná fueron atacados por unos marinos del corsario Halifax y, posteriormente, liberados por una corbeta inglesa⁸⁷. Del mismo modo, Dauxion denunciaba la connivencia del gobernador Manuel de Cajigal al permitir la entrada de una fragata inglesa al propio puerto capitalino⁸⁸.

Recaudación Fiscal:

Para obtener los datos de la recaudación fiscal y de los demás renglones que componen este trabajo se ha recurrido a la revisión de los libros de la Real Hacienda de Cumaná que se conservan en el Archivo General de la Nación bajo el nombre de “La Colonia” y que cubren desde el año de 1786 hasta 1810. Así pues que en esa sección se recogieron los tres libros que debían seguirse una vez que se organizó la Real Hacienda por el método de la partida doble, aunque no todos los años tuvieron la suerte de ver preservada la totalidad o parcialidad de sus fuentes contables de allí los vacíos en los datos presentados

⁸⁵ Laserna Gaitán, Antonio: “*La Visita de Don José de Oraá a la Gobernación de Nueva Andalucía en 1788: la precariedad económica de la región y el desarrollo de la agricultura indígena en la Provincia de Cumaná*”, en Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1995. # 310. Pág.87.

⁸⁶ Las composiciones se dieron de la siguiente manera: 18 durante el año de 1786, 23 en 1787, 3 en 1788, 7 en 1789, 4 en 1790, 2 en 1792, 7 en 1793, 6 en 1794, 5 en 1795, 13 en 1796, 14 en 1797, 16 en 1798, 11 en 1799, 40 en 1800, 21 en 1801, 32 en 1802, 33 en 1803, 28 en 1805, 21 en 1806, 53 en 1807, 56 en 1809 y 32 en 1810.

⁸⁷ Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo V. Pág. 63.

⁸⁸ Dauxion, Jean Joseph: *Viaje a las Islas de Trinidad, Tobago, Margarita y a Diversas Partes de Venezuela en la América Meridional*. Ediciones del Rectorado de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1967. Págs. 245-246.

en este informe. Sin embargo, se contó con un período de 12 años ininterrumpidos (1792-1803) de información, gracias a los cuales se pudieron establecer las periodizaciones pertinentes a cada región.

El método por partida doble fue establecido en América por Real Orden de 9 de mayo de 1784 y que, como explica José de Limonta⁸⁹ y amplía Arcila Farías⁹⁰, aunque fue derogado parcialmente en 1787, se mantuvo vigente en el Distrito de la Intendencia de Venezuela gracias al apoyo que obtuvo por parte de los Oficiales de la Contaduría, quienes entre sus alegatos ante al Junta Superior de Hacienda en Madrid exponían lo dificultoso del examen de las cuentas para tener noticia cierta de los cobros de las deudas. Así pues que dicha Junta decretó el 18 de septiembre de 1789 que se siguiese usando el método de partida doble.

Esta transformación en la forma de llevar las cuentas de la Real Hacienda fue propuesta en Madrid por el Contador General Francisco Machado y se tomó la previsión de adiestrar en la metrópoli a ciertos funcionarios quienes transmitirían el nuevo sistema a los restantes miembros de las diferentes intendencias indianas. De este modo, para la Intendencia de Venezuela fue asignado José de Limonta quien ya se había desempeñado en los cargos de Protector de Indios y Promotor Fiscal de la Real Hacienda y que, por Real Decreto de 17 de septiembre de 1788, se le confirió la Contaduría Principal de Cumaná hasta que el 26 de marzo de 1791 fue ascendido a la Tesorería de La Guaira⁹¹.

Con la implantación se logró una contabilidad más sencilla y práctica, bastante similar al actual sistema con su ecuación patrimonial que permite comprobar sin dificultad las cuentas eliminando así el empleo de múltiples libros, reduciéndose éstos a tres: Manual, Caja y Mayor. De las Cajas Reales de Cumaná para los años de 1786-1810 se han encontrado 17 tomos de los libros de Caja, 18 de los correspondientes a los libros conocidos como Manual y otros 17 que conforman el grupo de los libros Mayor y un único libro de Aduanas que recoge la entrada y salida diaria de las embarcaciones por el Puerto de Cumaná señalando su carga mas no su valor, o sea, que es más un libro de control que de Hacienda. Ahora bien, cada libro se debía empastar, identificar tanto en el lomo como en la primera página y, por lo general, cada folio era numerado a mano⁹² pero el tiempo no ha pasado en vano y algunos libros se encuentran muy deteriorados, con hojas faltantes, hongos, humedad, comidos por insectos o perforados por la tinta. En otros, los asientos casi se han desvanecido, quizás, por la dificultad de la introducción de tinta en tiempos de guerra, los escribanos se vieron obligados a diluirla en agua.

⁸⁹ Limonta, José de: *Libro de l Razón General de la Real Hacienda del Departamento de Caracas*. Academia Nacional de la Historia, Caracas. 2da. Edición, 1988. Pág. 24.

⁹⁰ Arcila Farías, Eduardo: *“El Método de la Partida Doble en la Contabilidad Colonial de la Intendencia de Caracas”*, en Memorias del IV Congreso Venezolano de Historia. Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983. T. I. Págs. 133-142.

⁹¹ Briceño Perozo, Mario: *“Estudio Preliminar”* del Libro de la Razón General de la Real Hacienda del Departamento de Caracas. Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1988. Págs. XII-XIII y XXVI.

⁹² A esta numeración se le ha superpuesto otra más actual realizada mecánicamente.

Libro Manual de la Real Hacienda de Cumaná (1805)

Navarro
Como Abasco del Excmo
San. Ramon de Saldinay

1780. P. 11. a cacao 12 p. 16560.1
 1781. 11. a Zarzaparrilla a 25. p. 18.6
 1782. a Abono a palo a 4 p. 6.0
 1783. a. d. de Cuyapa en 356.0
 Valor al Rancho 16234.7

1784. a Cuyo a 2 p. al total 238.74
 1785. a Arria a 1 p. al total 16234.7

Navarro
Auzer

1786. Caso en Cacao y abono a diez y quinientos ochos p. y tres p. abonos a D. Juan Panto de Ace. Maestre de la Fragata Espanola...

Fuente: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomo 2014. Fol.88.

En cuanto al libro Manual, se procedía a identificarlo y señalar el número de folios contentivos al inicio de cada año firmándolo los oficiales principales, el gobernador como intendente provincial y el escribano. En los asientos diarios debían⁹³ firmarlos además de los ministros, también por su mano (o por intermedio de alguien encargado), quienes cobraban o pagaban a la Hacienda. Al finalizar cada tomo juraban el contador y tesorero sobre la veracidad de las cuentas allí transcritas, haciéndose cargo con sus caudales personales de cualquier error u omisión. Es de hacer notar que, como expresa Limonta

*...por haberse suprimido la Administración General establecida con la Intendencia, los Factores, Pagadores, Vedores y Proveedores, cuyas funciones todas han recaído en aquéllos, y son igualmente comunes que su responsabilidad, en términos que cuanto le toca al Contador le compete al Tesorero...*⁹⁴

En ocasiones se ha observado algún error de cálculo en relación a algún impuesto o al monto de la mercancía pero se ha tomado el valor ofrecido por los ministros en tanto haya sido cobrado sobre esa cantidad. Ahora bien, en relación a Cumaná era común oír del retraso en las cuentas, de los errores de sus oficiales y también en algunos momentos de sus desavenencias internas o con el gobernador del momento. Sobre esto último sírvase como

⁹³ En algunos asientos o, incluso, en ciertos libros no se cumplió esta fórmula.

⁹⁴ Limonta, José de: Ídem.

ejemplo la queja presentada por el gobernador Antonio de Pereda⁹⁵ ante el Secretario Antonio Valdés por el retraso de las cuentas de San Baltasar de los Arias (Cumanacoa) que llevaba Juan María Álvarez, y que por tal motivo trató de separarlo de su administración pero el Tesorero Navarrete lo defendió y no hubo forma de removerlo porque el gobernador no tenía esa autoridad. Respecto a las cuentas bastaría con mencionar los reparos puestos por la administración del Real Consulado sobre las cuentas en diferentes años: 1794-1795⁹⁶, 1801-1806⁹⁷ ó 1807⁹⁸. Siendo el caso para lo referente al comercio que, por ejemplo, en informe firmado el 25 de septiembre de 1807 se señala que la mayor parte de los reparos se debían a que se cobraba demás o de menos con respecto a la mercancía exportada o que había disparidad entre las relaciones mensuales comunicadas al Consulado y las relaciones generales de los años en cuestión. A estas observaciones respondió Navarrete demostrando el cobro ulterior o el error de pluma. Igualmente, estas Cajas Reales, como era habitual para cualquier institución española, recibió una visita de inspección, en este caso de José Antonio de Oraá, quien en 1777 accedió al cargo de administrador tesorero de La Guaira y que el intendente Francisco de Saavedra comisionó para reconocer el estado de dichas cajas⁹⁹ y del cual se refirió como una “Babilonia” por su opacidad, además de quejarse de la falta de cooperación por parte de los encargados¹⁰⁰.

Los Ministros principales de la Real Hacienda que firmaron los libros durante el período comprendido entre 1786-1810 fueron los siguientes:

1. **Manuel de Navarrete:** era oriundo de Ortigosa en Segovia y se casó en Cumaná con Dña. María del Rosario Sucre, hija del Coronel Antonio de Sucre y Pardo y de Dña. Josefa Margarita Urbaneja. Tuvo cinco hijos en Cumaná y luego se residió en Cuba¹⁰¹. Obtuvo real título como Tesorero Oficial Real de Cumaná el 14 de julio de 1776, tomando posesión el 26 de mayo del siguiente año¹⁰² pero entró al servicio real el 21 de Abril de 1769, sirviendo los 8 primeros años en la Secretaría del Despacho de Indias y Marina (cuando estuvieron unidas). Al mismo tiempo que ejerció de Tesorero, sirvió como Administrador General de Rentas entre enero de 1778 y junio de 1785. Entre 1795 y 1797 Navarrete se encuentra ausente y firma el Oficial Primero Encargado Diego Fermín de Alegría. La rúbrica de Navarrete aparece hasta los libros correspondientes a 1807 aunque ya muy irregularmente porque tuvo que ir a Caracas a resolver los asuntos correspondientes a los reparos de las cuentas. En 1811 estaba en España y aún era el tesorero propietario pero su interino fue Francisco Xavier Suárez. Su sueldo para 1792 era de 1.600 ps¹⁰³.

⁹⁵ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1624. Fols.170-173. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 133.

⁹⁶ AGN: Real Consulado. T. III. Fols. 116-123.

⁹⁷ AGN: Real Consulado. T. XII. Fols. 1-24.

⁹⁸ AGN: Real Consulado. T. XXXII. Fols 3-3v.

⁹⁹ La presencia de José Antonio de Oraá quedó documentada en el Libro Manual correspondiente a 1786 cuando firmó lo siguiente en el asiento del 01.05-1786: “En este estado se encontraron los libros Manl. Mayor y de caja al tiempo de la visita. Cumaná dos de En. De mil setecientos ochta. Y siete. Oraá”. AGN: Real Hda. Cumaná. Tomo 1792. Fol.38.

¹⁰⁰ Laserna Gaitán, Antonio: *Ibidem*. Pág. 93.

¹⁰¹ Marcano, Pedro Elías: *Consectario de la Ciudad de Cumaná*. Poligráfica Venezuela. Caracas. 2da. Edición. 1956. Pág. 78.

¹⁰² AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. T. 1613. Fol. 83. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 130.

¹⁰³ AGN: IERHda. Tomo. LXXVIII. Fols. 271-271v.

2. **Faustino Rubio:** en 1809 firma como Tesorero Sustituto quien para 1810 era Oficial Primero de las Cajas de Cumaná.
3. **Juan de Otero:** Sirvió durante 8 años en el Regimiento de Infantería de la Corona pero tuvo que ser licenciado por enfermedad por lo que fue nombrado oficial de la Contaduría en Trinidad entre el 24 de diciembre de 1784 y 29 de julio de 1785 cuando pasó a Cumaná por orden de la Superintendencia y comenzó en marzo de 1786. En 1792 su sueldo era de 400 ps¹⁰⁴. Para 1810 era el Tesorero Interino¹⁰⁵. Se casó en 1784 con Bárbara María Acuña y Meneses y al enviudar, se casó con Luisa Antonia de la Guerra en 1787¹⁰⁶.
4. **Francisco Andreu:** firma como contador para 1786. De él no se ha obtenido ningún dato adicional.
5. **Antonio Ramírez:** su firma aparece durante los años de 1787 y 1788 como contador principal y fallece el 9 de febrero de 1788¹⁰⁷. A su muerte continúa firmando Juan de Otero.
6. **José Antonio de Limonta:** nació en Santiago de Cuba el 22 de diciembre de 1749. Era hijo del Mariscal de Campo Isidro de Limonta, natural de Cuba, y de Dña. Isabel María Rodríguez y Cabral de Melo¹⁰⁸. Casado con Dña. Francisca Antonia de Ribera, hija de D. José que fue Oidor de la Real Audiencia de Caracas y de Dña. María Josefa de Iguerregui, todos ellos de Cuba¹⁰⁹. También Mario Briceño Perozo nos informa que en 1781 Limonta obtuvo el título de Abogado y ese mismo año el rey dio orden para que se le asignara un puesto en la Superintendencia de Real Hacienda de Caracas. Luego de varios cargos, el rey lo nombró Contador Principal de Cumaná el 17 de junio de 1788 hasta que en marzo de 1791 pasa a La Guaira. Limonta continuó ascendiendo hasta llegar a obtener el título real de Contador Mayor el 8 de abril de 1801.
7. **Pedro de Echeverría:** fue nombrado el 4 de mayo de 1778 como Subdelegado de la Intendencia de Caracas en la Nueva Barcelona y, por la misma Intendencia, como Tesorero de las Reales Cajas de Guayana el 1º de Noviembre de 1779 y por Real Orden del 21 de marzo de 1791 pasó a ser Contador en Cumaná que comenzó a ejercer en propiedad desde el 1 de septiembre de 1791. Su sueldo era de 1.600 ps en el año de 1792¹¹⁰. Falleció ejerciendo su cargo el 15 de marzo de 1802. Fue su interino como Oficial Mayor Diego Fermín de Alegría.
8. **Diego Fermín de Alegría:** comenzó a devengar 400 ps desde el 19 de diciembre de 1782¹¹¹.
9. **Josef de Bujanda:** nativo de Navarra. Se casó con Dña, María Magdalena Serrano y una de sus hijas (María Josefa) contrajo nupcias con el comerciante Francisco Illas Su primer cargo fue en 1774 como escribiente en la Secretaría de Estado y Despacho Universal de Indias. En 1777 entró como Oficial Segundo en la Contaduría caraqueña, en 1783 fue promovido a Oficial Primero. Desempeñó otros

¹⁰⁴ AGN: IERHda. Tomo. LXXVIII. Fols. 272.

¹⁰⁵ AGN: IERHda. Tomo CCXVI. Fol. 294.

¹⁰⁶ Marcano, Pedro Elías: Ob. Cit. Pág. 438.

¹⁰⁷ Briceño Perozo, Mario: Ob. Cit. Pág. XX.

¹⁰⁸ Íbidem. Págs. XI-XII.

¹⁰⁹ Marcano, Pedro Elías: Ob. Cit. Pág. 79.

¹¹⁰ AGN: IERHda. Tomo LXXVIII. Fol. 271v.

¹¹¹ Idem.

cargos como Tesorero y Contador. Su firma como Contador en Cumaná aparece durante el bienio de 1805-1806.

10. **Fernando Moret**: era el Contador Principal en propiedad para 1810.

Los Escribanos de la época fueron los siguientes:

1. **Joseph Croare**: fue Escribano Público y de Real Hacienda. Se casó con Teresa Mejía, hija de Tomás y Margarita de Aza y ayudaron a la manutención del Hospital de Caridad¹¹². Croare murió en 1800 y fue sustituido por el Escribano Público y de Número Francisco Oriach y Amatt.
2. **Francisco Oriach y Amatt**: era catalán y como tal puede ser que se trate del mismo Francesc Oriach que ejerció en Nueva Barcelona como segundo factor de la Real Compañía de Comercio de Barcelona, y que en 1784 junto con Juan Francisco de Alba fueron nombrados Apoderados Generales de dicha empresa para recoger los fondos de la misma¹¹³ según Real Orden 24 de agosto de 1785¹¹⁴. Se casó en la Nueva Barcelona con Dña. Luisa Teresa de Peñalver. Hermana del Escribano Jacinto de Peñalver e hija de D. Pedro Peñalver y Dña. Francisca Lucía Pellón. Fue Alcalde de primer voto y Justicia Mayor en Aragua de Barcelona. Se casó nuevamente (1795) en Cumaná con Dña. Aguasanta Salaverría. Ejerció como Escribano Público, de Gobernación y Cabildo. Murió en 1815¹¹⁵. Su hijo Francisco Oriach y Peñalver¹¹⁶ fue nombrado en 1803 como Escribano de El Pao.
3. **Joseph de Vallenilla**: era hijo de D. Félix de Vallenilla Salaverría y Dña. Isabel María Guerra de la Vega. Se casó con Dña. Paula Centeno. Fue Alférez mayor y Regidor perpetuo de Cumaná. Murió en 1805. Firma como escribano durante 1802-1803¹¹⁷.

Los impuestos cobrados en el Puerto de Cumaná fueron los siguientes:

1. **Aduana**: fue un impuesto creado en Cumaná en 1776 con el fin de pagar a la Real Hacienda el costo de la construcción de la aduana local que se levantó entre 1771 y 1776¹¹⁸. Se cobraba 1% del valor de la mercancía que se navegara por mar ya fuera como importación o exportación¹¹⁹. Una vez que se logró cubrir el monto

¹¹² Carrocera Cayetano de: *Memorias para la Historia de Cumaná y Nueva Andalucía*. Artes Gráficas, Caracas, 1945. Pág. 169.

¹¹³ Oliva Melgar, José María: Ob. Cit. Pág. 117.

¹¹⁴ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1617. Fol. 80. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 131.

¹¹⁵ Carrocera, Cayetano de: Ob. Cit. Pág. 170.

¹¹⁶ Este hijo se casó con María Antonia Guevara y tuvieron a Miguel José Oriach de Guevara casado en 1822 con Jesusa Matute Monagas y a Luisa Oriach de Guevara casada en Aragua de Barcelona (1823) con José Tadeo Monagas, quien luego fuera presidente de Venezuela, y entre sus hijos tuvieron a José Ruperto quien acompañó a su padre en la Revolución Azul y quedara finalmente como presidente de Venezuela.

¹¹⁷ Ídem.

¹¹⁸ El gobernador de Cumaná informó el 1 de diciembre de 1776 que la Aduana ya se encontraba en uso. AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1611. Fols. 200-28. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 129.

¹¹⁹ Nestares Pleguezuelo anota que se debían excluir de su cobro a los frutos locales, sin embargo, se ha observado que se cobraba a plátanos, maíz, etc. Probablemente haya sido así en su origen pero en los años adicionales en que se continuó cobrando después de la fábrica de la Aduana. Ver Nestares Pleguezuelo, Ma.

devengado, continuó su cobro en espera de instrucciones reales y de respuesta a la consulta sobre la posibilidad de su permanencia para utilizar el dinero en obras públicas. En los documentos de 1790 ya no se cobraba y en noviembre de 1791 se ordenó definitivamente el cese de su cobro¹²⁰. Así que ya para 1793 se comenzó a devolver el dinero a los comerciantes que presentaron su queja ante el rey.

El total recaudado por Aduana fue de 2.714,06 ps de donde unos 1.921,44 correspondieron a las importaciones y 792,63 a las exportaciones, representando el 0,42% de la recaudación fiscal total del Puerto de Cumaná.

2. **Alcabala:** explica Limonta que

...es la contribución impuesta sobre el precio de todas las cosas que se venden, cambian, truecan o permutan, se paga al tiempo que esto se ejecuta y su origen es el de todos los impuestos, la necesidad de medios para ocurrir a las urgencias del Estado, o de la causa pública¹²¹.

En Cumaná no se llegó a cobrar sino a partir del siglo XVIII por petición efectuada en 1704 por el gobernador José Ramírez de Arellano, pero hubo muchas protestas que ameritaron mayores estudios y sólo se aplicó a partir de 1744. Con su recaudación, Cumaná obtuvo ingresos propios y aunque sus recaudadores fueron bastante laxos haciendo que la percepción fuera corta, más aún tomando en cuenta la escasez de población y de producción, este impuesto constituyó la segunda entrada en términos absolutos para esas cajas, según palabras de Nestares Pleguezuelo¹²², para el período por ella estudiado. Cuando la colecta se hacía en el interior se le llamaba alcabala de tierra, si se efectuaba en las aduanas de los puertos era conocida como alcabala de mar y hubo una tercera llamada “de viento” por las mercancías traídas por los extranjeros. Este impuesto era llevado por un recaudador pero, en ocasiones, se arrendaban las de algún lugar.

Su cobro se efectuó en el Puerto de Cumaná hasta 1797, aunque posteriormente hubo algunas pequeñas recaudaciones por mercancía que no la pagó en su sitio de origen o que era vendida y trasladada a Caracas vía terrestre. Por los registros revisados se observa que durante los primeros años de estudio se tasaba únicamente a la mercancía procedente o destinada a puertos del imperio español (con algunas excepciones como ocurría con Trinidad que por su atraso económico no se le cargaba con demasiados impuestos), o sea, se exceptuaba a las mercancías extranjeras pero en 1797 se les cobró también. Cumaná y Barcelona gozaron de libertad de alcabala a la venta de algodones por Reales Órdenes del 8 de noviembre de 1792 y 7 de febrero de 1799¹²³. En Cumaná se retuvo al principio el 2% y aunque por Reales Cédulas se ordenaba su aumento al 4%, esto no se había verificado por no haberse publicado ni establecido por ese gobierno, así que sólo fue cobrado el nuevo monto a partir de 1769 con el nombre de alcabala y armada aunque se la denominaba solamente como alcabala.

José: *Fiscalidad y Marginalidad en el Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Universidad de Almería, El Ejido, 1999. Pág. 81.

¹²⁰ AGN: Reales Órdenes. Tomo XI. Fols. 66.67.

¹²¹ Limonta, José de: Ob. Cit. Pág. 29.

¹²² Nestares Pleguezuelo, Ma. José: Ob. Cit. Pág. 73.

¹²³ Limonta, José de: Ob. Cit. Págs. 37-38.

El total percibido por esa gabela para efectos del comercio portuario entre 1786 y 1810 fue de 50.352,51 ps lo que significó el 7,79% del total recaudado por impuestos, quedando los montos en 33.203,2 ps por importación y 17.149,31 ps por exportación. El año con mayor tributación fue el de 1793 cuando por las introducciones se logró obtener un monto de 9.017,88 ps y por las ventas unos 5.286,06 ps para hacer un total de 14.303,94 ps.

3. **Almirantazgo:** este impuesto fue creado originalmente por el rey Felipe V en 1737 una vez que nombró a su hijo Felipe Almirante General de España y Protector del Comercio y, como tal, debía percibir unos emolumentos. En Cumaná se abrió en 1739 el ramo del Real Derecho del Almirantazgo de Presas de Corso y que, según explica Nestares Pleguezuelo, hasta 1768 se remitió a España y luego pasó a la masa del común¹²⁴. Ya en 1807 al ser nombrado Manuel Godoy como Almirante General de España e Indias se comenzó a tributar con una serie de aranceles exigidos mediante la Real Cédula de 27 de febrero. Dichos aranceles tenían siete gravámenes diferentes¹²⁵ de acuerdo a si las mercancías salían para algún punto del Imperio o si era para el extranjero o de acuerdo al tipo de mercancía y al tonelaje de las embarcaciones, en caso de que éstas fueran o procedieran de colonias extranjeras. El primer cobro que se efectuó en el Puerto de Cumaná fue el 20 de junio de 1807 y se siguió cobrando, al menos en la provincia de Caracas, hasta mediados de 1808 según detalla Lucena Salmoral.

El monto recaudado ascendió a la cifra de 5.886,25 ps que representó el 0,91% del total recabado pero aunque en apariencia es muy bajo, habría que tomar en cuenta que en él están representados algo más de seis meses así pues que resultó una erogación bastante alta para las transacciones comerciales principalmente porque tenía una tributación similar a la del Consulado para efectos de la venta de mulas. El monto por importaciones fue de 3.984,13 ps y por las exportaciones fue de 1.902,13 ps. La mayor recaudación fue percibida por las ventas hacia los puertos extranjeros y también hacia los puertos venezolanos, sólo que para este último caso se cobraba 1% y se exceptuaban algunos productos como la sal, mientras que para el extranjero la tasa general era de 4% para las introducciones y 2% para las extracciones pero las mulas pagaban 1 ps por cabeza y, además, se exigía un real por cada tonelada de los barcos extranjeros, entre otros pagos.

4. **Almirante:** fue otro impuesto introducido en 1807 y cobrado hasta 1808 con motivo del nombramiento recibido por Manuel Godoy. Tuvo cuatro gravámenes: ancorage, décimo de presas, mostrencos marítimos y condenaciones pero para efectos comerciales sólo tuvo lugar el referido “ancorage” que consistía en el pago de 2 ps por embarcación anclada¹²⁶, o sea, que se exceptuaban las pequeñas naves. En Cumaná el primer cargo se efectuó en septiembre de 1807. El total recabado para ese año fue de 52,31 ps o sea, un 0,01% del total de las recaudaciones portuarias cumanesas. Por efectos del ancorage de barcos arribados se recogieron 10 ps y los restantes fueron obtenidos por las salidas.

¹²⁴ Se conoce como “Masa Común de la Real Hacienda”, pues alude a que son los impuestos cobrados por lo general en todas las Cajas Reales y cuyos montos podían emplearse para cubrir a otras tesorerías.

¹²⁵ Lucena Salmoral, Manuel: *Vísperas de la Independencia Americana*: Caracas. Editorial Alhambra, Madrid, 1986. Págs. 322-323.

¹²⁶ *Ibidem*. Págs. 324-325.

5. **Almojarifazgo:** era un impuesto que se cobraba por el valor de la mercancía y parece que tuvo su origen con los visigodos sólo que los árabes lo mejoraron. En relación con América fue el rey Carlos I, quien en 1543 ordenó que se retuviera en España a las mercancías salidas para las Indias y más tarde extendió la disposición a todos los puertos imperiales de modo que, al menos, en la provincia de Venezuela se cobró en 1563 y sobre Cumaná no se tiene certeza pero ha debido ser por esos años porque en 1573 lograron, junto con Caracas, una rebaja de ese impuesto. El porcentaje cobrado varió de acuerdo a la mercancía involucrada, o si esta mercancía procedía de importaciones o exportaciones o, incluso, también se alteró en función del momento histórico. El cobro de este emolumento debía estar destinado al mantenimiento administrativo del comercio. Ya para 1778, al instituirse la aplicación del Reglamento del Libre Comercio, se estableció la separación entre las mercancías españolas libres de contribución, las españolas que contribuían y las extranjeras que todas contribuían. Los efectos del reino que estaban libres se encontraban estipulados en el artículo # 24 y que comprendían, por ejemplo, las harinas, espadas, encajes y la pólvora. Entre los de las Indias que eran libres se pueden mencionar el onoto, café y el azúcar. La mercancía española que contribuía era aquella que tenía un origen extranjero pero que había recibido alguna transformación según lo estipulaba el artículo # 31 y que se trataba, por ejemplo, de las indianas que debían cancelar un 3% de su valor más el aumento establecido al precio de las mercancías según su aforo en España, quedando este aumento en 8% para los puertos mayores (La Guaira) y para Cumaná en 5%. Las mercancías extranjeras permitidas contribuían con un 7% de su valor. Ahora bien, cuando el Puerto de Cumaná fue declarado menor (21 de junio de 1794) se le eximió del pago de este impuesto. Limonta agrega que por Junta de Real Hacienda del 21 de abril de 1785 se abolió la doble tributación que debía efectuarse con las reexportaciones desde la provincia de Caracas hacia la de Cumaná y que fue aprobado mediante Real Orden de 20 de agosto de ese mismo año. Además, explicaba el mismo autor que cuando se hizo preciso abrir el comercio con las colonias extranjeras se cobró 15% por los víveres y otras mercancías y 20% por los licores pero luego se dejó en 15% para las introducciones y 10% para las extracciones¹²⁷.

En la revisión documental realizada se ha determinado que este impuesto siguió cobrándose en relación a la metrópoli en algunas ocasiones por cuanto ha debido tratarse de mercancía susceptible a ser reexportada, o que tuviera un origen extranjero, o, incluso, porque no pagó los derechos completos a su salida. En ocasiones, se pagaba una mitad de lo correspondiente por salida, cuando se iba a las colonias extranjeras, y luego se cancelaba el resto a la entrada.

En total el almojarifazgo referente al comercio (esto es porque también se cobraba por los comisos y ventas de barcos) recibió 291.288,85 ps, de modo que esta gabela constituyó la mayor entrada para las cajas cumanas por cuanto esa suma representó el 45,08% de las recaudaciones. Por importaciones se recabaron unos 172.489,88 ps y por las exportaciones 118.738,97 ps. El año con mayor recaudación de este tributo fue 1807 cuando se recogieron unos 38.888,06 ps por importaciones y 14.944,06 ps por exportaciones, totalizando unos 53.382,13 ps.

¹²⁷ Limonta, José de: Ob. Cit. Págs. 52-53.

6. **Armada:** se refiere al impuesto creado para los gastos de mantenimiento de la Armada de Barlovento para así poder luchar contra los ataques extranjeros y que comenzó a cobrarse en 1640. En cierto momento, como se vio en líneas anteriores, estuvo unida a la alcabala. En general se pagaba el 2% a las introducciones y extracciones de los puertos imperiales aunque había excepciones y tasas especiales para ciertos productos como por ejemplo: 1/2 real por cuero al pelo, 4 ½ maravedíes por arroba de pescado, 6 rs por fanega de cacao, 1 blanca por arroba de carne. Este impuesto dejó de percibirse en 1794 cuando Cumaná pasó a ser legalmente un puerto menor, pero posteriormente hubo algunos pagos que correspondieron a mercancía que debió haberlo efectuado a su salida de otro puerto o que se iba a reexportar y no canceló ese derecho en su puerto de origen. En total el monto recaudado fue de 26.175,5 ps (4,05% del total) de donde 672,19 ps se obtuvieron de las importaciones y 25.503,31 ps de las exportaciones. El año con mayor percepción fue 1793 cuando ingresaron 8.096,81 ps.
7. **Corso:** también se le conocía como Resguardo Marítimo y era un impuesto ajeno a la Real Hacienda, establecido para mantener una pequeña flota de corsarios. En principio, esta actividad fue contratada a Alonso Colorado y Juan Melero pero no fue positiva su actuación así que al entrar en funcionamiento la Compañía Guipuzcoana se le adjudicó ese privilegio en 1731 hasta 1781 cuando se le derogó. Por tal motivo, el intendente Saavedra efectuó una Junta de Hacienda el 26 de febrero de 1784 por la que se acordó la creación de ese resguardo y por el cual se cobró un 5% del valor de las mercancías y luego fue rebajado a 2% y que se mantuvo así, a pesar de que en 1801 la Marina Real tomó ese encargo hasta que en 1805 quedó nuevamente en manos de la Real Hacienda¹²⁸. Como esta recaudación fue continua desde que se estableció, entonces, su recaudación fue bastante significativa ya que su total (140.759,02 ps) significó el 21,79% del total. El año con mayores ingresos por este ramo fue 1795 que logró retener 7.770,75 ps por entradas y 4.127,56 ps por salidas.
8. **Consulado:** también era conocido como avería y se trató del impuesto creado para sufragar los gastos relativos al funcionamiento del Real Consulado de Caracas y fomentar el comercio y la producción local. El monto a cobrar originalmente fue de 1% para el comercio con los puertos hispanos y 3% para los puertos extranjeros pero por el ganado mular y caballar se pagaba un peso por cabeza. Mas, a partir de septiembre de 1799 se comenzó a cobrar en Cumaná 1% para todos los destinos y también ese mismo porcentaje por las mulas (dentro de los datos revisados, sólo se cobró el peso por mula nuevamente en 1807). La razón de ello estriba en que con motivo de la guerra en 1797 la Intendencia dispuso, con aprobación Real, la rebaja de este impuesto a 1% con las colonias extranjeras. Al terminar el enfrentamiento, el cobro debió volver al 3% con las colonias extranjeras pero nuevamente se redujo al 1% por Real Cédula del 22 de abril de 1804¹²⁹. En el caso de Cumaná, el gobernador Emparan logró que el 18 de noviembre de 1797 se le rebajara la totalidad de los impuestos cobrados por el comercio con colonias extranjeras a 12%¹³⁰ mientras estuviera la guerra. Así que el almojarifazgo lo dejó en 7% y el

¹²⁸ Íbidem. Págs. 202-206.

¹²⁹ Íbidem. Págs. 192-193.

¹³⁰ AGN: IERHda. Tomo LXVII. Fol. 236.

consulado en su 3% hasta el año 1799 cuando el almojarifazgo subió a 9% y el consulado bajó a 1%, dejando el curso siempre en 2%. Como así se continuó cobrando la avería en los años subsiguientes, en la defensa que hizo Navarrete (en representación de los Oficiales Reales de Cumaná) sobre los reparos por haber prolongado el cobro del 1% en vez del 3% dispuesto, él alegó los siguientes hechos¹³¹: que la Superintendencia no fue explícita en sus diferentes comunicados al no incluir que se devolvieran los derechos al porcentaje original al concluir la guerra, que desde Cumaná se le realizaron consultas y sus respuestas no fueron concisas, que tampoco se publicó en Cumaná el cese de la guerra, que algo similar había ocurrido en Maracaibo pero se les había exonerado y que tuvieron noticias que por La Guaira había salido una carga de tabaco pagando por total 13% comprendiendo el almojarifazgo más el consulado (cuestión que sólo se cancelaba bajo ese porcentaje en regiones pobres) y que, por tanto, como ellos no podían actuar “por hilaciones o inferencias” pedían se les exculpase¹³². Finalmente, fueron exonerados.

En fin, que lo recabado por esta gabela entre el mes de enero de 1794 y agosto de 1810 fue de 73.313,13 ps de donde unos 36.972,69 ps pertenecieron a las importaciones y los restantes 36.340,44 ps a las exportaciones, es decir, que entre ambas cuentas no hubo grandes diferencias y que el total representó el 11,35% de lo recaudado por esas Cajas Reales. El año con mayor participación de esta cuenta fue 1798, justamente al iniciarse la apertura con el comercio exterior al Imperio, ello probablemente por la acumulación de frutos locales y la necesidad de los externos.

9. **Derechos de Negros:** consistía en el impuesto que debía pagarse por cada esclavo introducido por el Puerto de Cumaná como producto del intercambio de ellos por frutos locales, en especial, por mulas para que con su trabajo se pudiera dar un impulso a la producción local. Las primeras anotaciones contables por introducciones desde las colonias extranjeras (ya no por asiento real ni por contrato con las compañías comerciales extranjeras) datan de 1767¹³³ cuando se les valoraba en 300 ps, pero por Real Orden de 1784 su valor se redujo a la mitad¹³⁴ y su derecho quedó ajustado al 6%. Como el rey en 1785 contrató el intercambio del tabaco de la Real Hacienda por negros que podían buscarse en Trinidad, entonces, se aprecia un movimiento de este bien desde la propia Capitanía General. Las anotaciones de entradas de negros se produjo hasta 1795, posteriormente, ha debido llevarse mediante otros libros¹³⁵. El total recaudado hasta esa fecha fue de 1.422 ps.
10. **Hospital:** se trata de un impuesto local surgido por la necesidad de la construcción y mantenimiento de un hospital creado por iniciativa del sacerdote cumanes Antonio

¹³¹ AGN: Real Consulado. Tomo XXXIII. Fols. 141.150v y 210-211.

¹³² Aunque la defensa de los Oficiales Reales fue impecable, no hay que olvidar que en ocasiones los funcionarios se valían de las consultas para dar largas a algún asunto. Es probable que este fuera el caso ya que ellos estaban conscientes que de volver a cobrarse todos los impuestos a la tasa original, se contraería el comercio legal y el poco progreso logrado, estimulando el contrabando que luego habría que combatir invirtiendo más fondos reales para su extinción.

¹³³ Nestares Pleguezuelo, Ma. José: *Íbidem*. Págs. 65-66.

¹³⁴ Sin embargo, su valor podía variar de acuerdo a su edad y condición física.

¹³⁵ Una lista del número de esclavos introducidos desde las colonias extranjeras en 1792, junto con su procedencia, embarcación que los transportó y mercancía negociada se encuentra en AGN: IERHda. Tomo LXXXIV. Fols. 100-103.

Patricio Alcalá Centeno quien ofreció una casa de su propiedad más un censo por 8.000 ps. Entonces, con el visto bueno del gobernador Pereda el 17 de febrero de 1789 se representó al rey para lograr su apoyo, obteniéndose éste por Real Orden del 30 de Junio del mismo año. Este edificio se concluyó durante el gobierno de Emparan, quien considerando que necesitaba de mayores entradas para su sostenimiento, le propuso al rey que le permitiera cobrar un porcentaje por las importaciones de bebidas alcohólicas, así que por Real Cédula del 29 de abril de 1801¹³⁶ se concedió el cobro de 4 reales por barril, cuestión que comenzó a cobrarse a partir del siguiente año. El total recabado durante este período fue de 7.834,75 ps, destacándose el año de 1805 en cuanto a la exacción del mismo por un monto de 2.429,06 ps.

11. **Media Anata del Buque:** se trataba del pago de un monto según las toneladas de arqueo que poseyera el barco. Este tributo se menciona en las Leyes de Indias, además de la Real Orden de 28 de diciembre de 1770 y la de 3 de octubre de 1776¹³⁷. En Cumaná se llegó a cobrar en muy pocas ocasiones a lo largo de cuatro años y se estipulaba sobre un ducado de plata por cada 5 toneladas. En total se recabó 176,38 ps.
12. **Nuevo Impuesto de Guerra:** fue un impuesto especial establecido por decreto del 14 de junio de 1806 con el fin de pagar los gastos de la guerra contra Inglaterra. Se cobraba el 1,5% por el valor de la mercancía introducida o extraída y un 0,5% por el dinero, los caudales y el oro. Lucena Salmoral¹³⁸ agrega que fue hipotecado dos veces, la primera el 20 de julio de 1805 para pagar capital e intereses de un préstamo por 100 millones de reales de vellón y la segunda vez un año después, o sea, el 13 de julio de 1806 para pagar los socorros a Ceuta. En Cumaná los asientos no muestran su colecta durante el año de 1805 lo que implicaría que la orden llegaría con retraso y comenzaría a cobrarse en 1806. Ahora, lo que sí es evidente es que se cobró durante todo 1807 y 1810, logrando recabar unos 5.504 ps por importación y otros 3.660,88 ps por exportación, para un total de 9.164,88 ps.
13. **Regalía y Arranque de Sal:** el aprovechamiento de las salinas era privativo del monarca y quien extrajera el mineral debía pagarle un monto no excesivo por ser un producto de uso común. Por Real Cédula de 24 de junio de 1777 se ordenó el establecimiento de este derecho el cual se estableció en Cumaná en 1780, vendiéndose la fanega a 8 reales (monto por regalía) más una contribución que debía cancelarse para su arranque, conducción y administración. De forma tal, que la fanega de sal era vendida en la propia salina a 10 rs pero si se vendía en el alfolí de la ciudad quedaba en 12 rs por fanega. Como las salinas eran esenciales para los indios y los pescadores, se estableció que ellos aportaran la mitad de la regalía, o sea, 4 rs por fanega medida en 12 celemines según Real Orden del 21 de diciembre de 1784¹³⁹, sin embargo, en 1810 y por decisión de la Junta de Gobierno Provincial el día 9 de mayo se rebajó la fanega a 8 rs. Ahora bien, no fue objeto de este trabajo recoger todas las ventas de sal sino aquellas que eran trasladadas fuera de la ciudad

¹³⁶ AANH: Colección Villanueva. 2da. Parte. Doc. # 103. y la confirmación de recepción fue emitida en Cumaná el 25 de enero de 1802. AGN: Traslados. Cumaná. Tomo 1620. Fol. 209. Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 132.

¹³⁷ Nestares Pleguezuelo, Ma. José: Íbidem. Págs. 108-109.

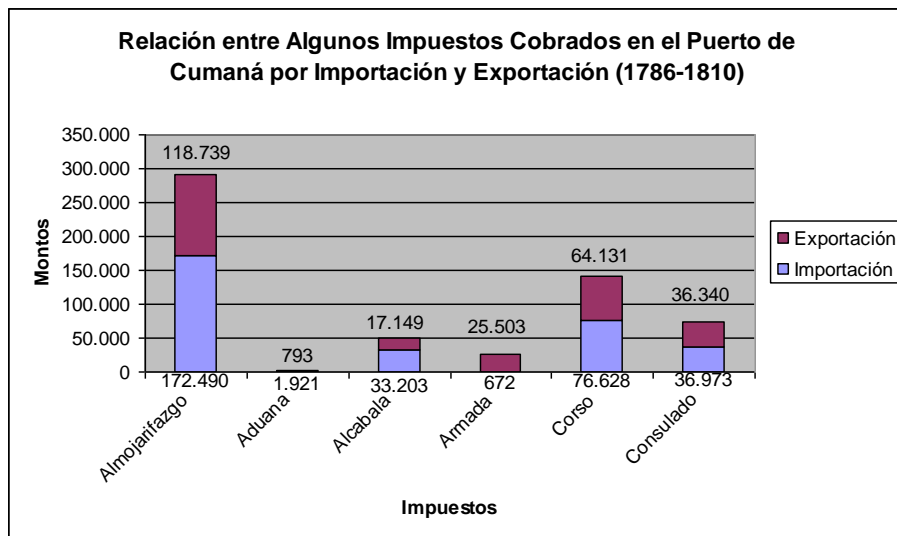
¹³⁸ Lucena Salmoral, Manuel: Ob. Cit. Págs. 318-319.

¹³⁹ Limonta, José de: Ob. Cit. Pág. 113.

de Cumaná en algún tipo de embarcación. Así pues que se logró visualizar el pago de 36.979,81 ps por este concepto, llegando así a alcanzar el 5,72% de los impuestos relacionados con el intercambio comercial.

Para poder apreciar con mayor claridad lo recabado por algunos impuestos comunes para la exportación e importación, se presenta el siguiente grafico:

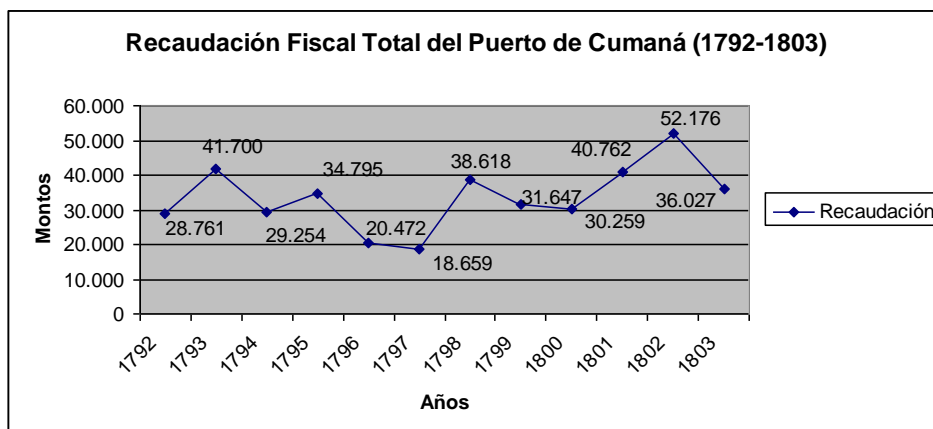
Gráfico # 6



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Tomando como referencia la serie comprendida entre los años de 1792-1803, fue el año 1802 cuando se logró la más alta recaudación fiscal por el Puerto de Cumaná alcanzándose la cifra de 52.175,5 ps (12,94% para ese período y el 8,08 para el total de los años en estudio), ello porque cesó temporalmente la guerra y se pudo dar salida a la producción local y entrada a la foránea. Y el año de 1797 obtuvo la menor percepción fiscal por cuanto sus 18.659 ps representaron el 4,63% dentro de ese período (2,89% para el total). El promedio de recaudación para esta serie fue de 33.594,22 ps anuales.

Gráfico # 7



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Ahora bien, el total colectado por la Real Hacienda por efectos del comercio durante los años de 1786-1810 fue de 646.059,3 ps (con un promedio de 35.892,18 ps anuales), siendo el año de 1807 el que obtuvo mayores entradas fiscales por cuanto sus 86.930 ps representaron el 13,46%, mientras que en 1786 se obtuvo el 1,99% al recabar 12.844 ps. Sin embargo, se debe recordar que estas cifras sólo representan parte de lo recogido por las Reales Cajas de Cumaná y no permiten concluir fehacientemente si gracias a estos montos, la Nueva Andalucía se mantuvo o salió de la consideración de caja marginal imperial como sostiene Nestares Pleguezuelo en sus obras sobre Cumaná. Ahora bien, si se considera que la ciudad se recuperó y reconstruyó después del terremoto ocurrido a fines del siglo XVIII, debido a la administración del gobernador Vicente de Emparan, entonces, cabría pensar que muy probablemente, el comercio permitió llevar a cabo estas obras gracias a los impuestos que dejó pues no existe evidencia de que se obtuvieran fondos de otras cajas sino, más bien, reacciones a favor de la actuación de Emparan. Lo que cabría revisar a través de otras investigaciones, es la relación entre el centralismo español y, en este caso el de las finanzas, y la economía de esta región imperial.

Cuadro # 32

Recaudación Fiscal Total del Puerto de Cumaná por Importación y Exportación (1786-1810)														
Años	Almojarifazgo	Aduana	Alcabala	Armada	Corso	Consulado	Nuevo Impuesto de Guerra	Almirantazgo	Almirante	Derechos de Negros	Hospital	Media Anata del Buque y su Conducción	Regalía y Arranque de Sal	Total
	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps
1786	6.846,7	1.394,8	2.543,4	699,8	747,2	0,0	0,0	0,0	0,0	243,0	0,0	53,7	315,0	12.843,6
1787	3.045,4	1.319,3	3.333,0	2.299,1	1.837,1	0,0	0,0	0,0	0,0	297,0	0,0	51,8	1.292,3	13.474,8
1788														
1789														
1790	9.473,5	0,0	8.210,1	5.060,1	4.760,0	0,0	0,0	0,0	0,0	207,0	0,0	66,8	517,5	28.295,0
1791														
1792	8.532,0	0,0	9.079,3	4.875,8	5.919,4	0,0	0,0	0,0	0,0	342,0	0,0	0,0	12,5	28.761,0
1793	10.563,4	0,0	14.303,9	8.096,8	8.607,6	0,0	0,0	0,0	0,0	72,0	0,0	0,0	56,3	41.700,0
1794	7.067,2	0,0	7.313,1	4.319,4	7.179,6	3.361,3	0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	4,1	0,0	29.253,8
1795	11.049,4	0,0	4.470,9	0,0	11.898,3	6.838,4	0,0	0,0	0,0	252,0	0,0	0,0	286,3	34.795,3
1796	3.783,4	0,0	487,3	0,0	9.571,1	5.760,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	870,0	20.472,4
1797	7.789,0	0,0	574,6	287,3	4.579,6	4.078,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.350,1	18.658,9
1798	16.730,3	0,0	0,0	0,0	10.066,8	10.053,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.767,5	38.618,4
1799	15.378,1	0,0	1,9	331,3	7.726,1	6.974,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.235,3	31.646,9
1800	18.969,7	0,0	0,0	0,0	6.487,9	3.589,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1.212,5	30.259,2
1801	26.815,3	0,0	30,6	0,0	5.633,2	3.216,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.065,8	40.761,5
1802	25.011,9	0,0	0,0	9,0	12.959,6	6.506,8	0,0	0,0	0,0	0,0	955,1	0,0	6.733,3	52.175,5
1803	12.484,3	0,0	0,0	0,0	11.774,0	5.912,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1.868,3	0,0	3.988,8	36.027,4
1804														
1805	33.734,2	0,0	0,0	0,0	10.466,7	5.231,8	0,0	0,0	0,0	0,0	2.429,1	0,0	2.560,1	54.421,8
1806														
1807	53.832,1	0,0	4,3	197,0	10.310,6	6.191,2	6.609,3	5.886,3	52,3	0,0	468,9	0,0	3.378,1	86.930,0
1808														
1809														
1810	20.123,1	0,0	0,0	0,0	10.234,4	5.598,8	2.555,6	0,0	0,0	0,0	2.113,5	0,0	6.338,8	46.964,1
Totales	291.228,8	2.714,1	50.352,5	26.175,5	140.759,0	73.313,1	9.164,9	5.886,3	52,3	1.422,0	7.834,8	176,4	36.979,8	646.059,4

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Para tener una visión del alcance de las cifras recaudadas, bastará con enfrentarlos con los montos percibidos por La Guaira en un año y ver que aún a Cumaná le faltaba mucho por hacer para lograr altos rendimientos rentísticos.

Cuadro # 33

Recaudación Fiscal de La Guaira por Importación y Exportación (1800)			
Regiones	Entradas	Salidas	Total
Metrópoli	3.129,75	9.958,31	13.088,06
Dominios Españoles	13.584,31	3.542,31	17.126,62
Colonias Extranjeras	90.153,38	56.429,44	146.582,82
Total	106.867,44	69.930,06	176.797,50

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: IERHda. Tomo CLXV. Fols. 280, 282, 284.

Por intermedio de estas cifras, también se comprende el peso que significaba para la corona española el que sus dominios, especialmente aquellos más propensos a ser asaltados por las tropas extranjeras, no percibieran una renta suficiente como para mantener a la tropa regular y a la adicional en casos de necesidad. Por ello, se buscó que su comercio fuera lo más activo posible, a pesar de que esta decisión significara ceder en su celo por mantener los negocios indios apartados de los extranjeros.

Movimiento naviero:

Este trabajo se ha realizado gracias a la participación de unas 4.272 consignaciones de las cuales 2.906 (68,02%) corresponden a las remisiones y 1.366 a las introducciones (31,98%). De modo que el tráfico legal de embarcaciones que pagaron algún impuesto favoreció al Puerto de Cumaná en 1.540 consignaciones. También se puede distinguir el hecho de que el año con mayor flujo naviero fue el de 1802 con un total de 372 consignaciones (278 que corresponden a las salidas y 94 a los arribos) aun cuando a pesar de que el número de expediciones fue el más elevado para la totalidad de los años entre 1786-1810, el año en cuestión se encuentra en el cuarto lugar de arribos junto con 1807. Así pues que en cuanto a entrada de embarcaciones resaltaron por encima los años 1786 (175 navíos), 1802 (114 barcos) y 1787 (106 naves). De igual manera, se puede afirmar que el promedio anual por envíos en los 18 años documentados fue de 161,44 naves y de entradas 75,89 naves, por lo que el promedio total alcanzó las 237,33 embarcaciones. No cabe duda, entonces, que después de 1785 se incrementó el movimiento naviero cumanés afecto al pago de impuestos, pues si se toman los datos aportados por Nestares Pleguezuelo acerca de las 3.000 partidas¹⁴⁰ y los 1.137 arribos ocurridos entre 1714-1724 y 1734-1785, nos daría un total de 4.137 movimientos repartidos a razón de 65,67 embarcaciones por cada uno de los 63 años revisados por la autora, de modo que la diferencia anual entre estos datos y los reseñados entre 1786-1810 sería de 171,66 y que se distribuyeron de la siguiente forma:

¹⁴⁰ En la sumatoria ofrecida por la autora hay un error de defecto de 11 embarcaciones durante la etapa comprendida entre 1760-1769 ya que se señala que se efectuaron expediciones 527 cuando en realidad su suma da 538. Por lo cual, las salidas totales no fueron 2.989 sino 3.000. Nestares Pleguezuelo, María José: *El Comercio exterior del Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Pág. 135.

Cuadro # 34

Movimiento Naval Anualizado del Puerto de Cumaná (1786-1810)			
Años	Salidas	Entradas	Total
1786	118	175	293
1787	127	106	233
1788			
1789			
1790	141	82	223
1791			
1792	196	71	267
1793	185	64	249
1794	174	67	241
1795	157	38	195
1796	157	30	187
1797	118	27	145
1798	145	84	229
1799	82	59	141
1800	134	59	193
1801	203	60	263
1802	278	94	372
1803	240	114	354
1804			
1805	126	69	195
1806			
1807	169	94	263
1808			
1809			
1810	156	73	229
Total	2.906	1.366	4.272

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Dentro de este orden de ideas, se hace preciso señalar los 19 tipos de embarcaciones que navegaron por las aguas cumanasas, y estas fueron:

1. **Balandra:** de esta pequeña embarcación de un solo palo se han registrado unas 188 (4,4%) consignaciones, o sea, 79 entradas y 109 salidas. Por lo cual, es muy probable que la mayoría arribara de vacío o con productos no pagaderos de impuestos.
2. **Balau:** fue una nave tan sólo empleada en 2 arribos y 4 salidas, así que sus giros aportaron el 0,14%.
3. **Barca:** de esta otra embarcación pequeña propulsada a vela o por remos, se logró contabilizar unos 8 arribadas y 5 partidas, para dejar un porcentaje total de 0,3%.
4. **Bergantín:** este buque propulsado gracias a las velas amarradas a sus dos palos, era comúnmente empleado para el comercio transoceánico (su arqueo podía

llegar a 150 toneladas) aunque también aparece en los giros en los que estaban involucrados los puertos extranjeros, y en ocasiones también los de las otras posesiones españolas. En total hubo unas 196 (4,59%) consignaciones, de las cuales 112 correspondieron a las entradas y las restantes 84 a las salidas.

5. **Corbeta:** aunque se trata de una embarcación de guerra propulsada por el viento gracias a las velas de sus tres palos, en nuestro caso también movió algún cargamento en 3 ocasiones (2 entradas y 1 salida) lo que representó el 0,07%.
6. **Falucho:** realmente esta embarcación de bajo bordo y propulsada a vela y remos, tenía la finalidad de hacer un recorrido costanero pero se han precisado consignaciones para todas las regiones y en la siguiente forma: 7 entradas y 8 salidas, o sea, un 0,35%.
7. **Fragata:** este buque ligero y de tres palos fue bastante usual en el comercio interoceánico aunque no exclusivo de él y aparece en 24 entradas y 21 salidas, para un total de 45 consignaciones (1,05%).
8. **Goleta:** Su borda es poco elevada y posee dos o tres palos. Fue el segundo tipo de embarcación más empleada por cuanto se registraron 537 salidas y 377 entradas. De modo que su total de 910 giros represento el 21,4%.
9. **Goletilla:** se trató de un único registro de entrada de esta pequeña embarcación, aportando tan sólo el 0,02%.
10. **Guairo:** esta pequeña embarcación caribeña propulsada por dos velas envergadas a un palo, participó en 520 giros (12,2%) de los cuales 152 fueron arribos y 368 salidas.
11. **Jabeque:** este pequeño y veloz velero (aunque también puede usar remos) se encuentra registrado en 4 entradas y 5 salidas, o sea, en un 0,21%.
12. **Lancha:** de esta pequeña embarcación propulsada a vela y remo se ha registrado la mayor parte de las consignaciones con 490 arribos y 1.565 partidas. De manera tal que su total de 2.055 movimientos dejó un porcentaje de 48,1%.
13. **Lugre:** se trata de otra pequeña embarcación que posee tres palos y de la que apenas se consignaron 2 entradas con sus respectivas salidas aportando un 0,09%.
14. **Místico:** esta embarcación de dos o tres palos muy empleada en la costa catalana, fue objeto de 4 consignaciones (0,09%).
15. **Paquebote:** aunque era la típica embarcación empleada para transportar la correspondencia, también se vio registrada en asuntos comerciales dentro del puerto cumanes. En este caso, para 4 entradas y 2 salidas (0,14%).
16. **Pingue:** de esta buena embarcación carguera arbolada con tres palos, apenas se han hallado 2 entradas (0,05%).
17. **Polacra:** se registraron 54 (1,26%) consignaciones de esta nave de tres palos, de las cuales 19 correspondieron a las salidas y 35 a los arribos.
18. **Quechemarín:** esta pequeña embarcación de vela que era muy usual en las costas españolas pero que también se empleó para el comercio interoceánico y en alguna ocasión con el extranjero, apareció en 2 entradas y sus salidas (0,09%).
19. **Saetía:** esta embarcación con tres palos y remos se encuentra registrada en 2 entradas (0,05%).

Todas estas embarcaciones constituyen el 94,59% del tráfico naviero cumanes, así que el restante 5,41% se encuentra en otras 31 pequeñas naves representadas en canoas, piraguas, etc. y en 200 consignaciones en donde el escribano no transcribió el tipo de transporte. El desglose anualizado del movimiento naviero, se puede precisar a través del siguiente cuadro:

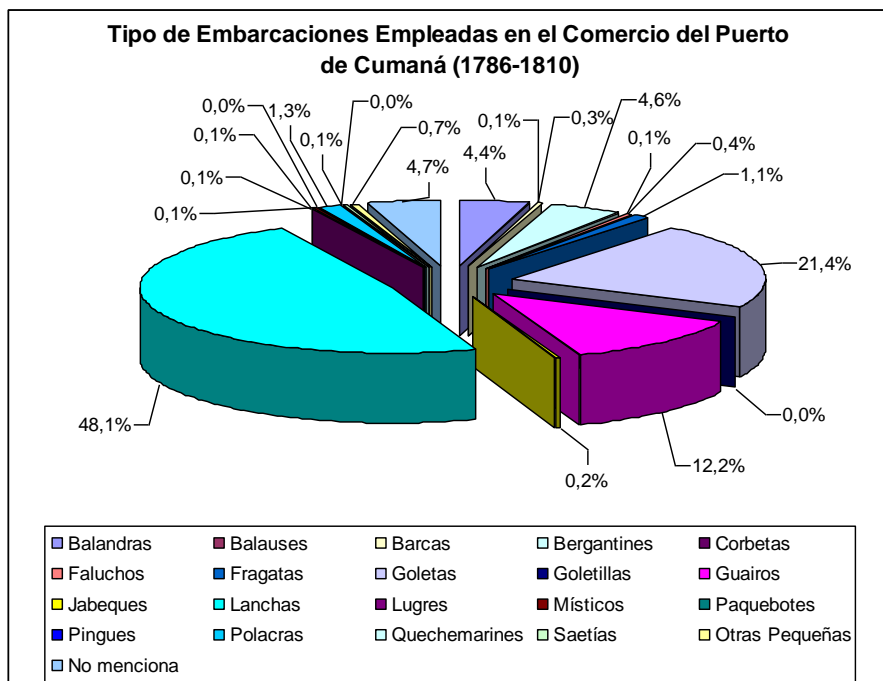
Cuadro # 35

Entrada y Salida de Embarcaciones en el Puerto de Cumaná (1786-1810)																						
Años	Balandras	Balauses	Barcas	Bergantines	Corbetas	Faluchos	Fragatas	Goletas	Goletillas	Guairos	Jabeques	Lanchas	Lugres	Místicos	Paquebotes	Pingues	Polacras	Quechemarines	Saetas	Otras Pequeñas	No menciona	Totales
1786	9	2	0	0	0	0	0	41	0	28	0	187	0	0	0	0	0	0	0	16	10	293
1787	3	1	0	2	0	0	0	44	0	28	0	147	0	0	2	0	0	0	1	3	2	233
1788																						
1789																						
1790	1	1	0	4	0	0	1	47	1	56	0	103	0	0	1	1	0	0	0	1	6	223
1791																						
1792	6	0	0	19	0	0	0	59	0	39	0	132	0	0	0	0	1	0	0	1	10	267
1793	4	2	0	11	0	0	0	56	0	36	0	129	0	0	0	0	6	0	0	0	5	249
1794	7	0	0	6	0	0	3	50	0	30	0	124	0	0	0	0	9	0	0	0	12	241
1795	8	0	0	4	0	0	3	42	0	20	0	101	0	0	2	0	10	0	1	0	4	195
1796	3	0	0	12	0	0	11	40	0	34	2	79	0	0	0	0	0	0	0	0	6	187
1797	23	0	0	5	0	0	1	35	0	8	2	62	0	0	0	0	1	0	0	4	4	145
1798	42	0	0	5	0	1	6	31	0	6	2	127	0	0	0	0	2	0	0	1	6	229
1799	20	0	6	11	1	0	5	39	0	2	0	53	0	2	0	0	0	0	0	0	2	141
1800	10	0	2	9	0	0	3	14	0	5	0	140	0	0	0	0	4	0	0	1	5	193
1801	6	0	1	19	0	0	2	58	0	21	0	127	0	0	0	0	0	2	0	1	26	263
1802	18	0	0	35	0	6	1	88	0	46	1	161	0	0	0	0	2	0	0	2	12	372
1803	5	0	0	16	0	2	6	85	0	88	0	127	2	0	0	0	7	0	0	0	16	354
1804																						
1805	7	0	4	11	0	3	3	58	0	19	0	74	0	1	1	1	1	0	0	0	12	195
1806																						
1807	12	0	0	9	0	0	0	82	0	5	0	100	0	1	0	0	1	2	0	0	51	263
1808																						
1809																						
1810	4	0	0	18	2	3	0	45	0	49	2	82	2	0	0	0	10	0	0	1	11	229
Totales	188	6	13	196	3	15	45	914	1	520	9	2.055	4	4	6	2	54	4	2	31	200	4.272

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Ahora bien, para una mejor visualización de lo aquí expuesto se presenta el siguiente gráfico

Gráfico # 8

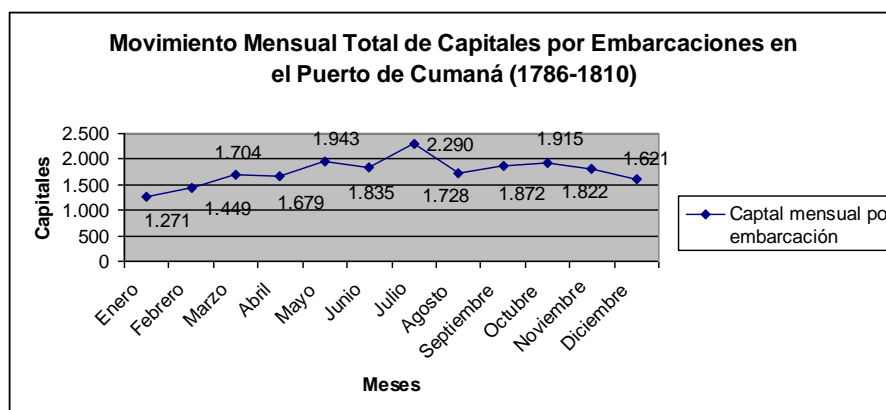


Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Si tomamos el total de capital negociado (7.597.823,34 ps) y lo promediamos con el total de consignaciones registradas, nos daría que el promedio de capital transado por embarcación fue de 1.778,72 ps, el cual fue superado en los meses comprendidos entre mayo y noviembre (exceptuando agosto), siendo el mes de julio el de mayor relevancia por cuanto se negoció 879.203 ps en 384 consignaciones, es decir, que se transaron 2.290 ps por embarcación. Sin embargo, el mes de mayor movimiento naval registrado fue marzo con 448 expediciones pero el capital comerciado fue de 763.173 (el tercero en orden de importancia). Ahora bien, la razón por la cual se destacó el mes de julio habría que buscarla, como se ha dicho anteriormente, en la salida de las cosechas de mediados de año que eran las más abundantes y en la entrada de embarcaciones para trasladarlas.

Al ubicarnos únicamente en la serie comprendida entre 1792-1803, tendremos que hubo 767 entradas de navíos y 2.069 salidas por lo que el total dio unos 2.836, o sea, un 66,39% de todas las embarcaciones registradas para este estudio entre 1786-1810. Si se procede a promediar el capital negociado contra el número de navíos involucrados para sólo la serie completa (1792-1803), tendremos que el promedio alcanzó los 1.888,75 ps que fue superado en cinco años y, muy particularmente, en 1799 cuando el promedio llegó a 2.764,39 ps. Así que aunque en 1802 se transó la mayor cantidad de capital y concurrió el mayor número de embarcaciones, éstas no transportaron mercancía de tan alto valor como podría pensarse dados los números y la bonancible circunstancia histórica del cese bélico.

Gráfico # 9



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

A través del siguiente cuadro se puede apreciar con mayor detalle el promedio de capital transportado por navío para la serie en cuestión:

Cuadro # 36

Años	Entrada Navíos	Entrada Capital	Salida Navíos	Salida Capital	Total capital	Total Navíos	Promedio
1792	71	155.733,13	196	175.136,31	330.869,44	267	1.239,21
1793	64	258.626,56	185	212.402,44	471.029,00	249	1.891,68
1794	67	279.437,94	174	171.947,69	451.385,63	241	1.872,97
1795	38	351.645,19	157	220.898,06	572.543,25	195	2.936,12
1796	30	255.636,13	157	231.853,19	487.489,31	187	2.606,89
1797	27	88.156,50	118	148.781,38	236.937,88	145	1.634,05
1798	84	311.143,56	145	199.011,00	510.154,56	229	2.227,75
1799	59	283.013,63	82	106.765,38	389.779,00	141	2.764,39
1800	59	181.858,13	134	153.308,94	335.167,06	193	1.736,62
1801	60	129.295,31	203	178.987,19	308.282,50	263	1.172,18
1802	94	209.668,75	278	458.116,00	667.784,75	372	1.795,12
1803	114	279.140,75	240	315.932,13	595.072,88	354	1.681,00
Totales	767	2.783.355,56	2.069	2.573.139,69	5.356.495,25	2.836	1.888,75

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Por último, vale la pena señalar quiénes eran los dueños de embarcaciones¹⁴¹ que efectuaban el giro fuera de la gobernación neoandaluza en 1793:

¹⁴¹ El Tesorero Manuel de Navarrete hace clara advertencia de que sólo estaban contabilizadas las naves que hacían el comercio omitiendo las que les pertenecían a los hacendados, pescadores y conductores de piedras porque su individualización por tamaños era muy extensa.

Cuadro # 37

Relación de las Naves que de la Gobernación de Cumaná hacían el Comercio con las Colonias Extranjeras (1793)				
Naves	Puertos	Nombres	Dueños	Tons/Cap
Goletas	Cumaná	N. S. Del Carmen	Joaquín Fariñas	55
		N. S. Del Carmen	D. Josef Olivera	45 6/8
		N. S. De los Dolores	Francisco Pérez	42 7/8
		Sta. Inés	D. Antonio Pérez	29 2/8
		N. S. Del Rosario	D. Joaquín Martiarena	23
		La Divina Pastora	Miguel Zarzalejo	20
		N. S. de la Concepción	Dña. Manuela Ortiz	18 4/8
		N. S. del Rosario	D. Manuel Callejas	12
	Carúpano	N. S. del Carmen	Manuel Marañón	20
		N. S. del Rosario	D. Domingo Navarro	20
	Barcelona	N. S. de la Concepción	D. Fernando Real	96 4/8
		N. S. del Rosario	D. Pedro Lavié	95
		N. S. de Monserrate	D. Gil Planchart	70
		La Saavedra	D. Pedro Álvarez	69 2/8
		La Volante	D. Martín Salaverría	67 1/8
		N. S. de los Ángeles	D. Antonio Cabrera	64 5/8
		N. S. de la Soledad	D. Alejo Armario	42 2/8
		N. S. de la Concepción	D. Manuel Díaz Calderón	34 5/8
		N. S. del Rosario	D. Francisco López	33 3/8
		N. S. de la Candelaria	D. Pedro Victoria	32 2/8
		N. S. de la Concepción	D. Francisco Llanes	27 4/8
		S. Josef y las Ánimas	D. Lorenzo Cabrera	21 2/8
		N. S. del Rosario	D. Bartolomé Ortiz	20 4/8
		N. S. de Montserrate	D. Antonio de la Cruz	20
		S. Rafael	D. Nicolás Fariñas	19 6/8
		N. S. del Rosario	D. Gil Planchart	19 2/8
		N. S. del Rosario	D. Manuel Hernández	15
		Guairos	Cumaná	El Marmión
N. S. de los Dolores	D. Blas Martínez			20
N. S. de Monserrate	D. Francisco Leso			20
S. Josef	Luís de los Ríos			20
El Desengaño	Manuel del Paso			18
N. S. de la Concepción	de los Morales			18
N. S. de Altagracia	D. Mateo Iradi			18
N. S. del Rosario	Felipe Cardier			18
N. S. de los Dolores	Santiago Cabrera			16
N. S. de los Dolores	Juan Prieto			18
N. S. del Carmen	Andrés Meaño			16
Barcelona	N. S. del Rosario			D. Juan Díaz
	N. S. del Rosario		D. Manuel Hernández	16
	N. S. de la Concepción		Antonio Trinidad Salazar	16
	N. S. del Socorro		Josef Antonio Hernández	16

Lanchas		S. Josef	D. Josef Manuel Carbajal	16
		S. Julián	Juan Francisco de Mata	16
		S. Felipe	Juan Ángel Rodríguez	16
	Cumaná		La viuda de Manuel Salvador de Mata	14
			Luís Pérez de Aguilera	14
			Domingo Satunani	14
			Francisco Xavier Viage	12
			Carlos López	12
			Pedro Núñez	12
			Juan Luís de Arenas	12
			D. Josef Antonio Mayz	11
			D. Tomás López Callejas	11
			D. Gerónimo Martínez	10
			Miguel Perosa	10
			Blas Morales	10
			Juan Ignacio Gómez	10
			Gaspar Gómez	10
			Blas Gómez	10
			Francisco Gómez	10
			Bernardo de Córdova	10
			Blas de Navas	10
			Luís Pérez de Aguilera	9
			Pedro Capraccio	9
			Pedro Duarte	9
			Miguel Fernández	9
			Luís Candía	9
			Francisco Núñez	9
			Bernardo Gamardo	9
			Francisco Ancón	9
			Gregorio del Campo	9
Barcelona		Fernando Pereyra	12	
		D. Manuel Josef Negrón	9	
		D. Andrés Arcay	9	
		D. Juan Bautista Osti	9	
		D. Francisco Ramos	9	
		D. Diego Gil	9	
		D. Lorenzo Cabrera	9	
		D. Pedro Galindo	9	
		Bernardo Maurena	9	
		Juan Martín de Mata	9	
		Domingo Moreno	9	
		Santos el Inglés	9	
		Justo Días	9	
	Francisco Antonio Rondón o su heredero	9		

Fuente: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769.

En total, señalaba el informe que existían 14 goletas con 12 a 14 toneladas de arqueo, unas 6 con 30 a 50 toneladas de arqueo y, por último, unas 7 con 50 a 100 toneladas de arqueo. Luego, había 18 guairos que podían transportar de 16 a 20 mulas, y por último, unas 42 lanchas con capacidad para trasladar entre 9 y 14 mulas.

Negociantes:

En el ámbito comercial existían tres categorías más relevantes: los comerciantes, los mercaderes y los bodegueros.

1.- Los comerciantes: se trata de un grupo reducido de personas que hacía sus operaciones al por mayor y, por lo mismo, necesitaba poseer una buena fortuna para costear la mercancía que exportara o adquiriera por importación, o conceder préstamos o créditos¹⁴² pero también podía dejar su palabra empeñada para el pago posterior de los impuestos e, incluso, servir de fiador para la cancelación de la media anata de los funcionarios de alto rango. También eran buscados como testigos en asuntos relevantes relacionados, al menos, con el comercio. Eran así mismo consignatarios de mercancías pero no las vendían al público en general así que no tenían tienda abierta sino una casa-tienda atendida por un dependiente, aunque también había quien poseía alguna bodega pero no la atendía directamente. Por sus responsabilidades, necesitaba contactos externos para sacar la mercancía y tener amplios y sólidos conocimientos del negocio por lo que se iban formando poco a poco trabajando con otro comerciante, por ejemplo, o como, parece ser, como capitán y maestro de barco. Ahora, si un comerciante no mantenía su alto nivel económico, podía establecerse como mercader o como bodeguero. En Cumaná se han encontrado los nombres de algunos comerciantes como fueron:

- **Juan Francisco de Alba:** trabajó como sobrecargo para la Real Compañía de Comercio de Barcelona y en 1783 recibió el nombramiento como apoderado de la misma para Cumaná junto con su suplente Pere Mora. Para 1785 fue ratificado en su cargo y se le ordenó la remoción de las factorías. Llegó a Cumaná a bordo del bergantín danés (fletado por la Compañía Catalana) Elizabeth Christina¹⁴³. En 1798 fue electo Diputado Consular de Cumaná¹⁴⁴, en 1808 Alférez Real del Cabildo cumanés¹⁴⁵ y en 1810 es firmante de la primera Acta del Cabildo de Cumaná del 27 de abril de 1810¹⁴⁶. En marzo de 1811 participó en el levantamiento realizado por un grupo de catalanes en contra del gobierno establecido porque, según explica Urquinaona, "...escaseando el dinero con la dilapidación de los facciosos, empezaron éstos á gravar las tiendas y pulperías"¹⁴⁷. Así que, junto a los demás, fue descubierto, apresado, expulsado y confiscados sus bienes pero, aparentemente, regresó pues para 1813 se le menciona¹⁴⁸ como uno de los catalanes condenados a

¹⁴² Álvarez F., Mercedes M.: *Comercio y Comerciantes y sus Proyecciones en la Independencia Venezolana*. Tipografía Vargas, Caracas, 1963. Pág. 49.

¹⁴³ Oliva Melgar, José María: Ob. Cir. Págs. 117 y 218.

¹⁴⁴ AGN: Real Consulado. Tomo VII. Fol. 14.

¹⁴⁵ Carrocera, Cayetano de: *Memorias para la Historia de Cumaná y Nueva Andalucía*. Artes. Pág. 376.

¹⁴⁶ Grisanti, Ángel: *Repercusión del 19 de Abril en las Provincias, Ciudades, Villas y Aldeas Venezolanas*. Tipografía Lux, Caracas, 1959. Pág. 62.

¹⁴⁷ Urquinaona y Pardo, Pedro: *Memorias de Urquinaona*. Editorial América, Madrid, 1917. Pág. 224.

¹⁴⁸ González Varela, José Silverio: "Para la Historia de Cumaná", en Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1922. Tomo V. pág. 823.

muerte (en la playa del Barbudo) una vez que Cumaná fue tomada por Mariño. Fue sepultado en el cementerio de Santa Inés en Cumaná¹⁴⁹. Comercialmente, se encuentra muy activo entre 1786 y 1795 y vuelve a aparecer en 1803, aunque pudo haber hecho sus trámites hacendísticos a través de un encargado. En el censo efectuado por el Real Consulado acerca de los dueños de bodegas, su nombre se encuentra asociado a una en 1807¹⁵⁰. Su comercio se efectuó hacia la metrópoli en forma directa o vía La Guaira y, en alguna ocasión participó en el comercio con Veracruz y Cuba.

- **Mauricio Berrizbeitia (o Domingo Mauricio):** nació en la villa de Lumbreras (Castilla) el 27 de agosto de 1773, se casó en Cumaná el 21 de Octubre de 1799 con Dña. Maria de los Dolores Mayz y Márquez de Valenzuela, hija de D. José Antonio de Mayz y Candía y de Dña. Josefa Joaquina Márquez de Valenzuela López de Brito. Fue Regidor y Fiel Ejecutor (1800) del Cabildo Cumanés. Murió en esa ciudad el 14 de agosto de 1813. A su muerte, su esposa y sus cinco hijos se trasladaron a Puerto Rico hasta que finalizó la guerra cuando regresó Dña. María junto a dos de sus hijos¹⁵¹. Actuó comercialmente desde 1797 y mantuvo nexos tanto con las colonias extranjeras como con la metrópoli.
- **Agustín Coll y Mestre:** nació en Barcelona (España), hijo de D. Agustín Coll y de Dña. Rosa Mestre. Se casó el 16 de octubre de 1797 con Dña. Inés María Sánchez y Vallenilla, hija del Capitán y Ayudante Mayor de la Plaza D. Dionisio Sánchez Ramírez de Arellano y Vallenilla y de Dña. María de Jesús de Vallenilla y Guerra de la Vega. Sirvió al cabildo cumanés como Procurador General (1796) y como Alférez Real (1799)¹⁵². Murió antes de poder salir de Cumaná en el momento de la toma efectuada por Mariño. Su nombre comienza a figurar en 1793 como capitán y maestro de la polacra Santísima Trinidad con salida de Cádiz y a partir del siguiente año como quien paga alguna mercancía hacia la metrópoli o también en épocas posteriores en referencia al mercado de las colonias extranjeras.
- **Pascual Goda:** se encuentra muy activo entre 1792 y 1797, particularmente en la remisión de mercancía hacia La Guaira, teniendo a la metrópoli como destino final.
- **Francisco Illas y Ferrer:** era originario de Cataluña y se casó con Dña. Josefa Bujanda, de Caracas, hija de D. José Bujanda (Contador de la Real Hacienda) y de Dña. María Magdalena Serrano. En 1810 fue alcalde de segundo voto (firmante de las dos Actas del día 27 de abril de 1810) y, una vez depuesto el gobernador y coronel Eusebio Escudero, fue nombrado Vicepresidente de la Junta de Gobierno local. Participó en el comercio con las colonias extranjeras desde 1808 y llegó a ser consignatario de Juan (John) Craig de la Casa Craig de Filadelfia. Tuvo bajo sus órdenes como dependiente a Francisco Martínez Gordon. Dado que los comerciantes se movían por medio de lazos de consanguinidad, es probable que los negociantes de La Guaira Juan y Gaspar Illas fueran sus parientes y emplearan sus respectivas conexiones con Curazao y Cádiz¹⁵³ para desarrollar su actividad en

¹⁴⁹ Íbidem. Pág. 824.

¹⁵⁰ AGN: Real Consulado de Caracas. Tomo LIII. Fol. 217v.

¹⁵¹ Iturriza Guillén, Carlos: *Algunas Familias de Cumaná*, Caracas, 1973. Pág. 105. También en Marcano, Pedro Elías: O. Cit. Págs. 84-85. Y en Carrocera, Cayetano de: Ob. Cit. Pág. 375.

¹⁵² Iturriza Guillén, Ob. Cit. Pág. 200. También en Marcano, Pedro Elías: Ob. Cit. Pág. 83. Y en Carrocera, Cayetano de: Ob. Cit. Págs. 374-375.

¹⁵³ Pacheco Troconis, José Germán: Ob. Cit. Pág. 608.

conjunto. En este ámbito familiar, encontramos que Juan, José Antonio y dos Francisco Illas se encontraban como emigrantes en Puerto Rico para 1812¹⁵⁴. Por otro lado, en los registros de la Real Hacienda se puede apreciar que en 1793 entró en Cumaná procedente de Barcelona-Málaga el bergantín La Purísima Concepción y Santa Eulalia y que al siguiente año retornó hacia la metrópoli desde La Guaira, declarando que su dueño¹⁵⁵, así como su capitán y maestro, era un Francisco Illas de quien suponemos que si no se trataba del mismo personaje aquí reseñado, al menos ha debido ser su pariente pues en 1806 se le adjudica a nuestro Illas la pertenencia de la goleta La Emilia. Y, para concluir, el capitán Illas fue contratado por la casa comercial catalana de Pou y Forns¹⁵⁶ para conducir sus cargamentos.

- **Salvador Mestre y Róvert:** el apellido Mestre se halla asociado a varios negociantes y capitanes-maestros de barcos. Para el caso de Salvador Mestre, lo encontramos en 1787 cuando paga por la remisión de una mercancía hacia La Guaira y en 1792 como fiador de mercancía procedente de España en el bergantín Purísima Concepción. Para 1802 paga como apoderado por la composición de una bodega que administra Josef Mestre y en 1805 por una tienda mixta. En 1807 aparece en el mencionado censo del Real Consulado con una bodega junto a Juan Mestre y Royg. Luego estaría el caso de Bartolomé Mestre quien entre 1790 y 1793 se involucra en los giros comerciales con La Guaira. También existe un Luís Mestre que arribó en 1797 como capitán de la polacra N. S. Carmen. Y, por último, Joseph asociado con el comercio con La Guaira, la metrópoli o con el de las colonias extranjeras entre 1785 y 1792 ya fuera como pagador de mercancía o como capitán de barco, luego, en 1805 como dueño de una bodega según datos de la Real Hacienda y en 1807 en relación al censo consular.
- **Juan Manuel de Texada:** González Varela¹⁵⁷ lo describe como un comerciante honrado y rico que ayudaba al fomento agrícola y que contribuyó con 500 ps para el arreglo del puente capitalino. Tenía contactos comerciales con Curazao así que decidió irse al exterior cuando ocurrieron los sucesos de 1813, pero fue hecho prisionero en La Guaira y devuelto a Cumaná, entonces, sus allegados se dirigieron a su corresponsal Pedro de la Mata para que entregara parte del caudal del propio Texada para liberarlo, sin embargo, se negó y fue asesinado junto a los demás condenados de ese año. Al formarse la Junta local de 1810, participó como representante del comercio (firma en las dos Actas del 27 de abril de 1810). Su actividad comercial se ve reflejada a partir de 1798 con el giro hacia la metrópoli o hacia las colonias extranjeras (San Bartholomé, Santa Cruz, San Thomas y Martinica) o con los Estados Unidos (Filadelfia y Baltimore), actuando por sí o como consignatario.

Junto a estos comerciantes de origen metropolitano, también laboraban algunos de otras procedencias como, por ejemplo:

- **Antonio Alterman:** era corso y se asentó en Cádiz desde 1774 casándose allí en 1780 con una española. Estaba agregado al comercio de esa ciudad y estuvo

¹⁵⁴ Mérida, Marco Tulio: *Emigración de Venezolanos a Puerto Rico, 1818-1830*. Tesis Doctoral, UCAB, Caracas, 2005. Págs. 304-305.

¹⁵⁵ Nunes Dias, Manuel: Ob. Cit. Pág. 314.

¹⁵⁶ Pacheco Troconis, José Germán: Ob. Cit. Pág. 577.

¹⁵⁷ González Varela, José Silverio: Ob. Cit. Pág. 823.

empleado en el asiento de negros establecido en La Habana y Puerto Rico cuando era su factor Gerónimo Henville y así se mantuvo hasta que se declaró la guerra contra Francia y decidió avecindarse en Cumaná cumpliendo sus deberes como tal, adquiriendo una estancia dedicada a la labranza a orillas del río Manzanares y también hacia 1803 pensaba fabricar una casa en la ciudad en un terreno que le habían asignado. Además, pretendía que se le concediera carta de naturalización como español. Aprovechó el período bélico para hacer el comercio con las colonias extranjeras, introduciendo esclavos a cambio de frutos locales, en especial el algodón por el cual llegó a pagar 21 ps en lugar de los 18 ps acostumbrados y, además, daba facilidades para el pago de los esclavos¹⁵⁸.

- **Juan Lanteran:** no se conoce su origen, sin embargo, como entre 1794 y 1795 tuvo como consignatario a Juan Mercier, es probable que estuviera ligado a Francia. Comercialmente estuvo muy activo en el giro con las colonias extranjeras entre 1793 y 1810, llegando sus nexos a Cayena, Guadalupe, San Bartolomé, Santa Cruz, San Thomas, San Eustaquio y con los Estados Unidos (Baltimore y Filadelfia).

2.- Los mercaderes: se encargaban de poner a la venta los productos que adquirían de los comerciantes (géneros y lienzos), así que su fortuna no tenía que ser tan cuantiosa como la del comerciante y podían recurrir al crédito para la adquisición de la mercancía. Era factible, también, que los mercaderes ascendieran a comerciantes al demostrar su conocimiento sobre el negocio exterior y avalarlo con el capital pertinente. Poseían una tienda que era atendida por ellos mismos y vendían al por menor.

3.- Los bodegueros: tenían como oficio la venta al detal de caldos, víveres y algunos objetos y requerían poseer una fortuna similar a la del mercader¹⁵⁹. Atendían ellos mismos el negocio pero, también se daba el caso que la tienda no fuera suya sino que la regentara. Esto último explicaría, por ejemplo, el porqué en la lista del censo consular vemos que el comerciante Juan Francisco de Alba poseía una de estas bodegas para 1807 y que no debe concluirse que para ese momento decayera su fortuna al punto que se viera obligado a atender una tienda pues en 1808 obtuvo un alto cargo en el Cabildo de Cumaná.

A continuación ofrecemos la mencionada Lista Consular de los dueños de bodegas¹⁶⁰ en Cumaná:

¹⁵⁸ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1621. Fols. 39-56. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 132.

¹⁵⁹ Lucena Salmoral, Manuel: *Víspera de la Independencia Americana*: Caracas. Pág. 213.

¹⁶⁰ Para 1811 le fueron confiscados los bienes a los europeos que se amotinaron contra el gobierno establecido. Y entre los que tenían cajas con bienes monetarios en Cumaná se pueden mencionar a: D. Alexo Busquet, D. Juan el Malagueño, D. Juan Francisco de Alva, D. Francisco Masaguer, D. Pedro Ricart, D. Marcos Asbert, D. Juan Rigual, D. Sebastián Ferrer y Miguel Vali.

Cuadro # 38

Bodegueros de Cumaná, 1807						
Nro	Fecha	Bodegueros	Origen	Dependientes	Intereses pertenecientes	Negocio
1	28-Abr	D. Salvador Mestre y Rovert D. Juan Mestre y Royg				Bodega
2	28-Abr	D. Juan Francisco de Alba D. Bartolomé Puyales				Bodega
3	28-Abr	D. Pedro Requesens D. Magín Requesens	Sitges, Cataluña Sitges, Cataluña			Bodega
4	28-Abr	D. Gerónimo Andreu D. José Furnells D. Mariano Fontanells	Mataró, Cataluña Mataró, Cataluña Mataró, Cataluña			Bodega
5	28-Abr	D. Salvador Martinella				Bodega
6	28-Abr	D. Pedro Gómez				Bodega
7	28-Abr	D. Juan Puye y Sardá				Bodega mixta
8	28-Abr	D. José Mestres	Cataluña			Bodega
9	28-Abr	Francisco de la Cruz		su hijo Gerónimo		Bodega
10	28-Abr	D. Juan Francisco García		D. Juan Echeverría		Bodega
11	28-Abr	D. Domingo Fernández			D. Pedro Martínez	Bodega
12	28-Abr	D. Francisco Mir D. Juan Canavas	Mahón Mahón		D. Pedro Prietos	Bodega
13	28-Abr	D. Matías López		D. Bartolomé Gómez		Bodega
14	28-Abr	D. Melchor Hidalgo Yanes		Andrés Fernández		Bodega
15	5-May	D. Andrés Pasqual y Coll	Sitges, Cataluña			Bodega
16	5-May	D. Antonio Ricart		D. Matías Márquez (¿?)		Bodega mestiza
17	5-May	D. Cristóval Samuell	Sitges, Cataluña			Bodega mestiza
18	5-May	D. Francisco Puite D. Manuel Rumeu		D. Salvador		Bodega
19	5-May	D. Pedro Ricart Miguel Valis				Bodega mestiza
20	5-May	D. Juan Masot	Villanueva, Cataluña			Bodega
21	8-May	D. Pedro Batista				Bodega mestiza

Fuente: AGN. Real Consulado. Tomo LIII. Fols. 217v-220.

Después de los mencionados grupos estarían los pulperos, quincalleros, canastilleros y otros pequeños comerciantes que no pagaban los derechos consulares y que “Eran personas de muy poco caudal, que vivían del crédito y quienes carecían casi absolutamente de conocimientos de las leyes y prácticas que regían en el comercio”¹⁶¹.

Cumaná en el contexto de la Capitanía General de Venezuela:

Los países europeos tuvieron su propia política económica, pero todos participaron del deseo por destacar como potencias, unos más inclinados hacia el aspecto mercantil y

¹⁶¹ Álvarez F., Mercedes M.: Ob. Cit. Pág. 50.

otros más enfocados en lo político sin dejar nunca de fomentar el desarrollo social. Además, al principio tendieron a crear imperios cerrados pero ya a finales del período estudiado se aprecia una mayor apertura interna y externa. Uno de estos casos fue el de España que, aún a pesar de los inquietantes lastres que arrastraba de la época de los Austrias, trató de resolver los problemas que la afectaban en cuanto a la operatividad de las instituciones heredadas de los siglos anteriores, la manera de tener un control más efectivo sobre su imperio, la resistencia de muchos ante la posibilidad de efectuar las profundas transformaciones necesarias, su atraso socioeconómico, sus relaciones comerciales y la esquiva presencia de la corrupción dentro de todo el aparato político y económico.

Los efectos de las políticas de los Borbones en América se fueron reflejando lentamente en Cumaná, una ciudad que a principios del siglo XVIII, mantenía como recuerdo distante los años en que desde la metrópoli arribaban los barcos cargados de gente atraída por los ostrales, mientras se conformaba con que de vez en cuando se acercara algún navío procedente de Cádiz o, pacientemente, esperaba a que un barco extranjero, ya fuera furtivamente o bajo tratos oscuros, intercambiara sus productos por las mulas del país o por el poco cacao cosechado. Entretanto, las pequeñas embarcaciones de sus habitantes recorrían las costas e islas próximas cargadas de pescado salado, quesos, sebo, monos, pájaros o tortugas.

Ya a mediados de siglo la situación fue cambiando: el gobernador Joseph Diguja realizó una exhaustiva visita a todos los predios de su jurisdicción y ofreció un informe muy preciso del estado en que se encontraba este territorio y, así, la metrópoli pudo tomar las determinaciones con mayor precisión. Luego, el rey Fernando VI le amplió el giro a la Compañía de Barcelona para que, además de las islas a su cargo, comerciara con el oriente de Tierra Firme. Y como esta empresa incentivó el cultivo del cacao, la presencia de los navíos metropolitanos se hizo más asidua. Luego, se le permitió a la Compañía Guipuzcoana ya no sólo dejar los sobrantes de sus ventas sino tomar los frutos del país. En lo político administrativo, se reorganizó el territorio para darle más coherencia a la funcionalidad del Estado a través de organismos con sedes próximas (Caracas) como fueron la Real Audiencia, la Capitanía General, la Intendencia del Ejército y Real Hacienda o el Real Consulado y, a nivel local, se nombraron gobernadores con visión de avanzada como Antonio de Pereda, Manuel González o Vicente de Emparan. Así, gente procedente de diferentes partes se asentó en tierras cumanas atraídas por su clima agradable, su estabilidad política, el trato cordial y sobrio y la inclinación de su gente por los negocios y la navegación¹⁶².

Los giros comerciales se fueron multiplicando y en los 18 años en que se pudieron revisar los libros de Hacienda para el período 1786-1810, se contabilizaron unas 1.366 entradas y 2.906 salidas, con contactos no sólo con los dominios españoles de la Capitanía de Venezuela y las islas del Caribe sino con Veracruz, Buenos Aires o Cartagena de Indias. También con los puertos metropolitanos de Cádiz, Barcelona, Málaga, Santander, Santa Cruz de Tenerife o Mallorca. De igual modo, se comerció con las colonias extranjeras establecidas, por ejemplo, en San Martín, San Bartolomé, San Cristóbal, Guadalupe, Cayena o Trinidad, sin faltar los tratos con los puertos norteamericanos de Nueva York, Boston, Filadelfia, entre otros. Las transacciones comerciales que en 1786 alcanzaron a casi unos 177 mil pesos, totalizaron al final del período en más de 7,5 millones de pesos. Los comerciantes, arraigados desde la época de la Compañía de Barcelona como Juan Francisco

¹⁶² Dauxion Jean Joseph: Ob. Cit. Pág. 242 y Depons, Francisco: Ob. Cit. Pág. 286. Tomo II.

de Alba, continuaron con sus negocios y hasta dieron su vida por sus posturas políticas en los momentos en que se decidió darle fin al vínculo con la metrópoli. Pero la fluidez del tráfico y la necesidad de hombres que tuvieran el conocimiento y el capital que avalaran las transacciones, hizo que otros comerciantes se avecindaran en su ciudad capital y, así como ellos, también instalaron negocio algunos mercaderes y bodegueros. Del mismo modo, se compraron naves o se mejoraron otras pero siempre su puerto se vio muy activo por la entrada o salida de embarcaciones de diferente calado y tipo: lanchas, guairos, goletas, balandras, bergantines, fragatas y otras más que incansablemente llevaban y traían mercancía. Las extracciones de cacao se reprodujeron desde las mil fanegas en que las calculaba Diguja hasta las más de 6 mil que en promedio (aun cuando en su monto pudo haber de otras procedencias) se llegaron a exportar entre 1792 y 1803. También, desde la Capitanía General o desde la Intendencia, se impulsó la siembra de otros rubros como fueron el añil o el algodón, los cuales, incluso, fueron más cotizados que los de la misma Caracas pues, en el caso del algodón, por ejemplo, el fruto era precioso y lo desmotaban con gran delicadeza empleando máquinas con rodillos de madera que no dañaban ni manchaban a la mota. Si bien el contrabando continuó como medio de vida, las transacciones con los extranjeros se diversificaron y hasta se logró que las autoridades admitieran que en épocas de guerra, el cacao fuera puesto legalmente en esos mercados y que se introdujeran los géneros, efectos y frutos extranjeros.

El grupo local de los comerciantes que tenía lazos con la metrópoli, también poseía nexos directos con el extranjero, ya fuera sirviéndoles como intermediarios o como sus consignatarios. Estas conexiones se fueron incrementando a medida que hubo mayor interferencia comercial debido a las guerras entre las potencias europeas y a que la corona se vio precisada de proteger al territorio cumanés de una posible invasión. Pero también fueron facilitadas por otros factores como pudo ser el hecho de que Caracas, ante la necesidad de sacar sus cosechas, viera en Cumaná una zona apropiada para ello porque el proporcionado acceso a su puerto, tanto para los barcos como para las autoridades, permitía que los trámites administrativos fueran más expeditos.

Gracias a los medios fiscales alcanzados por la actividad comercial, casi de inmediato se logró reconstruir la ciudad una vez derruida por el pavoroso terremoto del 14 de diciembre de 1797. Se crearon barrios nuevos, una aduana y, con la ayuda de sus habitantes, el puente sobre el río Manzanares, un hospital y hasta una escuela.

Sin embargo, no se puede caer en posiciones extremadamente optimistas respecto a la evolución de Cumaná, pues ciertamente hubo una evolución paulatina de los negocios hasta 1795 pero, a partir de allí los montos se incrementaron o decayeron de acuerdo a la evolución de los acontecimientos europeos. Así, hubo fuertes contracciones en 1797 y 1801 pero fueron superadas al siguiente año porque o bien se abrió el comercio con el extranjero o, en el segundo caso, se logró pactar una tregua entre los países en disputa. De igual modo, se debe estar consciente que Cumaná ejerció una gran influencia en el oriente de la Capitanía y que sirvió de agente moderador de ese eje, llevando o poniendo mercancía en donde se requiriera, empero ello nunca significó que sobrepasara ni legal o ilegalmente a lo transado por La Guaira, pues este puerto la superaba en varias veces en su volumen y en lo percibido por impuestos. Más aún, hasta por las necesidades bélicas y de defensa, siempre estuvo a la merced de remisiones de dinero de otras cajas y es que sólo por efectos comerciales logró recaudar poco más de 600 mil pesos, pero La Guaira en un solo año recaudaba casi los 200 mil pesos. Sin embargo, no habría que dudar, que la fortaleza de Cumaná para los negocios ilícitos era la debilidad de su economía.

CAPÍTULO III

COMERCIO DE CUMANÁ CON LAS PROVINCIAS DE VENEZUELA

Relaciones de Cumaná en el ámbito de la Capitanía de Venezuela:

La ciudad de Cumaná se mantenía comunicada con su propia provincia y con las que limitaba, a través de caminos que, en su mayoría, poseían grandes dificultades, algunas veces por razones geográficas, otras, de tipo delictivo por la posible presencia de maleantes. Para sortear la primera clase de dificultades era usual emplear las mulas pues “...las mulas de estos países tienen una pisada tan firme, que inspiran la mayor confianza”¹⁶³. Así, se podían atravesar caminos tan estrechos e inclinados como el que llegaba a Río Caribe y el no menos fácil por la diversidad de obstáculos que ofrecía, como era el que se seguía para acceder a las ciudades de Barcelona y Caracas. Habituales también eran los caminos de los llanos que unían a las provincias de Guayana, Venezuela, Barcelona y Cumaná, atravesados especialmente para el acarreo de reses y otros alimentos, tal como lo señala Humboldt “Los llaneros o habitantes de las llanuras envían sus productos, sobre todo maíz, cueros y ganado, al puerto de Cumaná por el camino del Imposible”¹⁶⁴. A este hecho también se puede agregar el siguiente informe de abril de 1793 en el que se aprecia el transporte de animales y mercancía a través de los caminos de esas provincias orientales y la de Caracas:

¹⁶³ Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo II. Pág. 79.

¹⁶⁴ Íbidem: Pág. 22.

Cuadro # 39

Conducciones Registradas por el Guardia de Panapo Andrés Romero (Abril de 1793)				
Nro	Dueño de la Mercancía	Mercancía	Desde	Hacia
1	D. Juan Bta. Bernada	24 reses	Llanos de Barcelona	Cúpira
2	D. Antonio Medina	12 reses	Llanos de Barcelona	Valles de Caracas
3	Encarnación Charmel	5 caballos al pelo	Clarines	Valles de Caracas
4	D. Ylario Adarmes	4 reses	Clarines	Valles de Caracas
5	Ypólito Mérida	14 reses	Llanos de Ipire	Valles de Caracas
6	León Mendes	2 reses	Yaguaratal	Valles de Caracas
7	Josef Rangel	3 cargas de queso	Llanos de Margarita	Valles de Caracas
8	D. Policarpio Toro	15 reses	Chaguaramal	Valles de Caracas
9	D. Thomás Portillo	15 reses	Sabanas de Píritu	Valles de Caracas
10	D. Luís de Ranva (¿?)	19 reses	Misión de Clarines	Valles de Caracas
11	Manuel Romero	6 lbs tabaco en rama	Nva. Barcelona	Cúpira
12	Bartolomé García	85 reses	Misión de S. Pablo y Clarines	Valles de Caracas
13	Balentín Madera	36 reses	Misión de Clarines	Valles de Caracas
14	Ubaldo Fernandes	118 ps en géneros	Valles de Capaya	Llanos
15	Josef Bitorio	8 reses	Llanos de Barcelona	Valles de Caracas
16	D. Francisco Alvares	35 reses 1 carga de queso	S. Fernando	Valles de Caracas
17	D. Jhosef Amaro	4 cargas de queso	S. Fernando	Valles de Caracas
18	D. Francisco Marrero	450 ps en plata fuerte oro y sencillo 7 varas de ruán	Valle de Curiepe	Llanos de Barcelona

Fuente: AGN: IERHda. Tomo LXXXV. Fols 305-306v

Indudablemente, en el interior de la gobernación existió un buen comercio fluvial; sin embargo, de ambos tipos de intercambio, el terrestre y el fluvial, es muy poco lo que se sabe porque mucha mercancía era de comercio furtivo y la que era objeto de registro en libros y guías, aún no parecen estar en su totalidad a la disposición de los investigadores en los archivos nacionales.

El comercio de cabotaje también era muy usual y gracias a él se podía transportar mercancías desde las haciendas del interior hacia los puertos de las ciudades costeras y, aunque se tratara de víveres para el consumo local y que no ameritaban el pago de algún impuesto que hiciera necesario su asiento en los libros contables, al menos sí era posible que fuera objeto de cierto procedimiento de verificación. De modo que faltando este tipo de documentación es muy difícil llegar a conclusiones más o menos precisas.

De las fuentes revisadas, se puede obtener una visión muy parcial acerca del intercambio costero de la región oriental para ciertos lapsos de tiempo a lo largo del siglo XVIII. De esta manera, si atendemos al informe dado por el gobernador Mateo Gual que comprende los años 1756-1757 y 1759-1766, apreciaremos que sólo se anotó una entrada procedente de Coro de las 75 que hubo para esa época más tres salidas hacia Margarita y

una a Trinidad de las 58 salidas registradas¹⁶⁵. Lo cual, como se dijo, sólo refleja las embarcaciones que trasladaron mercancía sujeta a pago de aranceles.

La investigadora Nestares Pleguezuelo¹⁶⁶, en cambio logró contabilizar un total de 1.137 entradas y 3.000 salidas desde el puerto de Cumaná para los períodos 1714-1724 y 1734-1785, de las cuales 673 entradas procedieron de las provincias de Venezuela y 1.775 salieron hacia las mismas. O sea, que según estos datos ofrecidos por la autora las provincias venezolanas representaron el 59,19% de las entradas y el 59,17% de las salidas.

Por otro lado, el trabajo de Sevilla Soler acerca de Trinidad¹⁶⁷ le permitió revisar el comercio de esta antigua provincia venezolana con otras posesiones españolas por lo que logró precisar que de las 2.058 naves que descargaron mercancías en Trinidad entre 1701 y 1797, unas 437 (21,23%) procedían de Cumaná y de los 1.134 navíos que salieron de Trinidad hacia las provincias españolas para ese mismo lapso de tiempo, 108 (9,52 %) de ellas arribaron a Cumaná. De modo pues que la referida autora, determinó que el puerto de Cumaná recibió 64.529,7 ps (7,17 %) de su extracción y envió hacia ese destino unos 126.561,7 ps (15,36 %) en mercancía que, por lo general, se trataba de productos españoles sin especificar y víveres. Mientras que al principio Trinidad extraía principalmente cacao para reextraerlo y luego diversificó la oferta a maíz, algodón, plátanos, brea, etc.¹⁶⁸

Para concluir, existe un informe pero ya de la provincia de Barcelona, que estaba adscrita a la Gobernación de Cumaná¹⁶⁹, en el que se registraron tan sólo 53 movimientos entre su capital y los sitios de Puruey, Píritu, San Francisco y El Tocuyo para el período comprendido entre el 14 de octubre de 1775 y el 8 de diciembre del mismo año que, por demás, certifica el movimiento de la producción de las haciendas hacia la costa.

Sin embargo, y a pesar de las dificultades señaladas, se ha logrado recabar datos de una buena proporción de giros navales, de los cuales se han omitido en este capítulo aquellos que remitían mercancía hacia La Guaira con el fin último de transbordarla hacia los Reinos de España, pues se ha considerado que de esta forma se precisan con mayor eficiencia los destinos de cada mercancía. En todo caso, los datos aportados por los libros contables nos han servido para formarnos una idea más clara acerca del tipo de intercambio practicado, las embarcaciones utilizadas, las mercancías que se transaban mediante pago de impuestos, las personas involucradas en este proceso y, por supuesto, las terminales de destino y procedencia de las embarcaciones y, precisamente, será a través de este último aspecto por donde iniciaremos esta travesía comercial.

Las terminales venezolanas:

Una manera de aproximarnos al alcance del comercio de un puerto es por intermedio de las terminales con las cuales se conecta. Así, pues, a través de estas líneas

¹⁶⁵ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1508. Fols. 227-250. Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 157.

¹⁶⁶ Nestares Pleguezuelo, Ma. José: *El Comercio Exterior del Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Universidad de Almería., 1996. Págs. 135-137.

¹⁶⁷ Sevilla Soler, Ma. Rosario: *Inmigración y Cambio Socio-Económico en Trinidad (1783-1797)*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1988. Págs. 156-176.

¹⁶⁸ Al respecto, también se puede consultar a Noel, Jesse A.: *Trinidad, Provincia de Venezuela*. Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1972. Pág. 129.

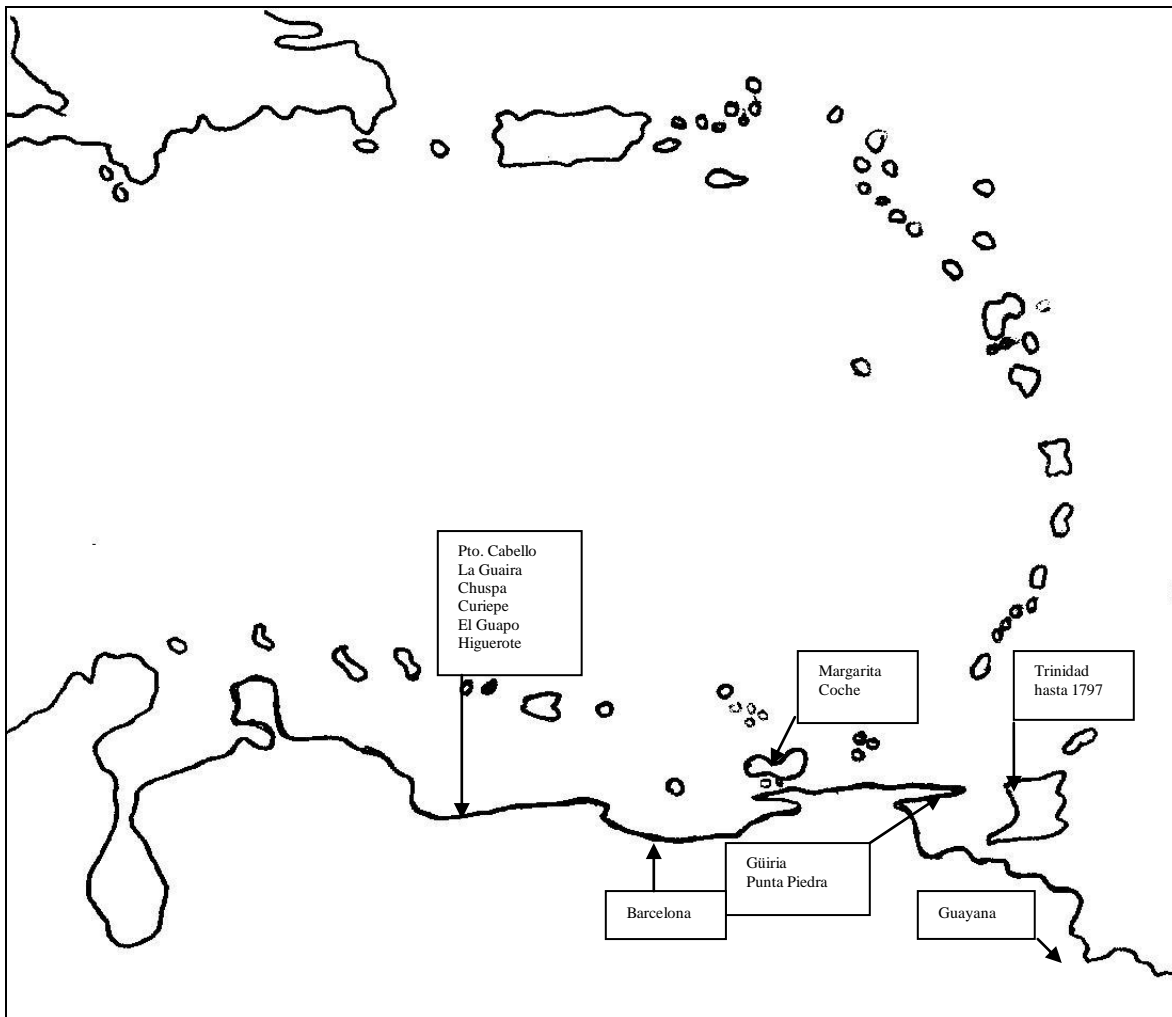
¹⁶⁹ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1610. Fols. 273-290. Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 129.

nos proponemos detallar hacia dónde regularmente embarcaba mercancía el Puerto de Cumaná y de qué puertos de la Capitanía de Venezuela provenía la que recibía. De esta manera, al discriminar la entrada de embarcaciones al puerto de Cumaná gracias a la documentación revisada para este estudio, se aprecia que se originaron en 16 terminales sencillas, es decir, que registraron un solo destino: el puerto de Cumaná. Otras naves presentaron estancias en dos embarcaderos antes de detenerse en Cumaná (procedencia doble), quedando siempre ciertos barcos en los que no se hace mención de su origen. En particular, estas procedencias serían: Barcelona, Cabo Codera, Capaya, Chuspa, Chuspa-Chirimena, Coro-Puerto Cabello, Curiepe, El Guapo, Golfo Triste (Punta Piedra), Guayana, Güiría, Higuerote, Isla de Coche, La Guaira, La Guaira-Colonias Extranjeras, Maracaibo, Margarita, Puerto Cabello, Tacarigua y Trinidad.

En cuanto a los destinos, la lista de terminales se multiplica a 26 tan sólo si tomamos en cuenta las salidas sencillas, pero si agregamos las de destino conjunto o doble tendríamos otras 10, y a ellas habría que adicionar las consabidas salidas en las que no se menciona su destino. Entonces, las terminales de destino serían: Barcelona, Barinas, Boca de Unare, Carúpano, Carúpano-Río Caribe, Chacopata, Chochorote¹⁷⁰, Chuspa, Curiepe, El Guapo, El Guapo-La Guaira, Golfo Triste (Punta Piedra), Guarapiche, Guayana, Guiría, Higuerote, Higuerote-Tuy, La Guaira, La Guaira-Higuerote, La Guaira-Llanos de Barcelona, La Guaira-Tuy, Margarita, Margarita-Carúpano, Margarita-Trinidad, Maturín, Maturín-Punta Piedra, Nueva Palencia-Maturín, Isla de Coche, Píritu, Puerto Cabello, Río Caribe, Santo Domingo de Cabrutica, Trinidad, Tuy y Yaguaraparo.

¹⁷⁰ Probablemente se refiera a Cocorote.

Mapa # 2
Algunas Terminales de las Provincias Venezolanas Relacionadas Comercialmente con el Puerto de Cumaná (1786-1810)



Si comparamos únicamente aquellas terminales que son comunes tanto en la salida como en la entrada obtendremos el siguiente cuadro:

Cuadro # 40

Terminales con las que Comerció el Puerto de Cumaná con las Provincias de la Capitanía de Venezuela (1786-1810)					
Puertos de Procedencia	Embarcaciones	%	Puertos de Destino	Embarcaciones	%
Barcelona	2	0,49	Barcelona	21	1,72
Chuspa	1	0,25	Chuspa	1	0,08
Curiepe	1	0,25	Curiepe	1	0,08
El Guapo	1	0,25	El Guapo	3	0,25
Golfo Triste. Punta Piedra	2	0,49	Golfo Triste. Punta Piedra	10	0,82
Guayana	4	0,99	Guayana	65	5,33
Güiria	1	0,25	Güiria	33	2,71
Higuerote	3	0,74	Higuerote	58	4,76
Isla de Coche	1	0,25	Isla de Coche	4	0,33
La Guaira	298	73,40	La Guaira	658	53,98
Margarita	38	9,36	Margarita	186	15,26
Puerto Cabello	1	0,25	Puerto Cabello	13	1,07
Trinidad	38	9,36	Trinidad	157	12,88
No menciona	15	3,69	No menciona	9	0,74
Total	406	100,00	Total	1219	100,00

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

De la observación de estos datos, podemos advertir que el puerto de La Guaira fue el de mayor frecuencia tanto para las salidas con 298 embarcaciones (73,4 %) como para las entradas con 658 (53,98 %).

En las entradas y salidas le seguirían Margarita y Trinidad que, para el caso de las entradas estarían muy por debajo de La Guaira con 38 arribos por cada terminal lo que representaría el 9,36%. Mientras que en las salidas la discriminación sería de la siguiente manera: Margarita tendría 186 (15,26 %) y Trinidad 157 (12,88 %).

Así pues que si queremos abordar esta información por el lado regional, tendremos que de las 1.625 embarcaciones que presentan terminales comunes tanto para la entrada como para la salida, unas 562 (34,58 %) de ellas tuvieron sus terminales en la región Oriental-Guayanesa y el resto, o sea, 1.039 (63,94 %) naves lo tuvieron hacia el Centro-Occidente (Provincia de Caracas). Lo cual, claro está, no significa que el contacto con la región Oriental no hubiera sido superior al aquí reseñado sino que el comercio con el Centro-Occidente ameritó mayor pago de impuestos por la calidad de la mercancía transportada.

Capital negociado:

Continuando con el mismo grupo de terminales seleccionadas de las provincias de la Capitanía General de Venezuela, podemos sumar el capital negociado en las introducciones y extracciones y obtendríamos el siguiente cuadro:

Cuadro # 41

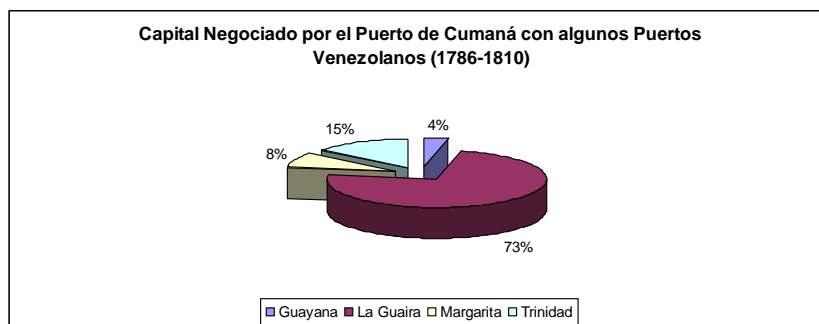
Capital Negociado entre algunos Puertos Venezolanos y Cumaná (1786-1810)	
Terminales	Capital (Ps)
Barcelona	1.366,25
Chuspa	32,50
Curiepe	58,50
El Guapo	683,63
Golfo Triste-Punta Piedra	568,75
Guayana	13.762,69
Güiria	1.312,50
Higuerote	1.113,75
Isla de Coche	221,75
La Guaira	286.530,22
Margarita	31.856,38
Punto Cabello	1.895,44
Trinidad	56.551,06
No menciona	3.116,25
Total	399.069,66

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

De modo pues que si comparamos el capital negociado, podemos asegurar que el mayor monto corresponde al Centro Occidente de la Capitanía con 290.314,03 ps, lo que representaría un 72,75%. Mientras que el Oriente y Guayana negociaron 105.639,38 ps para un 26,47 %, quedando el grupo en que no se menciona el puerto en 3.116,25 ps (0,78%). Y si nos detenemos únicamente en las cuatro terminales de mayor movilización de capital como fueron La Guaira, Trinidad, Margarita y Guayana obtendríamos la relación que se aprecia en el Gráfico # 10 en donde se evidencia que La Guaira atrajo el mayor flujo del capital comerciado con Cumaná con un 73% y luego estarían Trinidad (15 %), Margarita (8 %) y Guayana (4 %).

Gráfico # 10



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Por otro lado, si restamos el capital negociado de las extracciones al de las introducciones por estas mismas terminales, encontraremos que resultan negativos para

Chuspa, El Guapo y La Guaira con un déficit de 17,5 ps; 283,63 ps y 58.415,71 ps, respectivamente, como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro # 42

Relación del Capital Negociado en Pesos entre el Puerto de Cumaná y Algunos Puertos Venezolanos (1786-1810)			
Puertos	Capital por Introducción	Capital por Extracción	Ext-Int
Barcelona	37,50	1.328,75	1291,25
Chuspa	25,00	7,50	-17,50
Curiepe	21,00	37,50	16,50
El Guapo	483,63	200,00	-283,63
Golfo Triste	0,00	568,75	568,75
Guayana	939,44	12.823,25	11.883,81
Güiria	0,00	1.312,50	1.312,50
Higuerote	40,00	1.073,75	1.033,75
Isla de Coche	28,00	193,75	165,75
La Guaira	172.472,97	114.057,25	-58.415,71
Margarita	3.126,81	28.729,56	25.602,75
Pto. Cabello	96,00	1.799,44	1.703,44
Trinidad	10.313,88	46.237,19	35.923,31
No menciona	2.475,00	641,25	-1833,75
Total	190.059,22	209.010,44	18.951,22

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Ahora bien, se debe recordar que estos montos se encuentran relacionados únicamente con las terminales comunes para las entradas y las salidas de embarcaciones porque hubo otros movimientos que no se repitieron en una u otra acción. De modo tal que si atendamos a esta situación, podremos determinar con precisión cuál fue el capital negociado por cada terminal tanto para las entradas como para las salidas.

Cuadro # 43

Valor de la Mercancía Arribada al Puerto de Cumaná desde otros Puertos de la Capitanía de Venezuela (1786-1810)			
Puertos de Procedencia	Pesos	Reales	Ps+Rs
Barcelona	0,0	300,0	37,5
Cabo Codera	0,0	600,0	75,0
Capaya	0,0	40,0	5,0
Chuspa	25,0	0,0	25,0
Chuspa-Chirimena	36,0	0,0	36,0
Coro-Puerto Cabello	354,0	0,0	354,0
Curiepe	21,0	0,0	21,0
El Guapo	483,0	5,0	488,6
Golfo Triste-Punta Piedra	0,0	0,0	0,0
Guayana	938,0	11,5	949,5
Güiria	0,0	0,0	0,0
Higuerote	25,0	120,0	40,0
Isla de Coche	28,0	0,0	28,0
La Guaira	75.949,0	772.195,7	172.473,5
La Guaira-Cols. Extranjeras	575,0	4,0	579,5
Maracaibo	679,0	0,0	679,0
Margarita	2.662,0	3.718,5	3.126,8
No menciona	378,0	16.776,0	2.475,0
Puerto Cabello	96,0	0,0	96,0
Tacarigua	0,0	432,0	54,0
Trinidad	9.004,0	10.479,0	10.313,9
Total	91.253,0	804.681,7	191.838,2

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Cuadro # 44

Valor de la Mercancía Extraída desde el Puerto de Cumaná hacia otros Puertos de la Capitanía de Venezuela (1786-1810)			
Puertos de Destino	Pesos	Reales	Ps+Rs
Barcelona	1.322,0	54,0	1.328,8
Barinas	50,0	0,0	50,0
Boca de Unare	7,0	4,0	7,5
Carúpano	125,0	20,0	127,5
Carúpano-Río Caribe	224,0	8,0	225,0
Río Caribe	16,0	0,0	16,0
Chacopata	30,0	0,0	30,0
Chochorote (¿?)	15,0	4,0	15,5
Chuspa	7,0	4,0	7,5
Curiepe	37,0	4,0	37,5
El Guapo	199,0	8,0	200,0
El Guapo-La Guaira	15,0	10,0	16,3
Golfo Triste	181,0	2,0	181,3
Guarapiche	62,0	4,0	62,5
Guayana	8.753,0	32.562,0	12.823,3
Güiria	1.302,0	84,0	1.312,5
Higuerote	1.004,0	558,0	1.073,8
Higuerote y Tuy	46,0	11,0	47,4
Coche	193,0	6,0	193,8
La Guaira	89.989,0	192.546,0	114.057,3
La Guaira-Higuerote	50,0	0,0	50,0
La Guaira-Ilanos Barcelona	69,0	4,0	69,5
La Guaira-Tuy	75,0	0,0	75,0
Margarita	28.524,0	1.644,5	28.729,6
Margarita o Pampatar-Carúpano.		2.250,0	281,3
Margarita-Trinidad	50,0	0,0	50,0
Maturín	50,0	0,0	50,0
Maturín-Punta Piedra	18,0	6,0	18,8
No menciona	641,0	2,0	641,3
Nueva Palencia-Maturín	100,0	0,0	100,0
Píritu	15,0	0,0	15,0
Punta Piedra	385,0	20,0	387,5
Puerto Cabello	1.054,0	5.963,5	1.799,4
Santo Domingo de Cabrutica	37,0	4,0	37,5
Trinidad	35.392,0	86.761,5	46.237,2
Tuy	463,0	22,0	465,8
Yaguaparo	30,0	0,0	30,0
Total	170.530,0	322.566,5	210.850,8

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019

Por otro lado, el balance general anualizado nos ofrecería los siguientes datos:

Cuadro # 45

Relación Total Anualizada del Capital Movilizado entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela (1786-1810)			
AÑOS	Total de Extracciones (Ps)	Total de Introducciones (Ps)	Ext+Int (Ps)
1786	13.901,31	103.308,25	117.209,56
1787	27.040,50	10.839,90	37.880,40
1788			
1789			
1790	9.831,82	3.309,19	13.141,00
1791			
1792	8.227,31	2.759,81	10.987,13
1793	14.085,25	19.158,38	33.243,63
1794	9.427,63	28.468,63	37.896,25
1795	25.626,13	11.389,38	37.015,50
1796	16.236,25	8.377,81	24.614,06
1797	4.291,13	420,00	4.711,13
1798	8.118,94	88,00	8.206,94
1799	5.344,25	47,75	5.392,00
1800	4.931,75	483,63	5.415,38
1801	10.977,88	0,00	10.977,88
1802	12.169,00	336,00	12.505,00
1803	10.160,13	1.033,00	11.193,13
1804			
1805	9.148,00	603,00	9.751,00
1806			
1807	13.649,31	1.215,50	14.864,81
1808			
1809			
1810	7.684,25	0,00	7.684,25
TOTALES	210.850,82	191.838,22	402.689,03

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019

Resultando que los años con mayor volumen negociado fueron los de 1786, 1794, 1787, lo que se podría explicar por el hecho de que durante esos años hubo un gran movimiento de mercancías metropolitanas y extranjeras, probablemente, porque al menos en el caso de 1786, arribó a Venezuela un excesivo número de barcos de registro con mercancía que superó el millón de pesos y que obligó al intendente Francisco de Saavedra a pedir que no se remitiera más de esa suma en mercancía¹⁷¹. Por otro lado, si a las extracciones les restamos las introducciones nos encontraremos con únicamente tres años

¹⁷¹ López Cantos, Ángel: *Don Francisco de Saavedra, segundo intendente de Caracas*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1973. Pág. 135.

negativos, los cuales fueron 1786, 1793 y 1794. Ahora bien, si se toma la serie completa de los años 1792-1803 para analizar su balanza comercial, resultaría que el año con mayor preeminencia comercial para Cumaná fue el de 1794 con un porcentaje del 18,75 %. Mientras que el año de 1797 fue el más desventajoso para Cumaná pues sólo alcanzó el 2,33 %. En el cuadro # 46 se puede apreciar los datos obtenidos al relacionar las introducciones y extracciones para el período de 1792-1803:

Cuadro # 46

Relación entre el Capital Movilizado en Pesos por Extracciones e Introducciones en el Puerto de Cumaná con las Provincias Venezolanas (1792-1803)					
Años	Extracciones (Ps)	%	Introducciones (Ps)	%	Ext-Int (PS)
1792	8.227,31	6,35	2.789,81	3,84	5.437,50
1793	14.080,00	10,86	19.158,38	26,39	-5.078,38
1794	9.492,63	7,32	28.468,13	39,22	-18.975,50
1795	25.632,13	19,77	11.389,38	15,69	14.242,75
1796	16.236,25	12,52	8.377,81	11,54	7.858,44
1797	4.291,13	3,31	420,00	0,58	3.871,13
1798	8.058,94	6,22	88,00	0,12	7.970,94
1799	5.344,25	4,12	47,75	0,07	5.296,50
1800	4.931,75	3,80	483,63	0,67	4.448,13
1801	10.978,25	8,47	0,00	0,00	10.978,25
1802	12.200,25	9,41	336,00	0,46	11.864,25
1803	10.160,13	7,84	1.033,00	1,42	9.127,13
Total	129.633,00	100,00	72.591,88	100,00	57.041,14

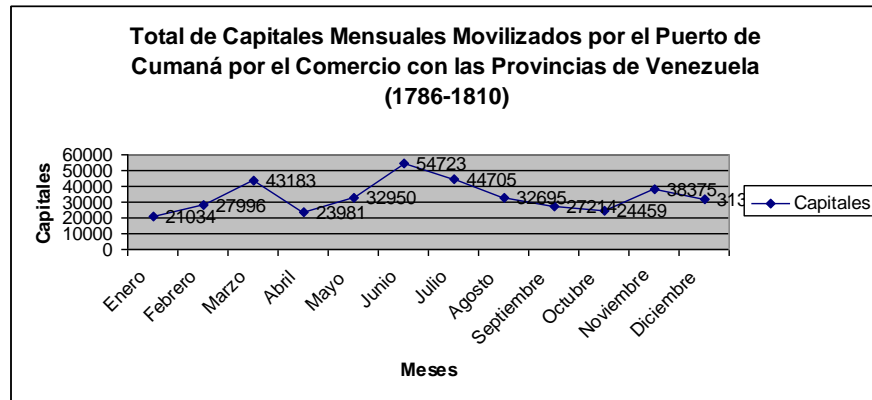
Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Al llevar a cabo un desglose mensual del capital negociado, se puede establecer que el promedio para las introducciones fue de 15.986 ps que se logró superar en los meses de junio, julio, noviembre y diciembre. Mientras que para las extracciones el promedio fue de 17.571 ps desmarcándose al alza los meses de marzo, mayo, julio, agosto y noviembre. Y al contabilizar la totalidad del capital negociado, el promedio asciende a 33.557 ps¹⁷² alcanzando su pico máximo en junio con 54.723 ps y el mínimo en enero con 21.034 ps pero también los meses de marzo, julio y noviembre sobrepasan el promedio, o sea, que serían los meses en los que coinciden la llegada de la mercancía metropolitana y las cosechas de las diferentes regiones de la Capitanía General de Venezuela.

¹⁷² El promedio anual para los 18 años contabilizados fue de 10.657,68 ps.

Gráfico # 11



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Mercancías negociadas:

Para orientarnos en este aspecto hay que tomar en cuenta que, en ocasiones, se anotaba la mercancía de forma muy genérica, por ejemplo, “frutos del país” para el caso de las extracciones, o “géneros, efectos y frutos españoles”, si de las introducciones se trataba. También en otros casos, no se especificaba si los mencionados géneros, efectos y frutos eran españoles o extranjeros.

En otras oportunidades, una misma mercancía era asentada con diferentes rangos, por ejemplo, el aceite de coco lo anotaban en barriles, botijas, botijuelas o frascos. También podría suceder que se registrara la cantidad del producto mas no su valor en capital como fue el caso del aguardiente una vez que se debió cancelar el impuesto del hospital por cada barril introducido de este producto, por lo que su valor no era pertinente ya que el impuesto no procedía sino por el número de barriles Introducidos. Por último, se debe aclarar que para abordar el tema de las introducciones y extracciones se decidió trabajar con las mercancías más habituales dentro de cada una de las acciones de introducción o extracción, ordenándolas por grupos para visualizar con mayor claridad el movimiento de las mismas.

a.- Introducciones:

Se observa que existió una gama muy variada de productos importados pero se lograron establecer subgrupos para trabajar con más detalle. En este caso tendríamos las reextracciones de mercancías procedentes de Europa y que arribaban a La Guaira, las bebidas alcohólicas, los víveres, ciertos objetos y los esclavos.

En cuanto al grupo de las reextracciones europeas, abarcó aquellos géneros, efectos y frutos españoles que contribuyeron con el impuesto de almojarifazgo y las que estaban exentas de sufragarlo según el Reglamento de 1778. Luego, los géneros, efectos y frutos extranjeros que debían pagar cada uno de los tributos y, por último, esa mercancía que era asentada bajo algún término muy impreciso como, por, ejemplo, “géneros, efectos y frutos españoles y extranjeros”. Todo el grupo, totalizó unos 169.703,42 ps, y la categoría que mayor capital movilizó (76.477,97 ps) fue justamente la de origen ambiguo, tal como se puede apreciar con mayor detalle en el siguiente cuadro:

Cuadro # 47

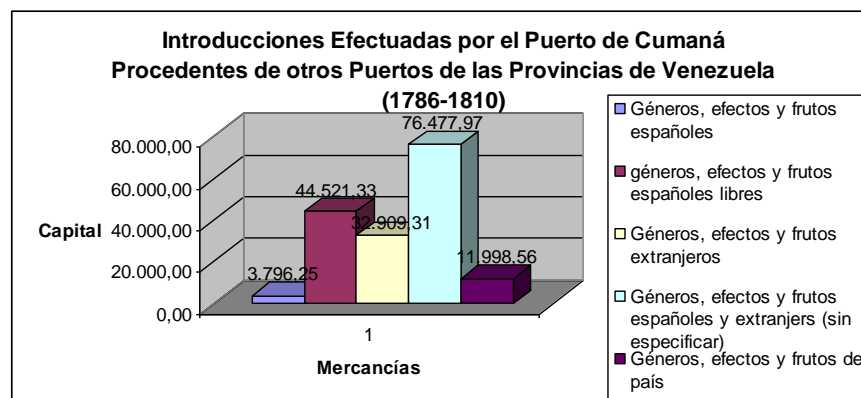
Capital Movilizado por Géneros, Efectos y Frutos en el Puerto de Cumaná con otros Puertos de las Provincias de Venezuela (1786-1810)			
Mercancía	Ps	Rs	Ps+Rs
Géneros, efectos y frutos españoles	2.265,00	1.531,25	3.796,25
géneros, efectos y frutos españoles libres	43.234,00	1.287,33	44.521,33
Géneros, efectos y frutos extranjeros	3.182,00	29.727,31	32.909,31
Géneros, efectos y frutos españoles y extranjeros (sin especificar)	21.879,00	54.598,97	76.477,97
Géneros, efectos y frutos del país	5.106,00	6.892,56	11.998,56
Total	75.666,00	94.037,42	169.703,42

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Todo lo cual quedaría representado de la siguiente manera:

Gráfico # 12



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Ahora bien, si relacionamos el grupo de “Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar)” con el resto de las mercancías introducidas desde las provincias venezolanas, éste representaría el 39,87 % del capital movilizado. Si la relación se efectúa entre el monto total del grupo de “Géneros, efectos y frutos (sin especificar)” introducido desde cualquier región y el total introducido de este grupo desde las provincias de Venezuela, entonces, el porcentaje quedaría en 2,86 %. Pero tan sólo el 1,87 % si la relación se extiende al monto general de las introducciones realizadas por el Puerto de Cumaná.

Cuadro # 48

Entrada de Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar) al Puerto de Cumaná desde las Provincias de Venezuela (1786-1810)								
Años	Capital Total negociado por Introducciones	Capital Total negociado con las Provincias de Venezuela	Capital negociado por Géneros, Efectos y Frutos con las Provincias de Venezuela		Total	% Relación a Provincias de Venezuela	% Relación al Total General de Introducciones	% Relación al Total Caldos, Géneros, Efectos y Frutos desde cualquier región
	Ps	Ps	Ps	Rs	Ps+Rs			
1786	130.087,63	103.308,25	12.030,00	365.413,00	57.706,63	55,86	44,36	93,35
1787	83.342,84	10.839,90	0,00	71.365,24	8.920,65	82,29	10,70	16,02
1788								
1789								
1790	147.227,76	3.309,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1791								
1792	155.733,13	2.759,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1793	258.626,56	19.158,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1794	279.437,94	28.468,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1795	351.645,19	11.389,38	3.213,00	6,00	3.213,75	28,22	0,91	1,98
1796	255.636,13	8.377,81	6.603,00	7,50	6.603,94	78,83	2,58	3,51
1797	88.156,50	420,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1798	311.143,56	88,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1799	283.013,63	47,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1800	181.858,13	483,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1801	129.295,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1802	209.668,75	336,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1803	279.140,75	1.033,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1804								
1805	337.835,22	603,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1806								
1807	325.828,75	1.215,50	33,00	0,00	33,00	2,71	0,01	0,01
1808								
1809								
1810	291.734,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totales	4.099.412,07	191.838,22	21.879,00	54.598,97	76.477,97	39,87	1,87	2,85

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Luego tenemos el caso de las bebidas alcohólicas que movilizó, tomando en cuenta únicamente los casos en los que los Ministros de la Real Hacienda anotaron su valor, unos 6.062 ps por lo que el capital introducido sólo representó el 3,16 % de lo transado con las provincias de Venezuela y 0,15 % del total general de las introducciones pero en relación al valor total de las introducciones de bebidas alcohólicas desde cualquier región, su porcentaje fue el 11,18 %. Ahora, si apelamos al número de barriles transados y registrados en los que se incluyen los años en que no se anotó su valor, entonces tenemos que fueron 2.158,25 unidades.

El año con mayor porcentaje de entrada de bebidas alcohólicas antes de la puesta en vigor del impuesto al hospital fue el de 1786, seguido por el de 1796. Una vez iniciado en 1802 el cobro del mencionado impuesto se aprecia que justamente ese año fue cuando se logró el más alto pico, seguido por dos años en los que no se anotaron valores aunque sí hubo entradas de esta mercancía: en 1803 entraron 634 barriles y en 1805 se registraron unos 352 barriles.

Cuadro # 49

Entrada de Bebidas Alcohólicas al Puerto de Cumaná desde las Provincias de Venezuela (1786-1810)								
Años	Valor Total Mercancías	Provincias de Venezuela	Provincias de Venezuela			% Relación a Provincias de Venezuela	% Relación a Total de Introducciones	% Relación a Total Bebidas Alcohólicas
			Ps	Rs	Ps+Rs			
1786	130.087,63	103.308,25	1.504,00	17.713,00	3.718,13	3,60	2,86	100,00
1787	83.342,84	10.839,90	0,00	708,00	88,50	0,82	0,11	6,74
1788								
1789								
1790	147.227,76	3.309,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1791								
1792	155.733,13	2.759,81	10,00	5,00	10,63	0,38	0,01	12,86
1793	258.626,56	19.158,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1794	279.437,94	28.468,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1795	351.645,19	11.389,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1796	255.636,13	8.377,81	1.561,00	2,00	1.561,25	18,64	0,61	86,68
1797	88.156,50	420,00	100,00	0,00	100,00	23,81	0,11	2,69
1798	311.143,56	88,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1799	283.013,63	47,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1800	181.858,13	483,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1801	129.295,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1802	209.668,75	336,00	160,00	0,00	160,00	47,62	0,08	2,24
1803	279.140,75	1.033,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1804								
1805	337.835,22	603,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1806								
1807	325.828,75	1.215,50	423,00	4,00	423,50	34,84	0,13	25,49
1808								
1809								
1810	291.734,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALES	4.099.412,07	191.838,22	3.758,00	18.432,00	6.062,00	3,16	0,15	11,18

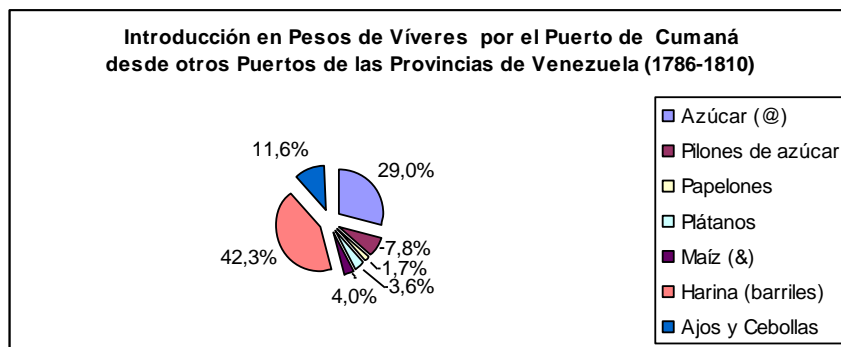
Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Seguidamente, tenemos los víveres que estarían representados por el azúcar en libras o pilones, los papelones, las ristras de ajos y cebollas, los plátanos, las fanegas de maíz y los barriles de harina de trigo. De este conjunto, se destacó el negocio de la harina que involucró unos 2.266, 4 ps. Luego estaría el azúcar que se puede dividir en tres ramas:

el azúcar propiamente de la cual ingresaron 1.553,75 ps, los pilones que ocuparon 418,5 ps y, por último, los papelones, de los que tan sólo tenemos constancia de la introducción de 91 ps. A continuación, en el ramo de víveres estarían los ajos y cebollas cuya introducción fue de 618,75 ps, los plátanos cuyo monto alcanzó los 191 ps y el maíz que ascendió a 213 ps.

Gráfico # 13



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Es necesario considerar con cuidado las cifras y porcentajes presentados porque, por ejemplo, no se puede pensar que en una región con tanta población indígena en donde gracias al maíz se elaboraba “el pan del común”, sólo se introdujera desde otros puertos de la Capitanía de Venezuela unas 161 fanegas durante los años contemplados en este estudio. Así que podemos pensar que buena parte del maíz introducido procedió de la propia gobernación y no pagó impuesto en el puerto.

También, este grupo permite recordar el hecho de que la Intendencia aclaró el 9 de enero de 1795 que la libertad de comercio entre La Guaira y Cumaná, existente desde el 20 de agosto de 1785, no sólo regía para los consignatarios de España sino que también incluía a los de Caracas.¹⁷³

Con relación a la harina de trigo, se puede afirmar que los 177 barriles declarados representaron el 1,18 % del total de las introducciones llevadas a cabo con las provincias de la Capitanía de Venezuela y sólo el 0,06% en relación al total de las introducciones efectuadas por el puerto de Cumaná para todo el período de 1786-1810.

En el siguiente grupo se reunieron los objetos como cordobanes, hamacas y loza que en total significaron 1.904,25 ps y en donde las hamacas representaron el 57 % de su grupo y los cordobanes y lozas el 41 % y 2 %, respectivamente.

Por último, hay que destacar el ramo de entrada de los esclavos el cual abarcó a 47 personas, todas introducidas desde Trinidad entre 1790 y 1795 ya que la Corona permitió el ingreso de negros en Trinidad con la posibilidad de que los productores fueran hasta allá para intercambiarlos por mercancía.

b.- Extracciones:

Al igual que en el caso de las introducciones, existió una amplia gama de productos extraídos de los cuales se escogió una muestra con los más distintivos y que representaron

¹⁷³ AGN: Intendencia del Ejército y Real Hacienda. Tomo CIII. Fol. 282.

el 91,69 % del capital negociado. Igualmente, se agruparon en subclases como son: los productos de gran demanda externa como el algodón, el añil y el cacao los cuales fueron remitidos a La Guaira y que, probablemente, iban con destino a la metrópoli pero que su asiento contable no lo menciona. Estos productos montaron la suma de 42.569,29 ps y representaron el 22,02 % del capital negociado dentro de la lista de productos escogidos, mientras que si tomamos el total del capital movilizado por extracción para el período 1786-1810 y que fue de 210.850,82 ps, entonces el porcentaje sería del 20,19 %.

También está el grupo de los alimentos como cocos, maíz y pescado que recabó 73.741,56 ps para un 38,14 % de la muestra y un 34,97 % para el total de las extracciones.

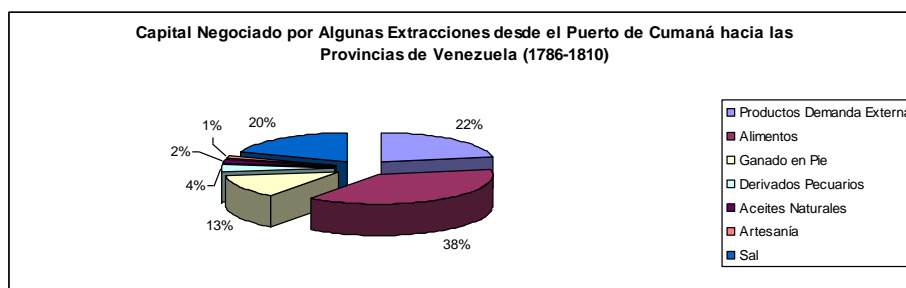
Luego tenemos el grupo del ganado en pie: burros; caballos, yeguas y potros; mulas y mulecos; vacas, bueyes y novillos y, por último, los cerdos. Para este conjunto el monto negociado fue de 25.201, 00 ps, o sea, un 13,04 % de los productos escogidos y 11,95 % del total de las extracciones de esta región.

Otro grupo sería el que corresponde al de los derivados del ganado vacuno como son la carne, las medias suelas, el queso, el sebo y el jabón que representan el 4,15 % de la lista escogida y el 3,80 % del total, movilizand o 8.021 ps.

Los aceites naturales de coco y carapa recabaron 3.517,13 ps lo que representaría el 1,67 % del total regional. Mientras que los productos artesanales como las piedras para destilar, ladrillos, tejas y muebles, lograron extraer 2.509,38 ps, o sea, 1,19 % del total extraído.

Finalmente, se tendría la sal cuyo valor se ha calculado en 37.760,63 ps aunque hay que admitir que este monto es aproximado ya que en ocasiones no se asentó el valor de la fanega y se optó por tomar el valor de lo pagado por su impuesto. De modo que ello representó un 19,5 % del grupo de productos tomados como muestra y un 17,91 % del total extraído.

Gráfico # 14



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

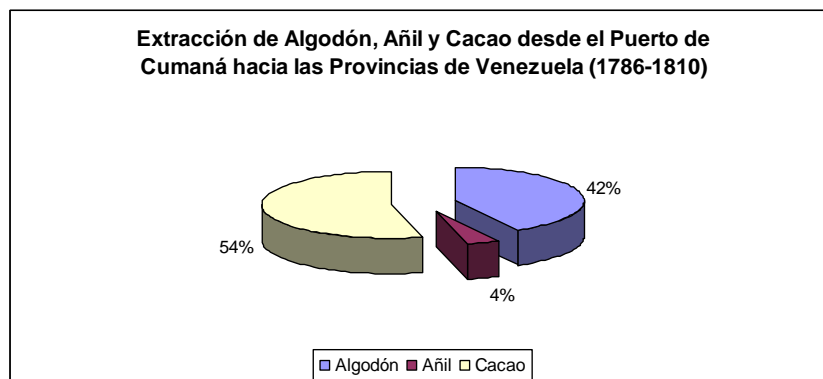
Si revisamos los grupos para considerar los montos de mercancía extraída, veremos que en la clase correspondiente a los productos de demanda externa y que suponemos (ya que no fue especificado en el registro contable) que se trasladaron a La Guaira para su posterior remisión a los mercados foráneos, podremos apreciar que del algodón se remitieron 974 quintales, 527 arrobas y 808 libras o, lo que es lo mismo, unas 110.575 libras cuyos precios oscilaron entre los 4 ps el quintal hasta los 22 ps el quintal.

Adicionalmente, se debe precisar que 1795 fue el año de mayor pico de extracción de algodón (69.015 libras) de los ocho en que aparecen envíos de este rubro hacia los puertos de la Capitanía de Venezuela, y que ese monto representó en moneda unos 11.153 ps con 7,5 reales.

Del añil sólo se observa una extracción de 1.470 libras en la que no se especificó su destino final y la cual fue realizada en el año de 1787 por un monto de 14.700 rs, o sea, 1.837 ps y 4 rs.

Por último, tenemos al cacao con una extracción global de 1.999 fanegas¹⁷⁴ y 62 libras con precios entre los 10 y los 15 pesos por fanega, siendo el año de 1796 el de mayor expedición con 400 fanegas a 15 ps, lo que significó unos 6.000 ps de un total general de 22.919,5 ps.

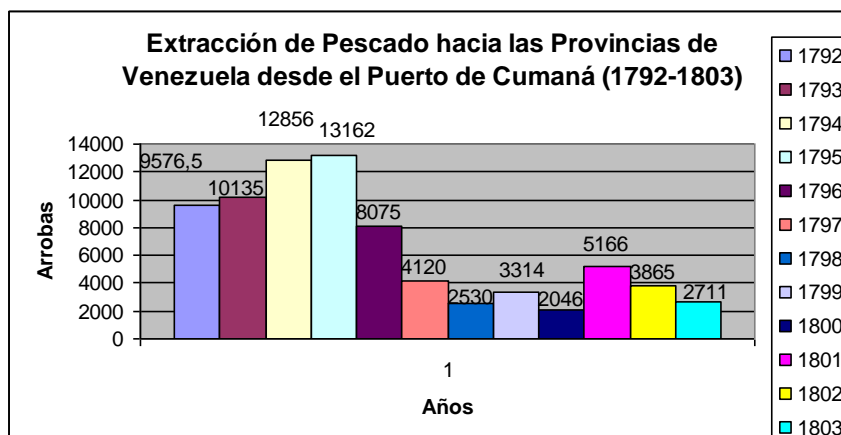
Gráfico # 15



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

En el área de los alimentos, se destacan los pescados salados con 106.317,5 arrobas cuyos precios oscilaron entre los 5 reales y los 8 rs la arroba pero se mantuvieron fijos en 5 reales la arroba durante el ciclo de 1792-1803.

Gráfico # 16



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Como se puede apreciar, fue el año de 1795 cuando se llevó a cabo la mayor extracción de pescado para ese ciclo con 13.162 arrobas que significaron 8.461,94 ps y el de menor venta para ese mismo ciclo fue el de 1800 con 2.046 @, o sea, 1.278,75 ps. Aunque hay que anotar que fue 1805 el año con menor extracción (596 @) dentro de la

¹⁷⁴ Fanegas de a 110 libras.

totalidad de los años revisados en este estudio, esto es, obviando a 1810 en donde no hubo registro de ningún tipo de extracción.

Al mismo tiempo, habría que puntualizar que hubo algunas ventas de pargos y jureles tasados por número de cabezas por lo que se puede suponer que se tratara de pescado fresco. El total de jureles fue de 1.150 y el de pargos unos 3.450 por un valor de 136,75 ps y 443,75 ps, respectivamente.

En cuanto al maíz, se aprecia la facturación de 2.701,5 fanegas que representaron unos 3.571,75 ps. Mientras que el capital negociado por los cocos fue de 1.259,5 ps, habiéndose despachado unas 103.900 unidades.

En el grupo de la extracción de ganado en pie, se destaca el que comprende a las mulas y mulecos con 689 animales, o sea, 20.552 ps, seguido muy de lejos por el de caballos, yeguas y potros con 268 animales (2.862 ps). Siendo el de menor cuantía el de los bueyes con tan sólo 2 animales por un total de 30 ps, esto es sin agregar unas 121 reses (que incluyen vacas y novillos) que representaron unos 767 ps. Finalmente, cabe mencionar el transporte de 188 cerdos que aportó 926 ps.

Del sector de “Derivados Pecuarios”, el más relevante es el de la carne de res por unos 5.720 ps con una extracción de 4.450 @¹⁷⁵ a un valor entre los 5 y los 8 reales la arroba. En segundo lugar estaría el jabón por 1.230 ps, seguido por el queso por unos 627,5 ps que fue en lo que se aforaron las 435 @ extraídas. Luego estarían las 190 medias suelas por 237,5 ps y, como último rubro del grupo, unos 206 ps de sebo.

Seguidamente, se encuentra el conjunto de los aceites naturales como el de coco con 3.501,13 ps por 73 barriles, 129 botijas, 2.056 botijuelas y 66 frascos. Mientras que las 32 botellas de aceite de carapa sumaron unos 16 ps.

A continuación estaría la clase de objetos artesanales en el que resaltaron los muebles con 1.727,38 ps, luego las 261 piedras de destilar por un monto de 372 ps, después tendríamos la extracción de 21.350 tejas y 10.000 ladrillos por 299,5 ps y 110 ps, respectivamente.

Para concluir, se encuentra el importante ramo de la sal del cual, como se dijo en párrafos anteriores, se logró contabilizar 32.211 fanegas, las cuales movilizaron unos 37.760,63 ps.

Recaudación Fiscal:

Tomando en cuenta los datos con los cuales se ha trabajado, la recaudación fiscal de todos los ramos relacionados con la introducción y la extracción del puerto de Cumaná con las provincias que conformaban a la Capitanía General de Venezuela, fue de 51.260,94 ps (Ver Cuadro # 50) en donde 7.780,94 ps están relacionados con las introducciones y el resto, o sea, 43.480 con las extracciones. De modo que el primer caso representaría tan sólo el 15 % de lo recaudado y el segundo caso, el 85 %. Sin embargo, habría que tomar en cuenta que el ramo que logró mayor recaudación fue el de la regalía de la sal con 33.443,56 ps, pero este era en su totalidad un impuesto cobrado por su venta. Así que si no se toma en cuenta dicho tributo, entonces, la diferencia entre lo recaudado por introducción y extracción sería de tan sólo 2.255,5 ps.

¹⁷⁵ En los registros contables los ministros de Hacienda obviaron los valores de 20 @ de carne del año 1792 y otras 150 @ del año 1802.

Las razones por las cuales la recaudación totalizó 17.817,38 ps (esto es sin tomar en consideración a la mencionada regalía de la sal) obedece a varias causas. La primera es de tipo metodológico, ya que sólo se llevó la cuenta de los pagos realizados en el momento en que se asentó un movimiento comercial, obviando aquellos montos que quedaran adeudados para pagar en un plazo específico o que se advirtiera que el resto se pagaría en su destino o, incluso, que el faltante pasara a la cuenta de “Diversos Deudores”. Una causa circunstancial es que la falta de numerario obligara a efectuar parte del pago o su totalidad en el destino. También habría que tomar en cuenta la causa reglamentaria, esto es que algunas provincias tenían tratamientos especiales como era el caso de Trinidad que por orden de la Intendencia del 22 de junio de 1786 le otorgó libertad de impuestos a la introducción de frutos de primera necesidad.

El año de mayor recaudación fiscal total, esto es sumando lo cobrado por introducción y extracción, fue el de 1786 pues hubo una fuerte entrada de mercancía procedente de La Guaira como reextracción metropolitana y que ameritó el pago del almojarifazgo, alcanzando éste la suma de 1.535,19 ps y la totalidad de lo recaudado por introducción para ese año unos 4.429 ps y lo de extracción unos 1.640,63 ps. Además, habría que tomar en cuenta que para ese año aún en el puerto de Cumaná se cobraban impuestos como la alcabala, armada y el mismo almojarifazgo que dejaron de hacerse una vez que por Real Orden del 21 de junio de 1794¹⁷⁶ quedó aclarado¹⁷⁷ el hecho de que el puerto de Cumaná se consideraba bajo la categoría de puerto menor a fin de fomentar su comercio, de modo que sólo debía cobrar los impuestos municipales y las gabelas del corso y el Consulado tanto para el comercio de extracción como de introducción con la metrópoli y el recíproco con las provincias americanas, fueran estas negociaciones con puertos mayores o menores. Por otro lado, aún para el año de 1786 se debía cancelar el vulgarmente conocido impuesto de la aduana cuyo fin era el de crear el fondo para una edificación apropiada para los menesteres portuarios en los predios cumaneses. Pero una vez que estuvo en pie la obra, los comerciantes representaron para el cese de su cobro y esta gracia se obtuvo por Real Orden de 21 de noviembre de 1791.

Sin embargo, a partir de 1794 se inició el cobro del impuesto de avería o consulado y en 1802 el del hospital para la construcción y mantenimiento del nosocomio cumanés. Luego tenemos que en 1807 se ordenó el pago de los impuestos del almirante y almirantazgo y, ya por efectos de la guerra en Europa hubo que crear un impuesto para atender los gastos que conllevaban esa situación.

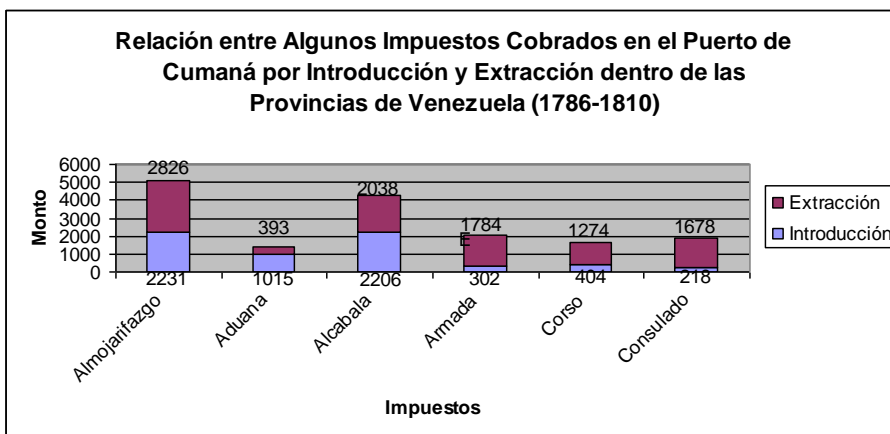
Ahora bien, continuando con la comparación anualizada de los impuestos cancelados, tendremos que el año de 1794 resultó ser el de menor recaudación fiscal con 8.788,44 ps. A pesar de ello, este año la exacción por extracción resultó positiva como en casi todos los años exceptuando el de 1786 que fue el único en negativo por 2.788,38 ps.

Al tomar los impuestos comunes para introducción y extracción, tendremos que los que alcanzaron mayores cuotas de recaudación fueron almojarifazgo (5.057 ps), alcabala (4.243,75 ps), armada (2.085,75 ps), consulado (1.797,38 ps) y corso (1.678 ps).

¹⁷⁶ AGN: Reales Órdenes. Tomo XII. Fol. 294.

¹⁷⁷ En 1791 el Subdelegado y Ministro Principal de Real Hacienda de Cumaná, elaboró un expediente para consultar si se debía comprender el puerto de Cumaná en la categoría de menor según las gracias concedidos a éstos el 05 de agosto de 1784. AGN: Intendencia del Ejército y Real Hacienda. Tomo LXVIII. Fols. 45-45v.

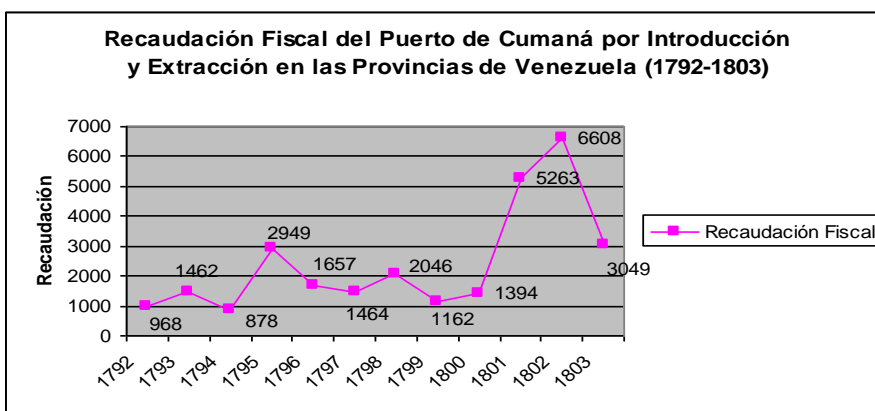
Gráfico # 17



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Si tomamos en cuenta únicamente la serie 1792-1803, tendremos que 1795 fue el año con mayor recaudación fiscal (471,5 ps) por introducción mientras que 1802 (6.182 ps) lo fue por extracción lo cual determinó que también fuera el año de mayor alcance en la recaudación fiscal total con 6.608 ps.

Grafico # 18



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Se debe hacer una última aclaratoria referente al año de 1810 para el cual la información está incompleta por fallas en la documentación y, adicionalmente, no se observó ningún asiento del comercio con las provincias venezolanas. Así que debemos pensar en la falta de numerario que llevara a cancelar en el destino una vez vendida la mercancía, y también que la situación de la invasión casi completa de España por sus enemigos y luego los sucesos locales del 19 de abril, ameritaron la adopción de ciertas medidas que permitieran el abasto de las provincias y el desarrollo de su comercio. Así que la falta de asientos contables no significó en modo alguno la paralización comercial ya que se logró contabilizar 677 embarcaciones que arribaron a su puerto y 762 que salieron de él tan sólo para el lapso entre enero y abril¹⁷⁸.

¹⁷⁸ AGN: Real Hacienda. Tomo 2023.

Cuadro # 50

Recaudación Fiscal del Puerto de Cumaná por Introducción y Extracción dentro de las Provincias de Venezuela (1786-1810)															
Impuestos															
Años	Almojarifazgo	Aduana	Alcabala	Armada	Corso	Consulado	Nuevo Impuesto de Guerra	Almirantazgo	Almirante	Derechos de Negros	Hospital	Media Anata del Buque y su Conducción	Regalía y Arranque de Sal	Total	%
	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	
1786	1737,6	1041,0	2301,2	563,3	103,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,1	315,0	6069,6	11,8
1787	407,0	366,4	496,9	537,7	189,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27,0	1292,3	3316,8	6,5
1788															
1789															
1790	186,2	0,0	263,9	159,9	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0	63,0	0,0	20,3	517,5	1219,0	2,4
1791															
1792	359,9	0,0	346,4	199,5	22,4	0,0	0,0	0,0	0,0	27,0	0,0	0,0	12,5	967,6	1,9
1793	260,1	0,0	508,4	412,1	153,4	0,0	0,0	0,0	0,0	72,0	0,0	0,0	56,3	1462,2	2,9
1794	247,4	0,0	307,9	197,6	25,1	91,4	0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	0,0	0,0	878,4	1,7
1795	1498,4	0,0	0,0	0,0	333,1	578,8	0,0	0,0	0,0	252,0	0,0	0,0	286,3	2948,5	5,8
1796	206,1	0,0	0,0	0,0	325,1	255,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	870,0	1656,5	3,2
1797	48,0	0,0	12,8	6,4	6,4	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1350,1	1463,7	2,9
1798	0,0	0,0	0,0	0,0	78,0	200,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1767,5	2046,1	4,0
1799	0,0	0,0	1,9	0,0	35,9	51,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1072,8	1162,3	2,3
1800	94,0	0,0	0,0	0,0	47,4	40,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1212,5	1394,2	2,7
1801	0,0	0,0	0,0	0,0	34,9	236,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4990,8	5262,6	10,3
1802	12,0	0,0	0,0	9,0	59,0	55,8	0,0	0,0	0,0	0,0	401,5	0,0	6070,8	6608,0	12,9
1803	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	86,8	0,0	0,0	0,0	0,0	317,0	0,0	2520,0	3048,8	5,9
1804															
1805	0,0	0,0	0,0	0,0	83,8	64,5	0,0	0,0	0,0	0,0	176,0	0,0	2435,1	2759,4	5,4
1806															
1807	0,4	0,0	4,3	0,3	12,9	76,4	6,9	85,0	6,1	0,0	77,1	0,0	3303,1	3572,6	7,0
1808															
1809															
1810	0,0	0,0	0,0	0,0	34,5	18,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5371,3	5424,6	10,6
Totales:	5057,0	1407,4	4243,8	2085,8	1678,0	1797,4	6,9	85,0	6,1	423,0	971,6	55,4	33443,6	51260,9	100,0

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

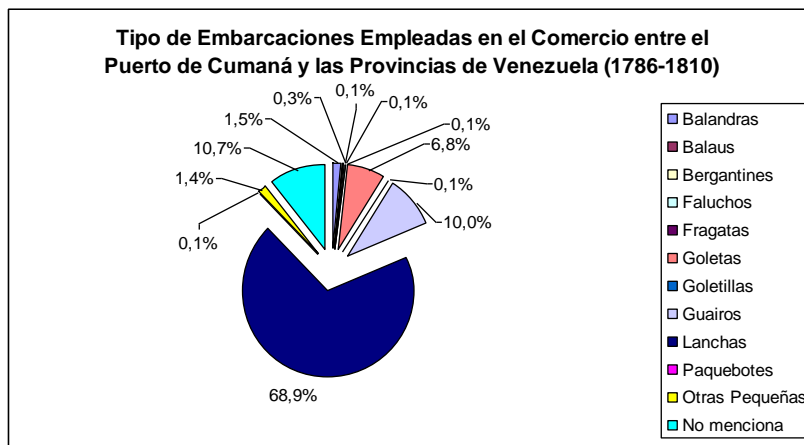
Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Movimiento Naviero:

El tráfico comercial entre el puerto de Cumaná y los demás embarcaderos de las provincias venezolanas registró para este estudio 1.685 movimientos, de los cuales 415 (24,63 %) corresponden a las entradas y 1.270 (75,37%) a las salidas. Sin embargo, ambas acciones se efectuaron, principalmente, en diez tipos de embarcaciones, como fueron: balandras, balauses, bergantines, fragatas, goletas, goletillas, guairos, lanchas, paquebotes y otras pequeñas embarcaciones como las piraguas. Pero las embarcaciones más empleadas fueron las lanchas con 262 (63 %) entradas y 899 (71 %) salidas, o sea, que se utilizaron en 1.161 movimientos que para ambos giros representan el 68,9 % del total de 1.686 embarcaciones contabilizadas. En segundo lugar, estarían los guairos con 46 entradas (11 %) y 122 (9,6 %) salidas por lo que su total de 168 constituye el 10 %. Seguidamente, estarían las goletas con un total de 115 movimientos repartidos en 51 entradas (12 %) y 64 salidas (5 %) para un porcentaje final de 6,8 %. Ahora bien, estos estimados se han realizado sin tomar en cuenta las 180 embarcaciones en las cuales el escribano no asentó a qué tipo de nave pertenecía pero que como categoría significa el 11 %.

De esta manera, se puede afirmar que el movimiento naviero del puerto de Cumaná se semejó bastante al de las provincias de Caracas estudiados por Lucena Salmoral¹⁷⁹ para el período comprendido entre los años de 1807 y 1812 en el sentido de que las lanchas y guairos fueron las embarcaciones mayormente empleadas en este tipo de comercio de cabotaje.

Gráfico # 19



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

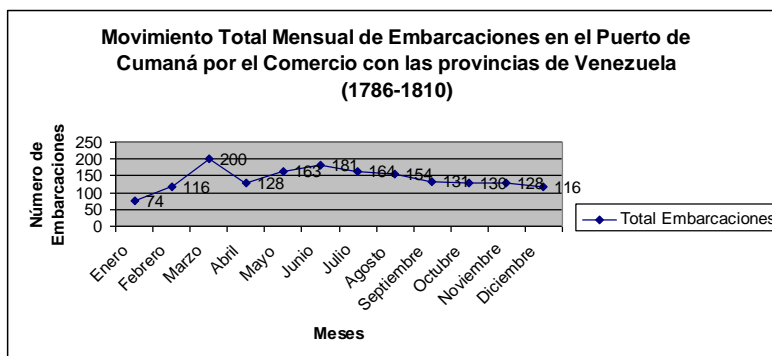
La comprobación de que el tipo de embarcación empleada para el comercio costero fueran las de pequeño calado, nos permite reafirmar lo planteado por el autor antes citado en lo referente a que generalmente se transportaban mercancías poco valiosas, o sea, que la mayor parte de lo transportado servía para el consumo local y que sólo en ocasiones se pagaban impuestos por algunas mercancías y sólo así era asentada la transacción en los libros contables. Lógicamente, además de lo poco valioso de lo transportado también habría que anotar el corto volumen que se podía llevar en cada viaje.

¹⁷⁹ Lucena Salmoral, Manuel: *Los Mercados Exteriores de Caracas a Comienzos de la Independencia*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1992. Págs. 345-348.

Ahora bien, el movimiento mensual de las embarcaciones nos permite señalar que el promedio para las entradas era de 35 embarcaciones mensuales y que los meses en los que se supera esta cifra son los de marzo, abril, mayo, junio, julio, noviembre y diciembre. Mientras que las 1.270 salidas contabilizadas registran un promedio de 106 por mes, superándose el promedio en los meses de febrero, marzo, mayo, junio, julio, agosto y noviembre, período en que coincide la mayor abundancia de las diferentes cosechas.

Si se suman las entradas y las salidas, el promedio sería de 140 naves mensuales que se supera en marzo, mayo, junio, julio y agosto.

Gráfico # 20



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Periodización:

Para llevar a cabo la periodización del comercio cumanes con las provincias de la Capitanía General de Venezuela, se han tomado los montos anuales de los capitales negociados durante la etapa de 1792-1803, esto es porque existe una serie completa en la información pertinente. De esta manera, se pueden observar los siguientes lapsos:

I.- Etapa de crecimiento y estabilidad (1792-1796):

Comprende esta etapa los meses finales del gobierno en la Nueva Andalucía del Brigadier Pedro Carbonell hasta que fue designado Capitán General de Venezuela, la posterior encargaduría de Antonio de Sucre y los primeros años del gobierno del Capitán de Navío Vicente de Emparan. Mientras que en Caracas Esteban Fernández de León entraba en su segundo año al frente, y último como interino, de la Intendencia del Ejército y Real Hacienda. Además, el rey Carlos IV promulgó el 3 de Junio de 1793 la Real Cédula de Erección del Consulado de Caracas en el que quedó como prior el Conde de Tovar y como su primer y segundo cónsules Juan José de Mintegui y Nicolás del Toro¹⁸⁰.

Institucionalmente, a juicio de Andreo García¹⁸¹, los conflictos ideológicos referentes a la efectividad en la administración del Imperio entre las corrientes que seguían José de Gálvez, Marqués de Sonora, y José Moñino y Redondo, Conde de Floridablanca, uno por la desacumulación de poderes y otro por su unificación; se patentizaron en

¹⁸⁰ Nunes Dias, Manuel: Ob. Cit. Pág. 278.

¹⁸¹ Andreo García, Juan: Ob. Cit. Págs. 181-186.

Venezuela con las disputas por las competencias entre la Intendencia y la Capitanía General en las que en algún momento se vio involucrado Emparan, especialmente por la aparición en Barcelona de unos pasquines “escandalosos” cuyos autores se quejaban de los atropellos sufridos por las actuaciones de las autoridades y amenazaban con la aplicación de la ley de los franceses. Este asunto en particular provenía de dos hechos: el primero, tenía que ver con la prohibición que hiciera el Gobernador Emparan de la libre matanza de ganado a fin de que los beneficios quedaran en los propios de la ciudad. Y el segundo hecho, fue la expropiación de unas embarcaciones a cuenta de necesidades de servicio para el rey¹⁸². Aducía, además, el Intendente Esteban Fernández de León que el mayor problema estribaba en que Carbonell exageraba en cuanto al proceder de los funcionarios de Hacienda y sobre la remota relación entre el cobro de los tributos y las recientes insurrecciones en Coro pero, no era diligente en sus funciones pues, en su momento, había ocultado la aparición de los pasquines de Barcelona y de otros encontrados en Caracas con motivo de la escogencia de un familiar del Obispo sin tomar en cuenta a los otros opositores a ese cargo.

Ahora bien, las diferencias entre el Capitán General y el Intendente condujeron a que el uno y el otro remitieran intensos y continuos informes al rey quejándose de la actitud del contrario. A juicio del Capitán General se estaba formando un grupo de personas muy influyentes que tenía a la cabeza a los hermanos Fernández de León (a Esteban y al acaudalado Antonio) y al Regente de la Real Audiencia, Antonio López de Quintana.

Por su lado, el Intendente Fernández de León, culpaba a Carbonell de entorpecer su actividad y de atraerse al grupo de los vascos que vieron disminuidas sus prerrogativas con la desaparición de la Compañía Guipuzcoana, así como de querer que se nombrara a Emparan como Capitán General de Venezuela.

Lo cierto es que García Chuecos, aprecia que para esa época existía una sociedad muy dividida, si bien habría que agregar que por los datos ofrecidos por Briceño-Iragorry a lo largo de su obra en la que expone la actuación de la familia del Intendente¹⁸³, también se trataba de una sociedad con muchas intrigas. Por otro lado, como bien apunta Andreo García, había “... poca claridad en los umbrales de las competencias de cada funcionario...”¹⁸⁴. Y se le podría agregar otro hecho que, en cierta forma explicaría las desavenencias entre estas dos autoridades y es que los intendentes eran funcionarios civiles que tenían a su cargo la administración de los recursos del ejército y, posiblemente, para estos dos militares (Carbonell y Emparan) con amplia experiencia en el campo de batalla, les resultara muy difícil hacerle ver a un civil la necesidad de mayor capital para el apresto de la tropa y la defensa de sus regiones.

Sin embargo, con respecto al carácter del Gobernador Emparan, se puede acudir al criterio de Alejandro de Humboldt como persona que trató con él en su estadía en Cumaná, para tener una visión más imparcial del temperamento de este gobernador. Así pues que el naturalista alemán afirma que fue recibido por él de una forma franca, noble y sencilla¹⁸⁵. Además, en otro aparte asevera que Emparan lo trató con suma delicadeza a pesar de ser él un extranjero¹⁸⁶, que también era un hombre justo y humano¹⁸⁷ y, para regocijo suyo, era un hombre que amaba las ciencias y poseía muchos libros relacionados con ella¹⁸⁸.

¹⁸² García Chuecos, Héctor: *Siglo Dieciocho Venezolano*. Editorial Mediterráneo, Madrid, s/f. Págs. 273-313. El Informe de “Esteban Fernández de León”, también se puede ubicar en pares.mcu.es/

¹⁸³ Briceño-Iragorry, Mario: *Casa León y su Tiempo*. Monte Ávila Editores, Caracas, 1981.

¹⁸⁴ Andreo García, Juan: Ob. Cit. Pág. 182.

¹⁸⁵ Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo I. Pág. 380

¹⁸⁶ *Íbidem*: Tomo V. Pág. 79.

Económicamente, los documentos utilizados nos indican que el capital negociado dentro del comercio de cabotaje fue de 143.756,1 ps con un promedio de 28.751 ps anuales, siendo 1794 el año de mayor actividad comercial con 37.896,25 ps, mientras que los años extremos del período resaltaron ser los de menor movimiento comercial. Así tenemos a 1792 con 10.987,13 ps y 1796 con 24.614,06 ps resultando, además, que su comercio fue inferior al promedio anual de la etapa pero sólo 1792 obtuvo un promedio por debajo de 16.847 ps que fue el monto medio de todo el período de 1792-1803.

Las cifras del capital negociado, nos indican también que en este período de la serie 1792-1803, se dio el 96,68 % del movimiento introductor y el 56,79 % del extractor.

El movimiento naviero fue de 120 entradas de un total de 188, o sea, que en este período arribó al puerto de Cumaná el 63,83% de los navíos contabilizados en este estudio y partieron 326 embarcaciones de 823, lo cual significó el 39,61 %.

De las 21 terminales que negociaron para la introducción, sólo 9 (43 %) están representadas en este período y de los 37 embarcaderos registrados para la extracción, hay 11 (28 %), más un grupo de embarcaciones que no estipula su puerto de llegada.

La terminal más importante resultó ser La Guaira con 99.410,75 ps resultantes del comercio propio con este puerto más un registro de introducción con procedencia doble, o sea, que tocó dos puertos antes de arribar a Cumaná, en este caso se trató de algún puerto en las colonias extranjeras más el de La Guaira y cuya movilización de capital fue de 575,5 ps. En otras palabras, el porcentaje de los trámites simples junto con el doble ascendió al 69,55 % de lo negociado para esa etapa.

En segundo lugar, estaría la isla de Trinidad con un capital mercadeado de 37.905,94 ps que representaría el 26,37 %. En este momento habría que acotar que según los estudios de Jesse A. Noel¹⁸⁹, durante el último año del gobierno español en Trinidad su comercio se vio muy fortalecido gracias a la administración de su gobernador José María Chacón y a que fue un polo de atracción para los emigrantes de otras islas. De manera tal que a ese destino arribaron 248 embarcaciones de las provincias de Venezuela lo que le daba la cuenta de 5 por semana, con más de 1.600 cabezas de ganado, mulas y alimentos, muchas de ellas originarias del Guarapiche. Claro que también llegaron de otras procedencias como de las Colonias Extranjeras (74), unas 13 de la metrópoli y una de Puerto Rico. Pero, en definitiva, la situación de pujanza económica promovida desde el gobierno local es lo que nos permite comprender el porqué de esa preferencia comercial de Cumaná hacia Trinidad en sus rutas de cabotaje dentro del distrito de la Intendencia.

Muy lejos de las cifras obtenidas para las dos primeras terminales, nos encontraríamos con Margarita con un capital negociado de 2.975,1 ps que representa el 2,07 %. Adicionalmente, en 1794 hubo un arribo de los que se han catalogado como de doble procedencia por cuanto incluyó a la terminal de Margarita y a la de Trinidad cuyo monto ascendió a tan sólo 50 ps.

La siguiente terminal sería Guayana con 1.726,5 ps o un 1,20 %. Luego tendríamos las restantes cuyos montos negociados no alcanzaron al 1 %.

La balanza resulta negativa, principalmente, con La Guaira por unos 19.728,13 ps, más los 575,5 ps de los que se hizo mención en las líneas anteriores.

¹⁸⁷ Íbidem: Tomo II. Pág. 137.

¹⁸⁸ Íbidem: Tomo II. Pág. 225.

¹⁸⁹ Noel, Jesse A.: Ob. Cit. Pág. 129.

Los siguientes destinos con balanza negativa fueron los de Chuspa-Chirimena por 36 ps y Chuspa únicamente con 25 ps. Y la balanza resultó positiva, por ejemplo, para los negocios con Trinidad por 20.553,69 ps, Margarita por 1.499,1 ps, Guayana con 679,7 ps, Higuerote por 384,8 ps, Puerto Cabello por 370,7 ps, entre otros. Ahora bien, en términos generales, la balanza fue favorable para el puerto de Cumaná por 3.449,13 ps.

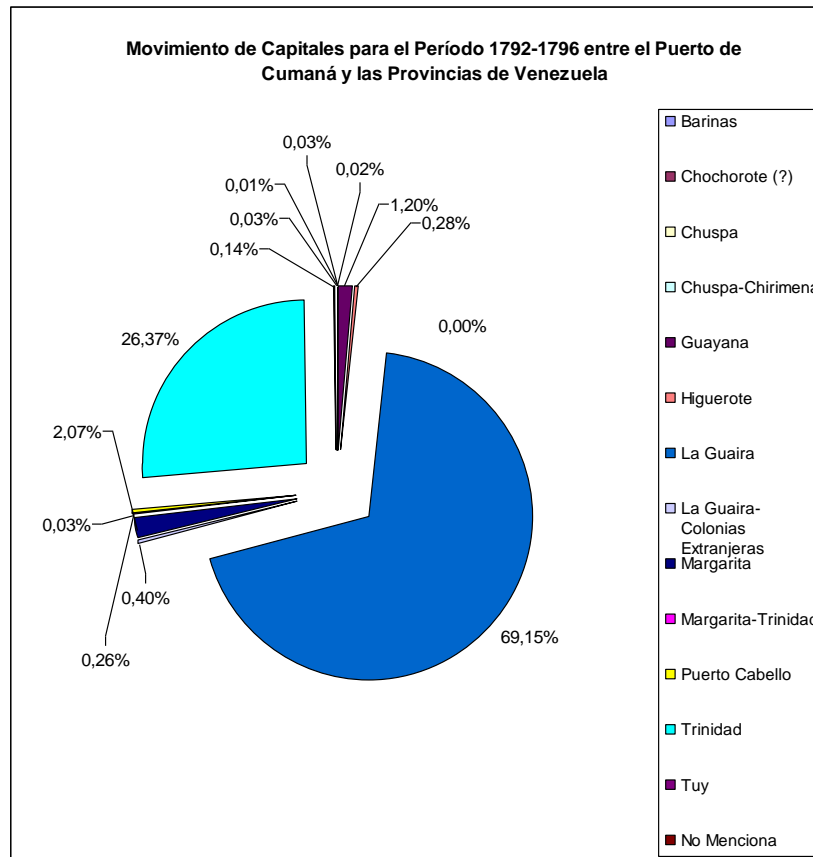
Cuadro # 51

Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1792-1796 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela					
Puertos	Introducción	Extracción	Total	Porcentaje	Balanza
Barinas	0,00	50,00	50,00	0,03	50,00
Chochorote (¿?)	0,00	15,50	15,50	0,01	15,50
Chuspa	25,00	0,00	25,00	0,02	-25,00
Chuspa-Chirimena	36,00	0,00	36,00	0,03	-36,00
Guayana	523,44	1.203,10	1.726,54	1,20	679,66
Higuerote	10,00	394,80	404,80	0,28	384,80
La Guaira	59.569,44	39.841,31	99.410,75	69,15	-19.728,13
La Guaira-Colonias Extranjeras	575,50	0,00	575,50	0,40	-575,50
Margarita	738,00	2.237,10	2.975,10	2,07	1.499,10
Margarita-Trinidad	0,00	50,00	50,00	0,03	50,00
Puerto Cabello	0,00	370,70	370,70	0,26	370,70
Trinidad	8.676,13	29.229,81	37.905,94	26,37	20.553,69
Tuy	0,00	4,00	4,00	0,00	4,00
No Menciona	0,00	206,30	206,30	0,14	206,30
Total	70.153,50	73.602,63	143.756,13	100,00	3.449,13

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1985, 1988, 1991, 1994 y 1996.

Gráfico # 21



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1985, 1988, 1991, 1994 y 1996.

II.- Etapa de depresión (1797-1800):

Para esta etapa continuaba D. Vicente de Emparan en el gobierno de Cumaná, quien por su buena labor en el cargo y a las peticiones del pueblo neoandaluz, logró que su gobierno fuera prorrogado¹⁹⁰. También permanecía Fernández de León al frente de la Intendencia, así como el Brigadier Carbonell siguió siendo Capitán General hasta el 14 de febrero de 1799 en que decidió separarse de su cargo por sentirse gravemente enfermo, sustituyéndolo temporalmente el Teniente de Rey coronel Joaquín de Zubillaga hasta que el 6 de abril del siguiente año tomó posesión del cargo por orden real el Brigadier Manuel de Guevara y Vasconcelos.

Políticamente, hubo mucha inestabilidad al descubrirse en julio de 1797 la conspiración de Manuel Gual y José María España que tuvo como focos a La Guaira y Macuto. Preocupante para la gobernación oriental fue la develación de una insurrección de los esclavos de Cumaná, Carúpano y Cariaco que debía estallar en enero de 1798 y en la que planificaban la muerte de los blancos y la lucha por su libertad, de modo que la Capitanía General tuvo que ordenar el envío de tropas y armas a la región¹⁹¹. Al siguiente año, el gobernador de Cumaná avisó al Capitán General de la posible invasión de esta

¹⁹⁰ Grisanti, Ángel: *Emparan y el Golpe de Estado de 1810*. Tipografía Lux, Caracas, 1960. Pág. 29.

¹⁹¹ Brito Figueroa, Federico: *El Problema Tierra y Esclavos en la Historia de Venezuela*. Págs. 233-234.

provincia por parte de un grupo de negros dirigidos por los ingleses de Trinidad para así atraerse la voluntad de la gente¹⁹²

Internacionalmente, corresponde a una etapa muy difícil porque España se alió con Francia y le declaró la guerra a Inglaterra por lo que el tráfico comercial con la metrópoli se hizo peligroso y, por tanto, la fluidez de las transacciones con las mercancías europeas entre los puertos provinciales o la misma saca de los frutos locales hacia Europa se vio muy mermada. Del mismo modo, también sufrió el tráfico con las propias provincias venezolanas ya que los corsarios ingleses apresaban a casi todas las embarcaciones que salían de los puertos e, incluso, las que estaban fondeadas, al punto de que llegaron a desembarcar e hicieron tropelías en Río Caribe, San Juan de Unare y Santa Fe¹⁹³. Además, que en febrero de 1797 los ingleses tomaron a Trinidad, de modo que esta terminal salió del círculo del comercio interno de la Capitanía General y, consecuentemente, provocó una merma significativa dentro del capital negociado puesto que en el período anterior se ubicó en el segundo lugar del movimiento comercial. Amén de esta situación, habría que tener muy presente que el 14 de diciembre de 1797 ocurrió un devastador terremoto en la ciudad de Cumaná que provocó la muerte de algunos de sus habitantes y la destrucción de muchas de sus edificaciones.

Como hecho positivo digno de mencionar, aun cuando no sea de tipo político o comercial, se puede destacar que en julio de 1799 arribaron a las costas cumanas los naturalistas Alejandro de Humboldt y Aimé Bonpland.

En lo referente al capital negociado durante este cuatrienio, se pudo recabar que ascendió a 23.725,4 ps por lo que representó un promedio de 5.931,36 ps anuales, o sea, que hubo una diferencia de 22.819,32 ps con respecto a la anualidad del período anterior. El mínimo se alcanzó en 1797 con 4.711 ps y el máximo en 1798 con 8.207 ps. Los restantes dos años, es decir, 1799 y 1800 se mantuvieron por el rango de los 5.000 ps pero inferiores al promedio, con 5.392 ps en 1799 y 5.415 ps en el año de 1800. Pero, a pesar de toda la problemática interna de la gobernación, la extracción representó el 17,51 % de la serie 1797-1803, mientras que la introducción fue el 1,43 %. El capital fue movilizadado gracias a la intervención de 190 embarcaciones, de modo que dentro de la serie 1792-1803, la participación naviera del subperíodo 1797-1800 representó el 15,8%.

Si revisamos la cantidad de puertos que participaron en el comercio con Cumaná, podremos apreciar que de las 21 terminales que registraron salidas hacia este puerto, en este subperíodo sólo participaron 4 de ellas (19 %) y, como se dijo, Trinidad dejó de ser punto de referencia a partir de 1797 cuando fue invadida y tomada por los ingleses. En cuanto a los puertos de destino, de la totalidad de 37, en esta ocasión participaron 13 (35,1 %), incluyendo a Trinidad.

Nuevamente, La Guaira resultó ser el embarcadero que mayor capital movilizó en relación a Cumaná con 13.662,1 ps en sus giros individuales o unos 13.618,4 ps si incluimos el destino compartido El Guapo-La Guaira, así que esos 13.678,4 ps equivalieron al 57,7 % del capital movilizadado durante los años de 1797-1800.

En segundo lugar quedó Margarita con el 34 % captado gracias al comercio de unos 8.049,3 ps. A pesar del escaso tiempo en que participó Trinidad, pudo movilizar unos 665 ps que representó el 2,8 %. Guayana pasó al quinto lugar con una participación del 1,8 %

¹⁹² Troconis de Veracochea, Ermila: *Documentos para el Estudio de los Esclavos Negros de Venezuela*. Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1987. 2da. Edición. Págs. 328-330.

¹⁹³ AGN: Intendencia del Ejército y Real Hacienda. Tomo CXX. Fols. 177-177v.

pues El Guapo la superó al capturar 2,6 %, mientras que las restantes terminales no llegaron al 1 %.

En esta ocasión, la balanza resultó negativa tan sólo con El Guapo por 358,6 ps y con la Isla de Coche por 28 ps. Con La Guaira quedó muy bien ubicada con 13.662,1 en positivo aunque es muy probable que esta cifra no corresponda a la realidad puesto que los impuestos han podido ser cancelados en la propia Guaira y, por tanto, no hay registro en Cumaná de ese intercambio comercial.

Igualmente, se destacan las balanzas positivas con Margarita por 7.633,7 ps y Guayana por 418,9 ps. Así pues, que gracias a estos valores, la balanza total resultó favorable para el Puerto de Cumaná por 21.646,7 ps.

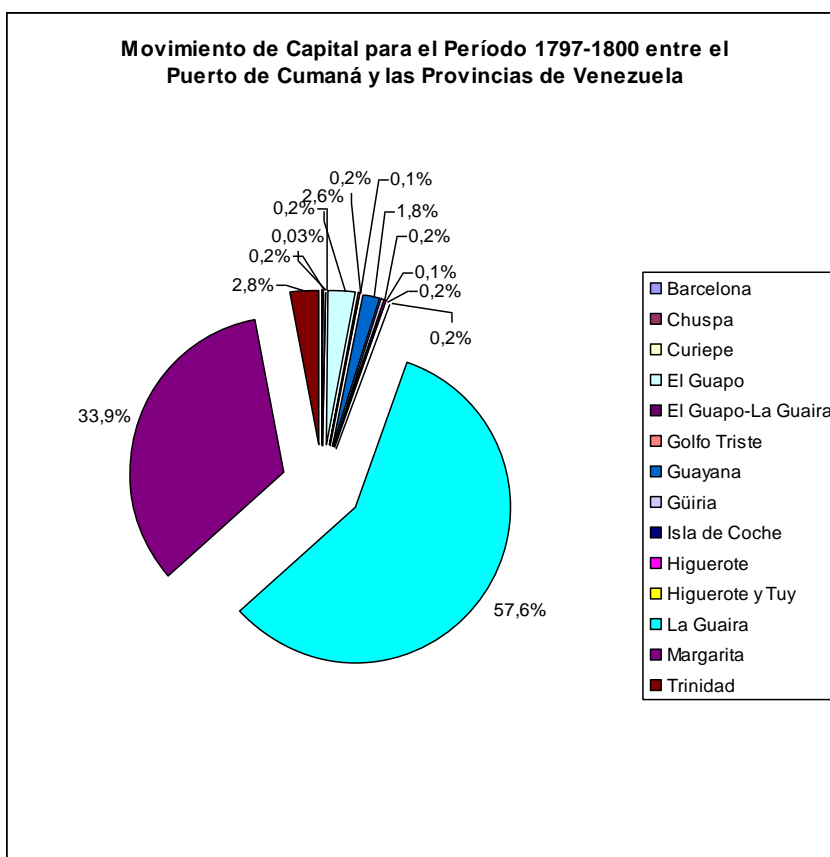
Cuadro # 52

Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1797-1800 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela					
Puertos	Introducción	Extracción	Total	Porcentaje	Balanza
Barcelona	0,0	41,3	41,3	0,2	41,3
Chuspa	0,0	7,5	7,5	0,0	7,5
Curiepe	0,0	37,5	37,5	0,2	37,5
El Guapo	483,6	125,0	608,6	2,6	-358,6
El Guapo-La Guaira	0,0	16,3	16,3	0,1	16,3
Golfo Triste	0,0	56,3	56,3	0,2	56,3
Guayana	0,0	418,9	418,9	1,8	418,9
Güiria	0,0	50,0	50,0	0,2	50,0
Isla de Coche	28,0	0,0	28,0	0,1	-28,0
Higuerote	0,0	37,5	37,5	0,2	37,5
Higuerote y Tuy	0,0	47,4	47,4	0,2	47,4
La Guaira	0,0	13.662,1	13.662,1	57,6	13.662,1
Margarita	207,8	7.841,5	8.049,3	33,9	7.633,7
Trinidad	320,0	345,0	665,0	2,8	25,0
Total	1.039,4	22.686,1	23.725,5	100,0	21.646,7

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1999, 2006, 2007.

Gráfico # 22



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1999, 2006, 2007.

III.- Etapa de ligero ascenso (1801-1803):

Durante este último ciclo ocupaba la Capitanía General el Brigadier Manuel Guevara y Vasconcelos y en 1802 llegaba a su fin la intendencia del polémico Esteban Fernández de León, por lo que fue sustituido interinamente durante un año por el Regente de la Real Audiencia de Caracas, Antonio López de Quintana. En Cumaná, continuaba al frente de la Gobernación Don Vicente de Emparan y Orbe.

Los conflictos internacionales tuvieron un breve receso entre marzo de 1802 y mayo de 1805 pero, por otro lado, desde Haití François Toussaint-Louverture invadió la parte española de Santo Domingo, lo que provocó que algunos de sus habitantes se refugiaran en la gobernación neoandaluza y la Real Hacienda tuviera que colaborar con su sostenimiento.

Por el lado fiscal y social, el 29 de abril de 1801¹⁹⁴ el rey aprobó el cobro de 4 reales por barril de aguardiente para el sostenimiento del Hospital de Cumaná, iniciándose su cobro en 1802.

Comercialmente, la negociación de capital en el puerto de Cumaná fue de 34.676 ps, lo cual implicó un promedio de 11.558,67 ps para el trienio, resultando que los años de 1802 y 1803 se ubicaron por encima del promedio indicado y, de ellos, 1802 fue el año de

¹⁹⁴ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1620. Fol. 209 y AANH: Colección Villanueva, 2da. Parte. Doc. # 103.

más alto índice de negociación con 12.505 ps. Por estas circunstancias, tanto los porcentajes para la introducción como para la extracción resultaron levemente superiores a los del período precedente ya que las introducciones alcanzaron el 1,89 % y las extracciones al 25,72 % para el ciclo de 1792-1803.

El movimiento naviero alcanzó casi al de la primera etapa pues fue de 426 embarcaciones, o sea, el 35,5 % de las naves empleadas para el comercio de cabotaje entre 1792-1803 y, aunque pudiera parecer muy bajo el capital negociado con respecto al número de embarcaciones movilizadas, no hay que olvidar el hecho de que en los registros fiscales comenzó a anotarse la entrada de embarcaciones con aguardiente pero sin el valor del mismo porque el impuesto no se pagaba por su costo sino por la cantidad de barriles introducidos. De manera que el capital negociado fue superior tanto en esta etapa como en las anteriores sólo que en ellas no hay constancia de la entrada de algunos productos como el aguardiente.

Para la introducción se emplearon 4 de las 21 terminales de modo que ello representó el 19 % de las mismas, mientras que las de extracciones alcanzaron al 49 % con 18 terminales, de manera pues que en esta etapa hubo una mayor diversificación en el empleo de terminales a nivel de extracción. Ahora bien, La Guaira continuó ejerciendo el liderazgo en la movilización de capital con 15.418 ps (44,5 %) dejando una balanza favorable para Cumaná por ese mismo monto. A continuación se encuentra Margarita con 8.867,3 (25,6 %), para permitir una balanza positiva a favor de Cumaná por 8.387,3 ps. De seguidas está Guayana con 5.542,3 ps (16 %) dejando también un saldo para Cumaná por esa misma cantidad. Luego estaría la terminal de Güiria dentro de la propia provincia de Cumaná con 1.125 ps para un porcentaje del 3,2 % y en quinto lugar quedó Barcelona con el 2,7 % con el saldo positivo para el puerto cumanés por 938,8 ps. Las otras terminales estarían representadas por porcentajes iguales o inferiores al 1 %.

Como en los dos lapsos anteriores, el puerto de Cumaná resultó favorecido positivamente en el monto total de su balanza comercial con las provincias de la Capitanía General de Venezuela por 31.938 ps que si lo comparamos con la totalidad del capital negociado por este puerto con todas las regiones durante el ciclo de 1792-1803, ese monto representaría el 15,8 %, mientras que el primero y segundo lapso fue de 1,7% y 10,7 %.

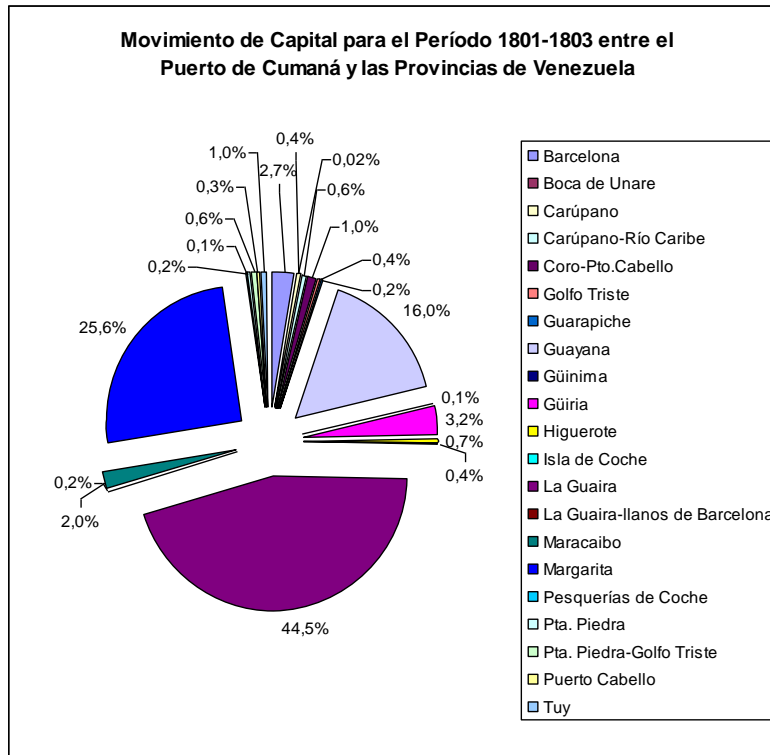
Cuadro # 53

Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1801-1803 entre el Puerto de Cumaná y las Provincias de Venezuela					
Puertos	Introducción	Extracción	Total	Porcentaje	Balanza
Barcelona	0,0	938,8	938,8	2,7	938,8
Boca de Unare	0,0	7,5	7,5	0,0	7,5
Carúpano	0,0	127,5	127,5	0,4	127,5
Carúpano-Río Caribe	0,0	225,0	225,0	0,6	225,0
Coro-Puerto Cabello	354,0	0,0	354,0	1,0	-354,0
Golfo Triste	0,0	125,0	125,0	0,4	125,0
Guarapiche	0,0	62,5	62,5	0,2	62,5
Guayana	0,0	5.542,3	5.542,3	16,0	5.542,3
Güinima	0,0	31,3	31,3	0,1	31,3
Güiria	0,0	1.125,0	1.125,0	3,2	1.125,0
Higuerote	0,0	245,8	245,8	0,7	245,8
Isla de Coche	0,0	125,0	125,0	0,4	125,0
La Guaira	0,0	15.418,3	15.418,3	44,5	15.418,3
La Guaira-Ilanos de Barcelona	0,0	69,5	69,5	0,2	69,5
Maracaibo	679,0	0,0	679,0	2,0	-679,0
Margarita	240,0	8.627,3	8.867,3	25,6	8.387,3
Pesquerías de Coche	0,0	37,5	37,5	0,1	37,5
Punta Piedra	0,0	70,0	70,0	0,2	70,0
Punta Piedra-Golfo Triste	0,0	198,8	198,8	0,6	198,8
Puerto Cabello	96,0	0,0	96,0	0,3	-96,0
Tuy	0,0	330,3	330,3	1,0	330,3
Total	1.369,0	33.307,0	34.676,0	100,0	31.938,0

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2009, 2010 y 2011

Gráfico # 23



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2009, 2010 y 2011

Cumaná y las provincias de Venezuela:

Aunque Cumaná era una región marginal a finales del vínculo con España, la extensión y calidad de sus tierras, amén de su posición geográfica colindante con la Provincia de Guayana y su río Orinoco y con las fecundas tierras de la Provincia de Venezuela, la hicieron divisar como una región con buenas posibilidades de prosperidad económica. Del inicio de este tránsito se encargaron algunos factores, entre los que se pueden mencionar: la participación en su territorio de las compañías comerciales de Barcelona y Caracas, el interés de la Corona por lograr algunas mejoras, el desplazamiento de los cultivos de cacao hacia el este debido al envejecimiento de los antiguos sembradíos caraqueños, la inmigración de personas de otras partes del imperio y de algunos extranjeros dedicados al comercio o a la producción y, además, la buena administración y dedicación mostrada por algunos gobernadores. Es por ello, entonces, que se ha podido ver cómo en ciertas etapas, no transidas por los conflictos bélicos, este comercio de cabotaje fue bastante próspero, al punto que se ha podido comprobar que aún para nuestra época de estudio, Cumaná continuó siendo un reextraedor de productos, tal como lo afirmara Nestares Pleguezuelo¹⁹⁵, pues este puerto recogía o remitía diferentes rubros, que luego transportaba a otros puntos, aun cuando mucho de este traslado ha debido practicarlo por vía fluvial o terrestre y del cual esperamos que una mayor revisión de los archivos nacionales pueda sacar a la luz tales movimientos. Por lo pronto, podemos decir que los 1.685 giros registrados por el Puerto de Cumaná hacia las provincias venezolanas, implicaron al menos

¹⁹⁵ Nestares Pleguezuelo, María José: *Íbidem*. Pág. 61.

10 tipos de embarcaciones entre las que predominaron las lanchas, los guairos y las goletas. Embarcaciones todas que se trasladaron hacia 20 terminales diferentes para las entradas, de las cuales unas 16 se catalogaron como sencillas por no haber tocado más que un solo puerto. Y para las salidas, la relación fue de 26 sencillas más unas 10 con destino doble, aunque también hubo algunas travesías en las que no se mencionó el destino o la procedencia. En todo caso, habría que decir que, a excepción de algún movimiento que involucró a Coro o a Maracaibo, la relación comercial cumanesa se efectuaba con su zona aledaña que correspondería a su propio territorio y a las áreas más próximas de las provincias vecinas de Caracas, Margarita, Trinidad y Guayana. Destacándose, principalmente, la terminal correspondiente al Puerto de La Guaira con 956 (56,7%) movimientos y, después estarían Margarita con 224 (13,29%) giros y Trinidad con 195 (11,57%). Viéndolo desde el punto de vista regional y tomando en cuenta únicamente las terminales que fueron comunes tanto para la entrada como para la salida, se verá que de las 1.625 embarcaciones a que en este caso se tomó como referencia, unas 562 (34,58%) estuvieron relacionadas con la región Oriental-Guayanesa y las restantes 1.039 (63,94%) con la Centro-Occidental. Adicionalmente, fue a través de esta última región por donde se captó la mayor cantidad del capital negociado (tomando como referencia la cifra parcial de 399.069,66 ps de los 1.625 movimientos), es decir, unos 290.314,03 (72,75%), contra lo que obtuvo la Oriental-Guayanesa que fue de 105.639,38 ps (26,47 %). Y es que de La Guaira procedía mercancía de reextracción europea, o sea, géneros, efectos y frutos que movilizaron unos 169.703,42 ps (88,46%) de los 191.838,22 ps que constituyó el capital total movilizado por introducciones desde las terminales venezolanas. El resto de las introducciones se trató de víveres (azúcar en libras o pilones, papelones, ristras de ajos y cebollas, plátanos, maíz y trigo), objetos utilitarios (cordobanes, hamacas y loza) y 47 esclavos. Además, también hubo introducción de bebidas alcohólicas, pero de ellas sólo se tiene información parcial puesto que no siempre los escribanos anotaban los volúmenes introducidos ni su costo.

Para las extracciones cumanesas se tomó una muestra amplia y representativa que permitió abarcar 91,69 % del capital total negociado para las ventas (210.850,82 ps). En este caso, los productos fueron muy variados y se precisó agruparlos en diversos tipos, entre los que cabría mencionar: víveres, ganado, derivados pecuarios, productos artesanales, entre otros. Sólo que para esta clase de intercambio, hubo mayor presencia de grupos y elementos relacionados con la alimentación (cerca del 60% del capital) y, además se incluyeron algunos productos de demanda externa (algodón, añil y cacao) que suponemos tenían como destino la metrópoli pero cuyo registro no lo aclaraba y que montaron la cifra de 42.569,29 ps (22,02% del valor de los productos escogidos). Asimismo, se debe precisar que la balanza resultó positiva para Cumaná por la cifra de 19.012,6 ps. Sin embargo, los números hasta ahora presentados, apenas corren el velo en lo concerniente a los contactos cumaneses que precisaban el pago de impuestos dentro de este ámbito, pues el libro de aduanas relativo al año de 1810 nos indica que, obviando las entradas y salidas de vacío, hubo más de un millar de movimientos legales entre enero y abril de ese año y la contabilidad sólo nos aporta unos 518, razón, además, para reconfirmarnos el papel reextractor de Cumaná que se planteó al principio de este aparte. Lo cual nos conduce al monto recogido por impuestos relativos a este comercio y que se ubicó en el tercer lugar de lo recabado en las diferentes regiones con unos 51.260,94 ps, de los cuales 7.780,94 ps correspondieron a las introducciones y los restantes 43.480 ps a las extracciones, en donde

la venta de sal al mercado externo a la ciudad de Cumaná, resultó ser el factor más importante a la hora de la recaudación fiscal.

Vale la pena destacar que este comercio legal y regional, sufrió de ciertos altibajos muy marcados y evidenciados en los años límites del lapso en estudio en el sentido en que en el primero (1786) se dio el mayor negociado de capital, mientras que en el último (1810) no se recogieron registros por introducción. Estos dos hechos podrían haberse originado, el primero a una entrada masiva de géneros, efectos y frutos europeos al Puerto de La Guaira y que motivó a que el Intendente Saavedra estipulara un monto máximo de introducción, pero que, evidentemente, una buena parte fue reenviada a Cumaná. El segundo caso, suponemos que se debió a una decisión de las autoridades de Caracas en cuanto a exonerar del pago de impuestos a las introducciones cumanasas. Adicionalmente, en la serie completa de los años 1792-1803 se reconocieron tres períodos: una primera etapa en donde hubo un crecimiento de las negociaciones (1792-1796), otra de depresión (1797-1800) y una última en la que hubo una ligera recuperación (1801-1803) pero que todas están relacionadas con los conflictos europeos, las interferencias comerciales entre las potencias y las decisiones gubernamentales acerca del quehacer mercantil.

CAPÍTULO IV

CONEXIONES COMERCIALES EN EL MUNDO COLONIAL HISPÁNICO

Comercio ínter imperial español en el Caribe:

A nivel general, dentro del imperio español, no había contravención alguna al intercambio comercial de los frutos locales entre las provincias indianas a excepción del impedimento que hubo por muchos años respecto al que pudiera hacerse entre la Nueva España y el Perú vía el Pacífico, debido a que se perjudicaba la venta de géneros europeos por el traslado hacia el sur de la mercancía china que arribaba en Acapulco a través del navío que desde Manila practicaba este recorrido. Así que, desde muy a inicios del siglo XVII y aunque no había en principio una prohibición expresa sobre la venta de cacao, los productores caraqueños aprovecharon este obstáculo para lograr poner su producto en el mercado novohispano, defendiendo su posición cuasi monopolística a fin de impedir la entrada del fruto procedente de Guayaquil hasta que en 1774 fue finalmente levantado el veto comercial entre ambos virreinos¹⁹⁶. Aparte de esta circunstancia, las trabas que en alguna oportunidad impusieran las autoridades indianas hacia la movilización de frutos del país entre las diferentes provincias, al final se resolvían a favor de la libertad de colocación de las mismas. Tal como sucedió, por ejemplo, en 1732 cuando la Real Audiencia de Santo Domingo falló a favor de unos vecinos de Margarita que poseían tierras en el Valle de Maracapaná de la Provincia de Cumaná y cuyo gobernador quería obligarles a vender sus cosechas en Araya y en la capital. Otra situación similar ocurrió unos años después entre los vecinos de la Nueva Barcelona y el gobernador de Caracas, quien les limitaba a aquéllos la salida de los cacaos de sus posesiones de Cúpira (región que estaba en litigio con la Provincia de Caracas) con el fin de que los adquiriera la Compañía Guipuzcoana y no la de Barcelona, a pesar de la pérdida que ello significaba a los productores puesto que esta última empresa los compraba a mejor precio. Sin embargo, mediante Real Cédula del 13 de diciembre de 1778¹⁹⁷, se reconoció el derecho de los vecinos a la libertad de la venta de sus frutos.

Los documentos referentes a las visitas públicas y las investigaciones de diferentes autores, demuestran que durante el siglo XVIII era muy frecuente el comercio que practicaban entre sí las Antillas mayores y entre ellas y la Costa Firme. Sobre Puerto Rico, se conoce que el comercio interno era muy difícil porque todo debía practicarse por trochas ya que se les prohibió el empleo de embarcaciones para el cabotaje por temor a que practicasen el contrabando. Pero desde otras regiones imperiales recibían algunos productos como sal, maíz, pescado seco, cordobanes y hamacas de Margarita; tabaco y cerdos de Santo Domingo; tasajo de Tierra Firme y arroz de las Islas Canarias¹⁹⁸.

¹⁹⁶ Arcila Farías, Eduardo: *Comercio entre Venezuela y México*. Editorial Galatea, México, 1950. Págs. 248-278. Además, por Real Orden del 9 de julio de 1793, se resolvió la libertad de comercio entre la Nueva España y todos los vasallos que quisieran realizar esas expediciones. AGN: Reales Órdenes. Tomo XII. Fols. 115-115v.

¹⁹⁷ AGN: Reales Cédulas, Tomo XI, fols. 196-200.

¹⁹⁸ Abbas, Íñigo: *Íbidem*. Pág. 171.

En cuanto a Santo Domingo, Sevilla Soler nos aclara que su mayor dedicación fue la ganadería que le daba grandes ventajas en la venta a su colindante Saint-Domingue, al abastecerlo de carnes para los esclavos y de animales para mover las molindas de los hacendados franceses. No obstante, desde mediados del siglo XVIII se retomaron allí las siembras de caña y, parcialmente, las de cacao, pero también se reforzaron las plantaciones de algodón y se iniciaron las de añil y café. De manera que igualmente pudo ejercer un intercambio comercial con sus provincias vecinas de Puerto Rico, Cuba, Margarita y con la Costa de la Capitanía de Venezuela. Así, importaba pescado, lozas, ollas, sal y cacao de Margarita y le vendía cueros y tabacos, mientras que a las costas de tierra firme las surtía de “brea, alquitrán, vino, aguardiente, maíz, arroz, bizcocho, azúcar, maderas, tabaco y cuero”¹⁹⁹ a cambio de “cordobanes, queso, mulas, cueros, lana, carne, sebo, manteca, sal, malaqueta, pescado y otros comestibles...”²⁰⁰. A Puerto Rico le remitía cacao, tabaco (reexportado), cordobanes, azúcar, cueros curtidos, ladrillos y maderas y de él recibía algunos cueros. De Cuba, obtenía azúcar y le ofrecía vino, aguardiente, carne y cacao. No obstante, el primer lugar comercial lo ocupó la Capitanía de Venezuela pues de 666.528 rs con 32 mrs, que exportó hacia los destinos hispánicos entre 1754 y 1775, unos 168.439 rs y 12 mrs correspondieron a la costa venezolana, más otros 4.500 rs relativos a Margarita. Y de los 6.307.323 rs con 3’8 mrs del total de las importaciones, unos 5.082.642 rs con 16 mrs concernieron a las costas venezolanas y 200.870 rs 11 mrs a Margarita²⁰¹.

Habría que añadir que los dominios de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita fueron, desde la emisión de la Real Cédula de su creación (4 de mayo de 1755), parte del giro metropolitano de la Real Compañía de Comercio de Barcelona, exportando de ellos la suma de 1.799.234 ps 3 rs. Aunque fue en Cumaná en donde obtuvo mayores beneficios (3.812.060 ps 6 rs).

La isla de Cuba, por otro lado, podía poner en el mercado hispánico global, especialmente, tres productos que le daban renombre como era el ganado, el tabaco y el azúcar. De esta forma no sólo se conformó con realizar transacciones con el Caribe sino que, a la vista del interés que había por aquellos días en la formación de compañías comerciales a semejanza de la Guipuzcoana de Caracas, algunos de sus vecinos vieron en ese modelo una forma de mejorar su condición económica y aumentar la producción de la isla al conectarse con mayor eficiencia con los Reinos de España. Para ello, comisionaron al comerciante Martín de Aróstegui a fin de que hiciera los trámites pertinentes ante la corte madrileña y obtener el permiso real, logrando finalmente el apoyo del rey Felipe V mediante Real Cédula del 18 de diciembre de 1740²⁰². Y aunque, su giro no incluía las provincias americanas, se le permitió la fabricación de embarcaciones menores para que sus

¹⁹⁹ Sevilla Soler, María Rosario: Santo Domingo Tierra de Frontera (1750-1800). CSIC, Sevilla, 1980. Pág. 206.

²⁰⁰ Íbidem. Pág. 205.

²⁰¹ Íbidem. Pág. 207.

²⁰² A la Compañía de La Habana se le concedió la libre introducción de sus frutos en la metrópoli y los de extracción de la harina, lozas y los útiles de construcción y armamento de los buques que se comprometía a construir en la isla. También debía surtir de víveres y armamento a las fortalezas cubanas y al presidio de la Florida. Y aunque no se le otorgaba el monopolio comercial, sí se la dotó del privilegio de combatir el contrabando y sus embarcaciones sólo pagaban el impuesto de tonelaje. Por capital, se estableció que fuese de un millón de pesos, compuesto en acciones de a 100 pesos cada una y que podían adquirir los naturales de la isla o los de la metrópoli y, entre tanto, el rey suscribió a su nombre y de la reina, unos 50 mil pesos. En verdad la empresa, como tantas otras de la época, sufrió los inconvenientes de las guerras, los malos manejos administrativos y las pérdidas que significaron el finiquito del pacto sobre el tráfico del tabaco.

habitantes pudieran aplicarse a ese negocio y, una vez que se dictaminó el libre comercio, sus embarcaciones se aproximaron a otros derroteros como, Veracruz y, posiblemente, fueron algunos de sus barcos los que arribaron a Cumaná procedentes de esa isla.

Los antecedentes más lejanos referentes al comercio entre Cumaná y los otros dominios españoles los hallamos documentados en el muy profundo estudio de Ricardo I. Castillo H. sobre Cumaná en los años transcurridos entre 1560 y 1620. Allí, el referido autor demuestra que Cumaná se abastecía de productos europeos mediante reexportaciones procedentes, en primer lugar, de Margarita y, ocasionalmente, de Santo Domingo y Puerto Rico. Entre los productos que recibía estaban los vinos, el aceite, las aceitunas, los textiles y la clavazón, pero también le remitían algunos productos que Castillo supone de origen local como eran las conservas, la carne de membrillo, gallinas, cerdos y queso. En contrapartida, Cumaná exportaba principalmente: tabaco, caña de azúcar, palo de brasil, cueros, sal, maíz, pescado y melado²⁰³.

Como se ha podido apreciar desde los párrafos iniciales de este capítulo, era habitual el intercambio comercial entre Cumaná y los otros dominios españoles para abastecerse de aquellos productos que faltaban para cubrir sus necesidades básicas y también para vender aquellas mercancías que les sobraran. Ahora bien, habría que agregar dos hechos para comprender el alcance de la situación. El primero es que existía una comunidad cultural desde los tiempos anteriores a la llegada de los europeos y que para la época de nuestro estudio había trascendido hacia todas aquellas personas que habían sido tocadas por la cultura hispano caribeña, de modo que se compartían gustos, tradiciones, alimentos y hasta vínculos familiares que los hacían estar en contacto. El otro hecho es que por razones de la misma organización imperial, la Gobernación de Cumaná dependió de otras regiones en diferentes aspectos. Así pues, en lo referente a la administración de justicia perteneció al área de la Audiencia de Santo Domingo hasta que el rey Carlos III expidió en 1786 la Real Cédula de la creación del máximo tribunal de Caracas. En lo religioso, formó parte de los anexos ultramarinos del Obispado de Puerto Rico hasta que en 1790 se creó el de Guayana del cual formó parte de su jurisdicción. En lo gubernativo, al crearse el Virreinato de Santa Fe en 1739, la Gobernación de Nueva Andalucía quedó sujeta a él. Además, como explicaba el gobernador Diguja en sus notas de 1761²⁰⁴, al Virreinato de México le correspondía la remisión de la paga de la Guarnición del Castillo de Araya.

Pero continuando con el plano comercial y ya para el siglo XVIII, podemos acudir nuevamente al informe del gobernador Gual quien determinó que entre finales de julio de 1756 y octubre de 1757 y luego entre mediados de abril de 1759 y principios de septiembre de 1766, entraron al puerto de la capital neoandaluza unas 54 naves procedentes de otros dominios españoles y salieron hacia esos destinos unas 48. De modo que si atendemos al hecho de que el total de entradas y salidas registradas en el documento fue de 75 y 58, respectivamente, entonces, podemos decir que el porcentaje de naves que se relacionaron con ese giro fue del 72% para las arribadas a Cumaná y 82,76% para las remisiones. Los destinos hacia la isla La Española fueron Santo Domingo con 27 (46,6%) naves y Monte Christi con otras 14 (24,1%). Pero también se presentaron otros puertos de llegada

²⁰³ Castillo Hidalgo, Ricardo Ignacio: *Asentamiento Español y Articulación Interétnica en Cumana (1560-1620)*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, 2005. Págs. 498-537.

²⁰⁴ Diguja Villagómez, José: Ob. Cit. Pág. 233.

antillanos como Puerto Rico con 6 naves (10,3%) y, por último, una (1,72%) embarcación hacia Santiago en Cuba.

Las entradas correspondieron a 50 (66,7%) de La Española en las que 15 procedían de Monte Christi y 35 de Santo Domingo, mientras que de Puerto Rico se enviaron 4 (5,3%) embarcaciones. Adicionalmente, arribaron unas 9 naves corsarias.

Se evidenció que el año de 1761 fue el de mayor movimiento naviero con 30 (29,42%) embarcaciones del total de 102 para los dominios españoles, de las cuales 11 correspondieron a las salidas y 19 a las entradas. Luego le siguieron los años de 1759 y 1765 con 18 (17,65%) embarcaciones cada uno.

En lo referente a las naves empleadas, las balandras resultaron ser las más usadas de los 102 movimientos registrados, de donde 29 (28,43%) correspondieron a las entradas y 23 (22,55%) a las salidas. Seguidamente, estuvieron las goletas con 21 (20,59%) arribos y 22 (21,57%) salidas. Después los bergantines con 3 (2,94%) entradas y 2 (1,96%) salidas y, finalmente, 1 corbeta (0,98%) que entró en 1756 procedente de Santo Domingo.

Por otro lado, en el marco de las series comprendidas entre 1714-1724 y 1734-1785, investigadas por Nestares Pleguezuelo²⁰⁵ referentes al comercio cumánés, se anota que de las 3.000 salidas que cubrieron la totalidad de los años investigados por la autora, unas 333 (11,1%) embarcaciones estuvieron relacionadas con el área de los otros dominios españoles. Y de las 1.137 entradas, unas 104 (9,15%) pertenecieron a dicha región. O sea, que el ámbito hispano ocupó un total de 437 (10,56%) movimientos.

Conforme a este tipo de investigaciones, se podría acudir nuevamente al estudio emprendido por Sevilla Soler²⁰⁶ en el que logró precisar las embarcaciones que hicieron comercio con aquella isla entre los años de 1754 y 1775. De tal manera que si de la lista que ella presentó se entresacan las naves que correspondieron al Puerto de Cumaná, obtendremos que fueron 12 (6,49%) las embarcaciones que partieron de Santo Domingo hacia la capital neoandaluza de un total de 185 cuyo giro comercial fue el de los dominios españoles. Y en lo concerniente a las que partieron desde Cumaná hacia La Española se contabilizaron 62 (12,47%) navíos de un total de 497 que arribaron a aquella isla.

Según la aludida investigación, el año de 1763 fue el de mayor participación cumanesa en este mercado con 7 salidas y 2 entradas, seguido por los años de 1759 y 1760 con 6 movimientos, o sea, 4 salidas y 2 entradas para 1759 y tan sólo 6 salidas para el subsiguiente año. También se aprecia que hubo sólo 8 años con arribos: 1756, 1759, 1763, 1764, 1767, 1768, 1773 y 1774, mientras que las salidas se efectuaron durante casi todos los años excepto en 1774 en que no hubo ningún registro.

En lo referente a las naves empleadas para este tipo de comercio, la información de la referida autora difiere a la ofrecida por el gobernador Gual pues ella señala que las goletas fueron las principales motorizadoras de este giro con 38 naves (51,35%) de las cuales, en relación al puerto cumánés, 36 correspondieron a las salidas y dos a las arribadas. Así pues, que las balandras, según este estudio, quedarían en segundo término con 35 (47,3%) embarcaciones, es decir, 25 para las salidas y 10 para las entradas. Por último, hubo un solo guairo el cual salió de Cumaná en el año de 1773.

Interesante también el trabajo de Sevilla Soler, por cuanto en él se apuntan las mercancías comerciadas y sus valores. De este modo, tenemos que al efectuar la sumatoria

²⁰⁵ Nestares Pleguezuelo, Ma. José: *El Comercio Exterior del Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Universidad de Almería, 1996. Págs.135-137.

²⁰⁶ Sevilla Soler, Ma. Rosario: *Íbidem*. Págs. 409-28.

correspondiente a las embarcaciones del tránsito Santo Domingo-Cumaná, obtenemos que la importación cumanesa cubrió un monto de 77.175 rs y 11 mrs, correspondiente a melado, bizcocho, maíz, arroz, harina, cueros, caoba, hierro y varios frutos en los que se incluyó el tabaco. Mientras que la exportación efectuada por nuestro puerto fue de sebo, carne, queso, cueros, pescado, loza, sal, cacao, algunos frutos y mulas, todo ello por un total de 578.574 rs y 28 mrs.

Continuando con esta revisión documental sobre los antecedentes comerciales de Cumaná con las otras posesiones españolas, habría que recordar que mientras funcionó la Real Compañía de Comercio de Barcelona, ella podía formar desde la metrópoli un registro compartido con varios destinos de su área asignada. Igualmente, fue práctica común almacenar mercancías en alguna de sus factorías y luego dispersarlas hacia las otras regiones mediante el empleo de naves de menor calado. Sin embargo, dadas las denuncias sobre el aprovechamiento de esta última práctica descrita como una oportunidad para el contrabando, la Corona tomó la decisión de prohibírsele mediante Real Orden del 28 de agosto de 1775²⁰⁷. En todo caso, para formarnos una idea de este tránsito naviero y mercantil y de los montos involucrados, podríamos tomar como ejemplo el informe elaborado por el contador de la Empresa acerca de las remisiones efectuadas durante los años de 1764-1768.

Cuadro # 54

Movimiento Portuario de Mercancía de la Real Compañía de Comercio de Barcelona desde los Dominios Españoles hacia Cumaná (1764-1768)							
Nro	Fecha	Embarcación	Nombre	Capitán	Puerto de salida	Monto	
						Rs	Mrs
1	30-03-64	bergantín	Ntra. Sra. Del Carmen	Cap. D. Joseph de Castro	Sto. Domingo	17.2261	1/4
2	12-07-64	lancha	No menciona	Patrón Juan Martín de Mata	Margarita	3.582	2/4
3	26-09-64	balandra	S. Joseph y las Ánimas	Cap. D. Joseph Antonio Barri	Sto. Domingo	14.869	1/4
4	07-03-65	goleta	La Soledad	Cap. D. Joseph Barrera	Sto. Domingo	8.320	
5	15-04-65	balandra	Ntra. Sra. Del Pilar	Cap. Joseph Cabrera	Pto. Rico	25.565	1/4
6	30-09-65	goleta	Sta. Bárbara	Cap. Juan Villegas	Margarita	51.884	
7	05-11-65	lancha	No menciona	Patrón Domingo Mateys	Margarita	1.475	
8	18-11-65	balandra	Ntra. Sra. Del Amparo	Cap. D. Joseph Zamora	Sto. Domingo	158.355	2/4
9	17-12-65	lancha	No menciona	Patrón Diego Bron	Margarita	719	
10	10-03-66	balandra	La Amistad	Cap. Juan Rasset	Margarita	877	
11	23-10-66	lancha	No menciona	Patrón Fco. Antonio Coimbra	Margarita	1.992	3/4
12	11-04-67	varias lanchas			Margarita	2.647	1/2
13	26-10-67	bergantín	Culicán	Cap. D. Lorenzo Daniel	Sto. Domingo	85.434	
14	14-06-68	balandra*	Ntra. Sra. De la Merced y S. Antonio de Padua	Cap. D. Juan Gatell	Sto. Domingo	23.439	3/4
15	09-11-68	no menciona				131.030	

*Esta nave fue identificada por Sevilla Soler en: Santo Domingo Tierra de Frontera (1750-1780). CSIC, Sevilla, 1980. Pág. 447

Fuente: AGI: Indiferente, Leg. 2382.

²⁰⁷ AGN: Reales Órdenes. Tomo VI. Fol. 31 y Traslados, Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1610. Fol. 252. Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 129.

Un intento adicional para obtener mayores beneficios económicos y ampliar las conexiones de la gobernación neoandaluza con los otros dominios españoles, se verificó en 1786 cuando un grupo de vecinos hacendados de la Nueva Barcelona, dirigió una representación al intendente Saavedra a fin de que se les permitiera remitir unas dos mil fanegas de cacao a Veracruz y otras mil a La Habana, Puerto Rico, Santo Domingo y Trinidad. La respuesta de Saavedra fue la de abrirles el comercio a las islas y buscar que se organizara sólidamente el comercio que se pretendía realizar con la Nueva España, por lo que se formó todo un expediente con la participación del visitador de las Cajas de Cumaná, Don José de Oraá y del gobernador Antonio de Pereda. A pesar de lo actuado y de la favorable disposición de Saavedra, el gobernador Pereda tuvo que dirigirse al Secretario de Estado y Despacho Universal de Indias Don Antonio Valdés porque para la fecha (julio de 1789) aún no se había podido establecer el comercio con Veracruz debido a la petición de Don Josef de Tovar, del comercio de Caracas, ya que él tenía dispuesta la carga de cacao que enviaría a la Nueva España²⁰⁸.

Si bien es cierto, tal como lo revela Demetrio Ramos²⁰⁹, que tanto al suprimirse la expedición de flotas y galeones a cambio de la remisión de navíos de registro como el hecho de irse consolidando la apertura del libre comercio dentro del ámbito imperial, derivó en la desarticulación de algunos mercados interprovinciales a cambio del acrecentamiento de las relaciones intercontinentales²¹⁰, también es cierto que el mismo autor refiere que esa desconexión no se dio con la misma profundidad en todas las áreas, de modo que este último caso parece haber sido el de Cumaná respecto a su relación comercial con Puerto Rico y Santo Domingo, pues se aprecia una continuación de los giros relativos a esas dos terminales a lo largo del período estudiado de 1786-1810, esto es, claro está, mientras esas posesiones se mantuvieron bajo el control hispano. Lo más probable es que para estas situaciones particulares, las transformaciones se efectuaran más bien en relación a los agentes comerciales involucrados, puesto que entraron en actividad otras personas como fueron los catalanes quienes, como se ha dicho, se vieron favorecidos con el agrado real para la creación de la Compañía de Comercio y se les otorgó el ámbito comercial de Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Cumaná con sus dos puertos principales: Cumaná, propiamente, y Nueva Barcelona. En todo caso, es de advertir que el mayor flujo comercial de la gobernación neoandaluza hacia los destinos hispano-caribeños, parece haberse dado a través del puerto de la Nueva Barcelona y no por la vía de Cumaná, como se aprecia en el cuadro # 55 en el que se resume el movimiento de capital por concepto de importaciones y exportaciones efectuado por el Puerto de la Nueva Barcelona para los años de 1806-1807 y cuyos datos fueron presentados por los propios ministros de la Real Hacienda a la Superintendencia de Caracas. Allí se observa que el capital transado fue bastante elevado si consideramos que se trata de tan sólo dos años y que se efectuó con los propios dominios españoles. Además, llama la atención que la exportación supere con creces a la importación

²⁰⁸ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores Tomo 1625. Fols. 1-126. Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 133.

²⁰⁹ Ramos, Demetrio: *Minería y Comercio Interprovinciales en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Universidad de Valladolid, Valladolid, 1970. Pág. 255 y sigs.

²¹⁰ Arcila Farías sostiene que la libertad comercial ínter imperial fue una medida más importante que la apertura a las naciones extranjeras y que ella propició una mayor producción, pero también una lucha por los mercados y el autoabastecimiento. Arcila Farías, Eduardo: *Comercio entre Venezuela y México*. Editorial Galatea, México, 1950. Pág. 15.

tomando en cuenta que de las 21 naves involucradas, sólo 9 se utilizaron para la exportación.

Cuadro # 55

Movimiento de Capital entre el Puerto de la Nueva Barcelona y Otros Dominios Españoles (1806-1807)	
Importación 1806	2.478,19
Exportación 1806	8.380,69
Importación 1807	3.510,69
Exportación 1807	8.531,50
Total	22.901,06

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez
Fuentes: AGN: IERHda. Tomos CCLXXX. Fol. 167 y CCLXXXVIII.
Fol. 187.

En referencia a Cumaná, reiteramos, se aprecia que, para la época en estudio, los giros hacia Santo Domingo y Puerto Rico continuaron durante todo el lapso, a excepción del momento en que Santo Domingo dejó de formar parte del Imperio Español, es decir, que el tráfico fue permanente, incluso, hasta 1797 en que ya no existía ese vínculo con España. Y en el caso de Puerto Rico, los contactos no cesaron aun cuando hubo años en que no aparecen salidas sino entradas, tal como fueron los casos de 1795 y el lapso comprendido entre 1799 y 1801. No así sucedió con Santo Domingo en que no hubo año desde 1786 hasta 1797 en que no zarpara, al menos una embarcación.

En todo caso, para poder apreciar mejor los intercambios del Puerto de Cumaná con los de los dominios españoles ajenos a la Capitanía de Venezuela, se ha creído oportuno mostrar con exactitud cuáles fueron las mercancías transadas, los montos de capital y, en general todo lo concerniente a este tipo de actividad. Mas, por lo pronto, iniciaremos esta exposición con las terminales que participaron entre 1786 y 1810.

Las terminales hispanoamericanas:

Como ya hemos precisado en el aparte precedente, la relación del Cumaná colonial con las Antillas Mayores era de larga data pero ahora nos proponemos visualizar cómo continuaron esos antiguos nexos y cómo surgieron otros a lo largo de los últimos años del vínculo colonial. De este modo, tenemos que del total de los 190 giros que se relacionaron con los dominios hispanos para la etapa comprendida entre 1786-1810, se contabilizaron que unas 54 naves partieron hacia Puerto Rico, lo cual representó el 45,4% de las remisiones, y hacia Santo Domingo se despacharon unas 32 embarcaciones desde Cumaná, por lo cual ese destino significó el 26,9%. Adicionalmente, desde nuestro puerto salieron unas 8 naves (6,7%) en dirección hacia ambas Antillas Mayores.

Después de Puerto Rico y Santo Domingo, los siguientes puertos de preferencia para las extracciones fueron Santiago de Cuba y La Habana con un total para la isla de 11 remisiones (9,2%) que se efectuaron en los años: 1786, 1790, 1796, 1797, 1799 y 1803.

En cuarto lugar estuvo el puerto de Veracruz con 6 salidas, todas ocurridas después de la permisión de apertura de esa terminal novohispana a cualquier posesión española para el envío de cacao. Sin embargo, sólo en 4 registros se manifiesta la remisión de cacao desde

Cumaná y en un quinto se dice enviar “frutos locales”, en los que fácilmente se podría incluir ese rubro.

Seguidamente estarían las terminales de Cartagena y Santa Marta en el Nuevo Reino de Granada, con un total de 4 salidas (3,4%), efectuadas en 1797, 1798, 1803 y 1810.

En último lugar estaría Montevideo con 2 salidas (1,7%), una realizada en 1802 y otra en junio de 1810.

En fin, que las terminales para extracción de productos cumaneses dentro del ámbito de los otros dominios españoles, alcanzó a un total de 6 para el lapso comprendido entre 1786 y 1810.

En lo referente a las terminales de procedencia, se han catalogado dentro de las 71 embarcaciones arribadas, dos rangos en los que no está muy claro su origen puesto que en su asiento contable no se menciona su puerto de partida o, en todo caso, se escribe genéricamente como “dominios españoles”. Así, la primera categoría se dio en una ocasión (1,4%) y para el rango “Dominio Españoles” la ocurrencia fue de tres (4,2%) oportunidades.

Aparte de esta situación, nos encontramos con una sola terminal adicional a las de salida como fue Buenos Aires con un arribo (1,4%) efectuado en 1797, año en que también llegó una nave procedente de Montevideo y la única del Nuevo Reino.

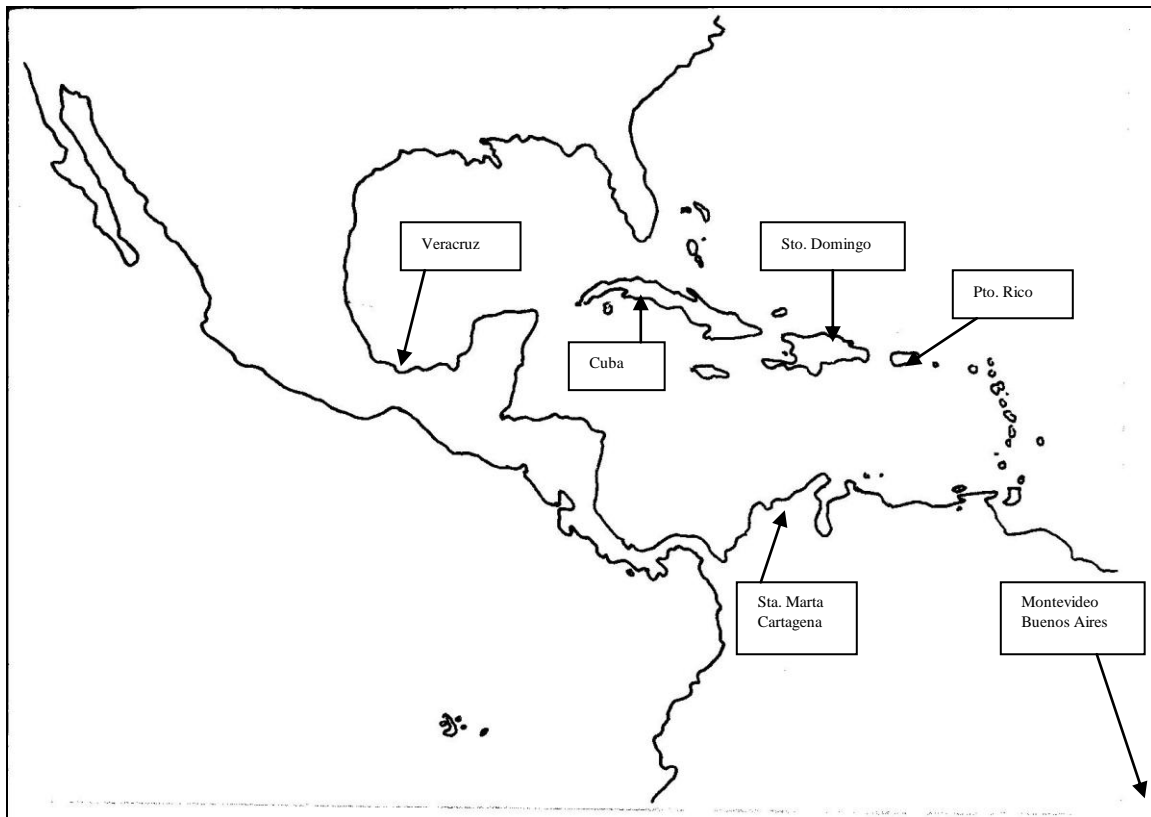
La terminal dominante, nuevamente fue Puerto Rico con 42 entradas, lo que representó el 59,2% y que se dieron durante 12 años del lapso en estudio. Mientras tanto, Santo Domingo también estuvo en segundo lugar en las llegadas con 12 (16,9%) naves remitidas a lo largo de 6 años desde 1785 hasta 1795 en que cesó su pertenencia a España y pasó a manos de Francia.

Cuba, por su lado, realizó tan solo tres envíos (4,2%) también en tres años: 1796, 1802 y 1803.

Adicionalmente a todo este asunto de entrada y salida de naves se ha dejado de último unas 8 embarcaciones que tuvieron la particularidad de tocar también algún puerto perteneciente a las provincias venezolanas, o sea, de destino doble. Precizando más aún, los casos fueron unas tres embarcaciones que partieron de Santo Domingo y tocaron a La Guaira antes de terminar en Cumaná en los años de 1786, 1787 y 1797. Otra nave en 1797 que procedía de Cuba-La Guaira y, por último, dos más que salieron de Puerto Rico, una de ellas tocando a La Guaira (1802) y la otra a Trinidad (1790). Para las salidas con destino doble, nos encontramos que en 1786 se remitió una embarcación hacia Cartagena vía La Guaira y otra que debía tocar Trinidad y Santo Domingo.

Se ha de decir que las terminales comunes para las entradas y salidas de naves, agruparon a 168 de las 190 en las que participó Cumaná para esta región y que Puerto Rico con 96 naves y Santo Domingo con 44, se perfilaron con el 83,3% de las 168 embarcaciones en cuestión. O, si se toma el total de los 190 giros y no sólo los que tuvieron remisiones bidireccionales, entonces el porcentaje sería del 73,68%.

Mapa #3
Algunas Terminales de los Otros Dominios Españoles Relacionadas Comercialmente con el Puerto de Cumaná (1786-1810)



En el Cuadro # 56 se pueden apreciar todas las terminales hispanoamericanas con las que comerció Cumaná, incluyendo las compartidas con algún puerto de las provincias de Venezuela.

Cuadro # 56

Terminales con las que Comerció el Puerto de Cumaná con Otros Dominios Españoles (1786-1810)				
Puertos	Entradas	%	Salidas	%
Buenos Aires	1	1,4	0	0,0
Cartagena de Indias	0	0,0	2	1,7
Cartagena-La Guaira	0	0,0	1	0,8
Cartagena-S. Marta	1	1,4	1	0,8
Cuba	3	4,2	11	9,2
Cuba-La Guaira	1	1,4	0	0,0
Dominios Españoles	3	4,2	0	0,0
Montevideo	1	1,4	2	1,7
Puerto Rico	42	59,2	54	45,4
Pto Rico-La Guaira	1	1,4	0	0,0
Pto. Rico-S. Domingo	0	0,0	8	6,7
Pto. Rico-Trinidad	1	1,4	0	0,0
Santa Marta	0	0,0	1	0,8
Santo Domingo	12	16,9	32	26,9
S. Domingo-La Guaira	3	4,2	0	0,0
S. Domingo-Trinidad	0	0,0	1	0,8
Veracruz	1	1,4	6	5,0
No Menciona	1	1,4	0	0,0
Total	71	100,0	119	100,0

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Capital negociado:

La totalidad del capital negociado dentro del comercio efectuado con las otras posesiones españolas alcanzó (sin tomar en cuenta las omisiones de valores de algunas mercancías como las bebidas alcohólicas) la suma de 187.666,79 ps, los cuales se distribuyeron de la siguiente manera:

Cuadro # 57

Capital Negociado entre los Dominios Españoles y Cumaná (1786-1810)	
Puertos	Capital (Ps)
Buenos Aires	288,00
Cartagena de Indias	2.715,13
Cartagena-La Guaira	1.133,25
Cartagena-Sta. Marta	2.470,38
Cuba	33.192,47
Cuba-La Guaira	696,00
Dominios Españoles	143,50
Montevideo	8.016,88
Puerto Rico	59.241,31
Puerto Rico-La Guaira	975,00
Puerto Rico-Sto. Domingo	8.075,50
Puerto Rico-Trinidad	225,00
Santa Marta	300,00
Santo Domingo	37.514,13
Santo Domingo-La Guaira	4.677,75
Santo Domingo-Trinidad	126,25
Veracruz	27.876,25
No Menciona	*0,00
Total	187.666,79

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

*No aparece el valor de 32 barriles de aguardiente

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda.

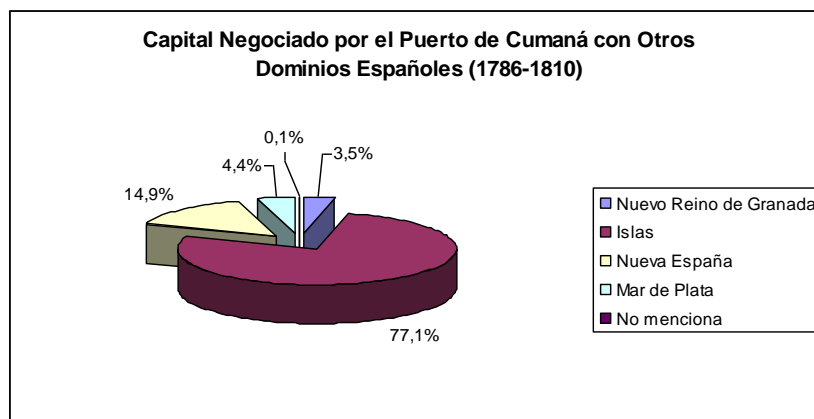
Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Ahora bien, estas 18 alternativas se pueden agrupar en cinco regiones en las que destacarían las islas por su mayor volumen de capital negociado ya que éste ascendería a 144.723,41 ps, lo que representaría el 77,1%. Le siguió la Nueva España con 27.876,25 ps que sería el 14,9% y muy debajo de estas dos regiones que abarcaron casi todo el comercio, estaría la zona del Río de la Plata con las terminales de Montevideo y Buenos Aires con un capital negociado de 8.304,88 ps, o sea, el 4,4%. Luego estaría el Nuevo Reino de Granada representado por Cartagena y Santa Marta con 6.618,75 ps (3,53%). Por último, con tan sólo el 0,076% se encuentran aquellos asientos en los que no se menciona con especificidad las terminales en cuestión.

Si comparamos el capital negociado por las acciones de importación y exportación, podremos determinar que en cuanto a importaciones el mayor porcentaje de negociación fue efectuado a través de Puerto Rico (57,64%), luego tendríamos a Santo Domingo (13,3%) y Cuba con 10,34%. Para la exportación, las negociaciones de capital más destacadas

fueron Santo Domingo (23,81%), Cuba (21,89%), Veracruz (21,6%) y Puerto Rico (16,66%), todo ello tomando únicamente los giros en su carácter sencillo, no compartido con otro puerto

Gráfico # 24



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Esta última relación nos da a entender que aunque el contacto comercial o naviero fuera más continuo con una región que con otra, no significaba que la negociación de capital fuera superior ya que ésta se encontraba en relación al valor y calidad de los productos negociados. Por ejemplo, hemos visto que Cumaná remitió 54 embarcaciones a Puerto Rico, sin embargo, su capital movilizado por exportación fue de 19.888,56 ps mientras que a Veracruz se enviaron sólo 6 naves y el capital negociado llegó a los 25.787,38 ps pues, no se ha de olvidar, que hacia allá hubo varios despachos del cotizado cacao.

En lo concerniente a la balanza comercial, ésta resultó negativa en varios casos particulares, mas si lo observamos en conjunto, en definitiva fue mayor el capital negociado por exportación que el relacionado con la importación por una diferencia de 51.127,79 ps.

Si visualizamos las exportaciones por regiones y no por terminales, también encontramos una buena relación positiva en la balanza comercial. Así tenemos que tomando a las islas caribeñas como un conjunto, resulta que la exportación fue superior por 20.596,91 ps, pero si lo vemos por terminales tendríamos que para la terminal de Puerto Rico la movilización de capital fue de 59.241,31 ps, y la diferencia en contra del Puerto de Cumaná resultó ser de 19.464,19 ps aun cuando éste fue el cuarto destino cumanés. Del mismo modo, también resultaron negativas la casi totalidad de las transacciones en las que se involucró algún otro puerto de las provincias de Venezuela como fueron los casos de Cuba-La Guaira por 696 ps, Puerto Rico-La Guaira con 975 ps en negativo, Puerto Rico-Trinidad en el que la diferencia en contra del puerto neoandaluz fue de 225 ps y, finalmente, Santo Domingo-La Guaira que no tuvo contrapartida a la importación de esa procedencia por lo que resultó también negativa con 4.677,75 ps. En cambio, fueron positivas (por tratarse de exportaciones) las transacciones dobles de Santo Domingo-Trinidad con 126,25 ps a favor y la de Cartagena-La Guaira por 1.133,25 ps.

Los dos últimos casos negativos con procedencia simple fueron el de Buenos Aires con una única transacción en el año 1797 por 288 ps y los registros a “Dominios Españoles” que ameritaron la entrada de 143,5 ps en mercancía.

Sin embargo, como se dijo, visto el asunto por regiones, el valor de las exportaciones fue superior a la de las importaciones pues tenemos que en el caso de las islas la exportación fue de 82.660,16 ps y la importación de 62.063,25 ps, dejando una diferencia positiva para Cumaná de 20.596,91 ps. Situación que también se repitió con la Nueva España por unos 23.698,5 ps, con el área del Cono Sur por unos 4.097,88 ps y la región del Nuevo Reino de Granada por unos 2.878 ps.

Cuadro # 58

Relación del Capital Negociado en Pesos entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles (1786-1810)			
Puertos	Capital por Importación (Ps)	Capital por Exportación (Ps)	Exp-Imp (Ps)
Buenos Aires	288,00	0,00	-288,00
Cartagena de Indias	0,00	2.715,13	2.715,13
Cartagena-La Guaira	0,00	1.133,25	1.133,25
Cartagena-Sta. Marta	1.870,38	600,00	-1.270,38
Cuba	7.056,56	26.135,91	19.079,35
Cuba-La Guaira	696,00	0,00	-696,00
Dominios Españoles	143,50	0,00	-143,50
Montevideo	1.815,50	6.201,38	4.385,88
Puerto Rico	39.352,75	19.888,56	-19.464,19
Pto. Rico-La Guaira	975,00	0,00	-975,00
Pto. Rico-S. Domingo	0,00	8.075,50	8.075,50
Pto. Rico-Trinidad	225,00	0,00	-225,00
Santa Marta	0,00	300,00	300,00
Santo Domingo	9.080,19	28.433,94	19.353,75
S. Domingo-La Guaira	4.677,75	0,00	-4.677,75
S. Domingo-Trinidad	0,00	126,25	126,25
Veracruz	2.088,88	25.787,38	23.698,50
No Menciona	0,00	0,00	0,00
Total	68.269,50	119.196,35	51.127,79

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Al visualizar el monto total del capital negociado ya no por terminales sino por la serie completa de los años comprendidos entre 1792 y 1803, se observa que el mayor movimiento se efectuó en 1797 con 35.063,06 ps (18,7%), seguido por 1803 con unos 26.549,38 ps (14,15%) y 1802 con 26.532,81 ps (14,14%). Lo cual, para el caso del año de 1797, podría haber ocurrido debido al cierre de la ruta hacia Europa por la guerra con Inglaterra. En cuanto a 1802 y 1803, estaba el asunto de la revolución haitiana en su mayor fuerza y es posible que la mercancía que en otros tiempos debía llegar de Europa hasta Santo Domingo fuera desviada hacia diferentes puertos hispanos, más aún tomando en cuenta la diáspora dominicana. Por otro lado, durante la primavera de 1802 Francia e Inglaterra firmaron la paz en Amiens lo cual permitió el tránsito libre de las embarcaciones y de las mercancías que han debido estar represadas y, además, estaría el factor de la previsión de abasto del imperio pues se tenía la convicción de que los convenios eran tan sólo producto de un armisticio.

En este sentido, se aprecia cómo los negocios con Puerto Rico se incrementaron tanto para la remisión de mercancía como para la recepción. Si vemos los números correspondientes a las importaciones totales realizadas por Puerto Rico entre 1792 y 1801, obtendremos la cifra de 5.444,38 ps, mientras que durante el bienio de 1802-1803 la importación alcanzó la cifra de 28.075,13 ps. Y en lo concerniente a la exportación total para ese destino entre 1792-1801 alcanzó los 3.339,13 ps y la del bienio mencionado registró la cifra de 10.507ps.

Cuadro # 59

Relación entre el Capital Movilizado en Pesos por Exportaciones e Importaciones en el Puerto de Cumaná con Otros Dominios Españoles (1792-1803)					
Años	Exportaciones (Ps)	%	Importaciones (Ps)	%	Exp-Imp (Ps)
1792	456,00	0,60	1.229,31	2,12	-773,31
1793	818,75	1,07	1.301,44	2,24	-482,69
1794	4.367,38	5,72	2.921,50	5,03	1.445,88
1795	11.647,44	15,24	5.540,75	9,54	6.106,69
1796	8.360,00	10,94	4.220,63	7,27	4.139,38
1797	26.939,94	35,26	8.123,13	13,99	18.816,81
1798	2.548,13	3,33	618,00	1,06	1.930,13
1799	362,13	0,47	0,00	0,00	362,13
1800	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1801	0,00	0,00	1.935,50	3,33	-1.935,50
1802	9.724,00	12,73	16.808,81	28,95	-7.084,81
1803	11.185,25	14,64	15.364,13	26,46	-4.178,88
Total	76.409,00	100,00	58.063,19	100,00	18.345,81

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

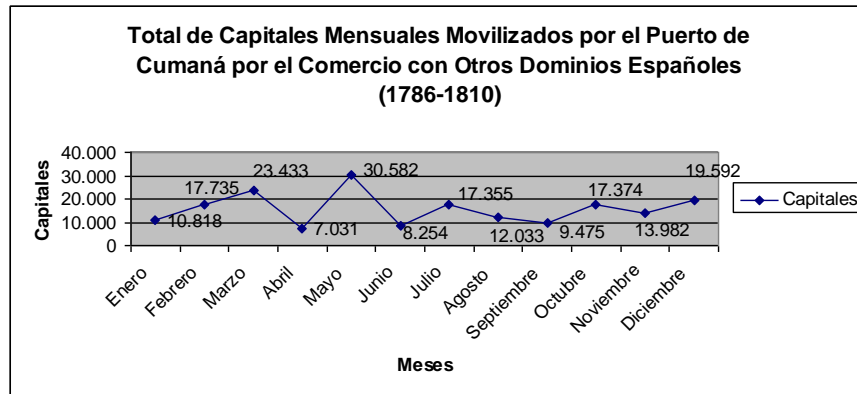
Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Otra forma de visualización del movimiento de capital sería a través de su tránsito mensual para la totalidad de los años estudiados (1786-1810), siempre tomando en cuenta que hay saltos en la información contable para algunos de los años comprendidos en ese período. Sin embargo, con los datos recogidos podemos tener una idea sobre este tipo de movimiento e identificar que los picos positivos ocurrieron durante los meses de febrero, marzo, mayo, julio, octubre y diciembre. En contraposición, los meses de enero, abril, junio y septiembre representan los picos negativos.

En lo referente a las importaciones, el mayor índice de capital importado se efectuó durante el mes de mayo con 15.387 ps y el más bajo resultó, justamente, el siguiente mes con 617 ps. En cuanto a las exportaciones, los meses de febrero, marzo y julio fueron los de más alto nivel de capital negociado, en un pico que se mantuvo casi estable en el transcurso de los dos primeros meses con 15.013 ps y 15.881 ps, respectivamente.

Gracias a este desglose del negociado de capitales por mes, podemos también afirmar, primero, que el promedio total de la movilización mensual fue de 15.639 ps y, segundo, que en cierta forma existía alguna relación entre la producción agropecuaria cumanesa y los meses de mayor comercio.

Gráfico # 25



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019

Mercancía negociada:

Igual que para otras regiones, se ha optado por tomar los productos más representativos o que se repiten con cierta frecuencia durante algunos años y con ellos elaborar tablas relativas a la importación y a la exportación que incluyan, como se ha dicho, a esas mercancías pero también las cantidades negociadas y los montos en pesos que involucraron. Hay que recordar, igualmente, que no existía un sistema de medición único ya fuera para las unidades de peso o de volumen o, incluso, de empaque.

a.- Importaciones:

Las primeras dos apreciaciones que resaltan al visualizar la tabla de productos importados es que, primero, la mayor gama de estos rubros fue de origen local y que sólo existen dos mercancías de origen foráneo como fueron los “géneros, efectos y frutos españoles y extranjeros” que arribaron en cinco de los años comprendidos en este estudio, y las harinas de entrada intermitente durante casi todo el período. En parte, también se podrían incluir algunas bebidas alcohólicas que resultaron ser reexportaciones.

La segunda observación es que los anteriores tres productos mencionados fueron los que movilizaron mayor capital.

Así, para facilitar nuestro estudio, se escogieron algunas mercancías las cuales representaron el 81% de las importaciones efectuadas desde esta región. Y luego, se agruparon en los siguientes ramos: los géneros, efectos y frutos españoles y extranjeros; los alimentos y especias; las bebidas alcohólicas; los objetos en general y, finalmente, los muebles y maderas.

Las importaciones totales efectuadas por el Puerto de Cumaná desde otras posesiones españolas sin incluir aquellos giros en los que participó algún embarcadero de las provincias venezolanas, se calculó en 61.695,75²¹¹ ps y de ellos unos 8.653,75 ps

²¹¹ El monto total de las importaciones desde los dominios españoles incluyendo a las naves que tocaron algún puerto de la Capitanía de Venezuela fue de 68.269,5 ps.

correspondieron a la categoría de “géneros, efectos y frutos”, de modo que este grupo representó el 15,03% de esas importaciones y tan sólo el 0,21% dentro de la globalidad de las importaciones en general procedentes de cualquier región. Ahora bien, si la relación la practicamos contra 2.678.021,44 ps que fue el monto total de capital empleado para importar los “géneros, efectos y frutos” por Cumaná desde cualquier región, entonces, a la zona de los dominios españoles le correspondió el 0,32%.

Cuadro # 60

Entrada de Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar) al Puerto de Cumaná desde los Otros Dominios Españoles (1786-1810)								
Años	Capital Total negociado por Importaciones	Capital Total negociado con Otras Posesiones Españolas	Capital negociado por Géneros, Efectos y Frutos con Otras Posesiones Españolas		Total	% Relación a Otras Posesiones Españolas	% Relación al Total General de Importaciones	% Relación al Total Caldos, Géneros, Efectos y Frutos desde cualquier Región
	Ps	Ps	Ps	Rs	Ps+Rs			
1786	130.087,63	558,00	116,00	0,0	116,00	20,79	0,09	0,19
1787	83.342,84	590,00	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1788								
1789								
1790	147.227,76	2.145,56	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1791								
1792	155.733,13	1.229,31	92,00	3,0	92,38	7,51	0,06	1,57
1793	258.626,56	1.301,44	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1794	279.437,94	2.921,50	1.994,00	2,0	1.994,25	68,26	0,71	2,31
1795	351.645,19	5.540,75	4.580,00	6,0	4.580,75	82,67	1,30	2,90
1796	255.636,13	4.220,63	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1797	88.156,50	3.973,88	1.870,00	3,0	1.870,38	47,07	2,12	2,44
1798	311.143,56	618,00	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1799	283.013,63	0,00	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1800	181.858,13	0,00	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1801	129.295,31	1.935,50	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1802	209.668,75	15.833,81	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1803	279.140,75	15.364,13	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1804								
1805	337.835,22	4.295,19	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1806								
1807	325.828,75	500,00	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
1808								
1809								
1810	291.734,31	668,06	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00
Totales	4.099.412,07	61.695,75	8.652,00	1,75	8.653,75	14,03	0,21	0,32

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Sin embargo, como para este estudio sólo se ha tomado el 81% de las importaciones (55.414,25 ps), los 8.653,75 ps de los “géneros, efectos y frutos”, quedaron representando el 15,62%.

En el campo de los alimentos y especias, se tomaron en cuenta los siguientes rubros: arroz, azúcar, café, maíz, ajos y cebollas, pimienta y harina. Así pues que podemos decir que se declararon 461 quintales con 214 libras de arroz o, si todo lo llevamos a libras, esa cantidad correspondería a unas 46.314 por un monto global de 2.481,25 ps.

La siguiente mercancía es el azúcar que fue introducida desde embarcaciones que tocaron previo a Cumaná, algún puerto de las provincias venezolanas y cuyo monto ascendió a 262 @ y 220 libras (6.770 libras en total) y que se aforaron en 813 ps. Con respecto al café, se importaron 5.276,5 ps de los cuales unos 4.301,5 ps procedieron de arribos sencillos sin incluir puertos venezolanos y que correspondieron a 344 quintales 892 libras, o sea, 35.292 libras pero luego tenemos otros 78 quintales (7.800 libras) por un monto de 975 ps arribados en 1802 en una embarcación con procedencia compartida con puerto venezolano. En lo referente al maíz se trajeron 778 fanegas por un monto cancelado de 1.337,5 ps y cuyos precios oscilaron entre 1 y 3 pesos la fanega. El otro rubro alimenticio fue el de los ajos y cebollas, de los que se registraron 450 ristras por un total de 156,25 ps. Seguidamente, estaría la pimienta de la cual se trajeron 9.154 libras para un total estimado de 1.206,38 ps²¹². Por último, estaría la harina de la que se introdujeron unos 518 barriles que ameritaron la movilización de 5.411,88 ps²¹³, lo que vino a ser el 8,77% de las introducciones desde otros puertos hispanos y el 0,13 % en el contexto global de las introducciones. A estas cifras de la harina debemos agregar una importante carga de 60 barriles por 800 ps introducida en el año de 1797 por una embarcación procedente de las islas y que tocó a La Guaira antes de arribar finalmente a Cumaná.

El siguiente grupo es el del muy importante rubro de las bebidas alcohólicas que a través de los dominios españoles se importaron 2.194,25 barriles, lo que significó²¹⁴ la suma de 24.640,25 ps, o sea, el 36,09% del total introducido a través de este ámbito regional pero, el 44,47% si lo comparamos con los 55.414,25 ps del monto de los productos escogidos.

En el grupo de los objetos generales se incluyeron productos representativos como plumeros y sombreros aun cuando hubo muchos más enseres que fueron navegados hacia estas tierras. En fin, que los plumeros movilizaron unos 85,5 ps y los sombreros unos 156,25 ps.

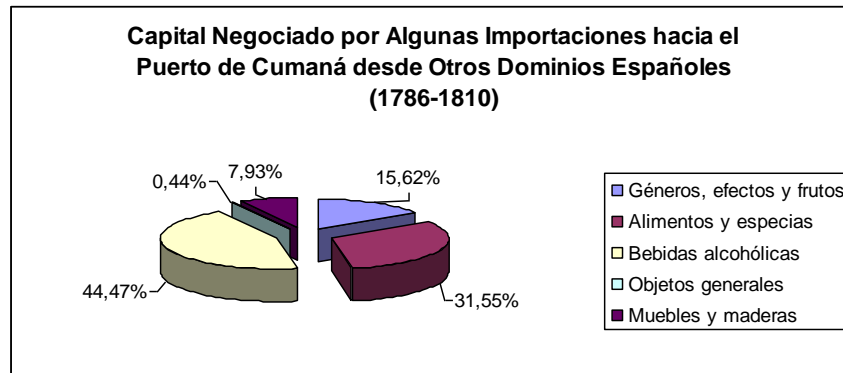
Finalmente, entre los grupos escogidos quedarían los muebles y maderas de los cuales se contabilizaron unos 58 ps por los primeros y 4.307,75 ps por las maderas de diferentes cortes y especies.

²¹² En 1803 arribaron unos 5 quintales de pimienta cuyo valor no aparece expresado en el registro.

²¹³ Falta por contabilizar el valor de unos 100 tercios del año 1794 que, igualmente, no aparece su costo.

²¹⁴ Para este cálculo sólo se han incluido los valores de algunos de los barriles declarados pues, en ocasiones aparece la cantidad de barriles introducidos no así su costo y, en otros casos, se señalaba la presencia del producto pero se daba el monto global de la mercancía.

Gráfico # 26



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Comparando las importaciones realizadas por el puerto de Cumaná con las de la Nueva Barcelona y teniendo como ámbito los otros dominios españoles, podemos concluir que no eran muy diferentes en cuanto a la mercancía a excepción hecha del grupo de los “efectos” en los que por Barcelona no entraron durante los años de 1806-1807 según una documentación remitida por los Ministros de esta ciudad. Ahora bien, hay dos productos que no faltaron en ningún puerto como fueron el aguardiente y la pimienta:

Cuadro # 61

Mercancía Importada por el Puerto de la Nueva Barcelona desde Otros Dominios Españoles (1806-1807)			
1806		1807	
Mercancías	Cantidades o Monto	Mercancías	Cantidades o Monto
aguardiente anís	2 barriles	aguardiente	13 garrafones
aguardiente romo	38 1/2 barriles	arroz	19 @ 10 lbs
azúcar	373 @ 22 lbs	azúcar	162 lbs
calderos	56 unidades	café	1 qql 83 lbs
cera	42 @ 19 lbs	cebollas	3 barriles
naranjas chinas	5.700 unidades	cera	4 qqs 6 lbs
pimienta tabasco	35 qqs	dulce	420 cajetas
plátanos	24 cargas	garbanzos	91 lbs
		hierro	35 qqs
		miel de abejas	302 botijuelas
		pimienta	64 qqs
		sacos henequén	560 unidades
		tablas	200 unidades
		tozas de caoba	1 unid.
		vino tinto	30 barricas
Total en Ps:	2.478,19	Total en Ps:	3.510,69

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez

Fuentes: AGN: IERHda. Tomo CCLXXX. Fol. 167 y CCLXXXVIII. Fol. 187.

Indudablemente, que lo que más llama la atención es que Barcelona en cualquiera de los dos años señalados, importó mucho más de lo que efectuó su ciudad capital en nueve años del ciclo. De ahí, tendríamos que pensar que Barcelona era un fuerte competidor de Cumaná en lo que a reexportaciones hacia el interior de la provincias venezolanas se refiere, dada su mayor facilidad de comunicación debido a sus características geográficas. Sin embargo, más llamativo es aún la comparación que se puede efectuar con los montos de las importaciones reseñados en el Cuadro # 70, en donde La Guaira en un solo año excede por 79.917,5 ps a todo el valor importado por Cumaná a través de esta región desde 1786 hasta 1810

b.- Exportaciones:

Las exportaciones correspondieron también a frutos locales que han debido salir de Cumaná para compensar la falta o la poca producción de esos rubros muy comunes dentro de la vida cotidiana, principalmente, para la alimentación a excepción hecha del cacao del cual habría que aclarar que sus salidas tuvieron tres destinos: el primero fue Veracruz al cual llegaron algunas fanegas, otras tenían como finalidad su reexportación y otras, cuando se trataba de poca cantidad, han debido ser para consumo personal. En todo caso, de este fruto salieron 3.696 fanegas y 29 libras, de modo que esta cantidad constituyó el 47,41% dentro del grupo de productos exportados escogidos como muestra distintiva para este estudio dentro del ámbito regional hispanoamericano, mientras que representó el 39,38% de los 119.397,29 ps exportados por esta región a través de los años 1786-1810.

Luego estarían los productos como los cocos, el maíz y el pescado que componen al grupo de alimentos y que sus 7.117,9 ps exportados, representó el 7,2% de los 99.178,35 ps que exportó el grupo de productos escogidos. Mientras que si lo relacionamos con el monto global exportado por la región durante la totalidad del tiempo estudiado, entonces, el porcentaje sería de 5,96%.

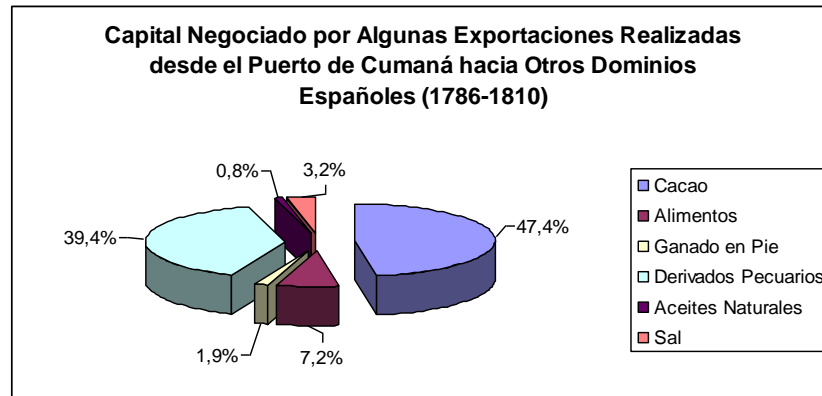
La remisión de ganado en pie, que para esta región se trató exclusivamente de mulas, alcanzó la cifra de 1.920 ps, lo cual sería el 1,94% del grupo de productos escogidos y el 1,61% si la relación la efectuamos con la totalidad del capital negociado en este ámbito regional para los años de 1786-1810.

Los derivados pecuarios transaron 39.095,5 ps gracias a la exportación de carne, queso, sebo, velas, jabón, astas, cordobanes y medias suelas. Todo lo cual representó el 39,42% del grupo de productos escogidos y el 32,7% del total de las exportaciones regionales para todo el período estudiado.

El otro rango de productos es el de los aceites naturales, el cual estuvo representado por el aceite de coco, del que se exportaron 818,75 ps, o sea, el 0,83% de lo exportado por el grupo escogido y el 0,69% del total remitido por esta región.

En el último renglón estaría la sal extraída por un monto de 3.206,25 ps, lo que significó el 3,23% del grupo y el 2,69% del total para la región.

Gráfico # 27



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Al llevar a cabo un análisis más minucioso dentro de la estructura de cada grupo, observaremos que el cacao exportado hacia los predios hispanos fueron efectuados en trece años de los comprendidos entre 1786-1810, siendo el año de 1797 el que tuvo mayor exportación con 775 fanegas 69 libras, aunque no fue el de mayor movilización de capital por concepto de venta de este rubro (7.757,06 ps) sino el de 1807 con 8.955,94 ps en el que las exportaciones de cacao ascendieron a 639 fanegas 78 libras. La razón por la cual un año con menor exportación de cacao logró mayores movilizaciones de capital se debe al precio de aforamiento del producto ya que en 1797 se encontraba en 10 ps la fanega mientras que para 1807 fue calculada a 14 ps. Ahora bien, los años en que el cacao alcanzó su mayor valor para el período 1786-1810 fueron 1802 y 1803 cuando la fanega se aforó a 16 pesos. Ha de acotarse, sin embargo, que los precios a lo largo de los años revisados oscilaron entre 10 y 16 pesos.

En el área de alimentos comunes, nuevamente el pescado se destaca como el más relevante con 9.201 arrobas, que significaron 6.152,63 ps cuyo porcentaje representó el 6,2% del grupo de productos escogidos y el 5,15% con respecto al total de exportaciones. La presencia de este rubro fue casi constante durante todos los años en que se registraron salidas desde Cumaná hacia ese destino regional, excepto en los años 1795, 1799 y 1807, descontando además el bienio 1802-1803 en que no se obtuvo salidas hacia esa zona. Cabe destacar que en este ramo, la Nueva Barcelona no parece haber sido tan prolífica exportadora como Cumaná ya que para el bienio 1806-1807, sólo se exportaron 650 arrobas, o sea, 550 y 100, respectivamente.²¹⁵

En lo concerniente al maíz, el monto negociado fue de tan solo 463 pesos por el mismo número de fanegas de este producto. Restaría tratar el caso de los cocos de los cuales se contabilizaron 32.500 unidades para las salidas simples o exclusivas hacia los otros dominios españoles pero al agregar una salida realizada en 1786 con destino compartido hacia puertos de las provincias de Venezuela, se sumarían otras 8 mil unidades para un total de 40.500 cocos. El precio más usual fue de 10 reales el ciento excepto en 1802 en que salió una carga de 8.000 cocos que se aforaron a 12 rs el millar, en todo caso, este rubro aportó 502,25 pesos y el año con mayor ventas de esta nuez fue el de 1786 con 25 mil cocos.

²¹⁵ AGN: IERHda. Tomos CCLXXX. Fol. 167 y CCLXXXVIII. Fol. 187.

Por ganado en pie se exportaron 62 mulas: unas 60 en 1797 y las dos restantes en 1803. Su capital movilizado representó el 1,94% del grupo escogido y el 1,61% del total exportado hacia la región hispana.

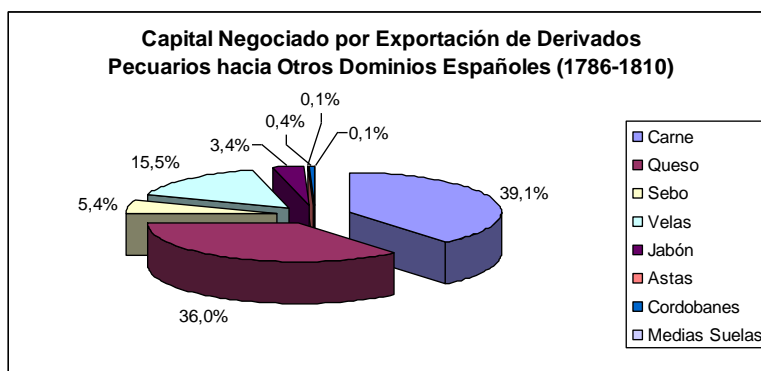
El segundo grupo más importante después de los productos de demanda exterior (cacao), fue el de los derivados pecuarios que movilizó 39.095,5 ps, de los cuales la carne fue el producto con mayor aporte económico con 15.300,25 ps por 20.277 arrobas, o sea, el 15,43% de las exportaciones del grupo escogido y el 12,81% del total de exportaciones para el total de exportaciones regionales. Ahora bien, si se toma la serie 1792-1803, podremos ver que para ese período se exportaron 15.950 arrobas de carne, de modo que el promedio de exportación anual fue de 1.329 arrobas. Si bien es cierto que es una cifra considerable, habría que tomar en cuenta que resulta muy inferior a la ofrecida por la Nueva Barcelona en su exportación hacia esa región para los años 1806-1807 puesto que para el primer año mencionado su extracción fue de 3.260 arrobas y para el segundo llegó a 2.884 arrobas y 11 libras²¹⁶. Pero no hay que olvidar que Humboldt afirmaba que “el tasajo es el artículo de exportación más importante del comercio de Barcelona”²¹⁷ y, en otro aparte agregaba que para 1792 exportó sólo para Cuba unas 98.017 arrobas²¹⁸.

El siguiente rubro de este grupo fue el queso que aportó 14.065,25 ps por 10.621 arrobas 8 libras extraídas por el Puerto de Cumaná, mientras que la Nueva Barcelona remitió 6.471 arrobas 55 libras²¹⁹ durante los años de 1806-1807. Otro producto de este grupo fue el de las velas de sebo de las cuales se exportaron 6.074 pesos, de los cuales 25 de ellos correspondieron a un destino compartido con las provincias de Venezuela.

En cuanto al sebo, en ocho salidas, se remitieron 693 arrobas para el destino directo de las otras posesiones españolas, más otras 406 arrobas con destino compartido con los embarcaderos venezolanos. Todo ello significó la movilización de 2.122,13 ps.

Dentro del conjunto de derivados pecuarios nos restan el jabón, las astas, las medias suelas y los cordobanes. Del primero se exportó 1.327,63 ps, las astas ascendieron a 6.000 unidades por un total de 30 ps, las 30 medias suelas que fueron abordadas en un guairo en 1786 con destino a Trinidad-Santo Domingo por un monto de 26,25 ps y, por último, los 336 cordobanes vendidos por 150 ps. En el Gráfico # 28 se puede apreciar el porcentaje que representó cada uno de estos rubros dentro del grupo de Derivados Pecuarios

Gráfico # 28



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

²¹⁶ Ídem.

²¹⁷ Humboldt, Ob. Cit. Tomo I. Pág. 431.

²¹⁸ Íbidem. Tomo V. Pág. 170.

²¹⁹ AGN: IERHda. Tomos CCLXXX. Fol. 167 y CCLXXXVIII. Fol. 187.

En el grupo de los aceites naturales, se ha de recordar que se dijo que para esta zona sólo estuvo presente el aceite de coco por un monto de 818,75 ps, entonces, de acuerdo a esta situación la exportación se efectuó en 358 botijuelas y 112 vasijas que se trasladaron durante cuatro años comprendidos dentro del período estudiado de 1786 a 1810, resultando que el año de 1794 fue el de mayor comercialización con 210 botijuelas. Esta venta representó, según ya se señaló, el 0,83% dentro del grupo de artículos representativos y el 0,69% con respecto al total regional exportado.

Volviendo al rubro de la sal, los 3.206,25 ps recabados por las 2.715 fanegas contabilizadas representan el 3,23% del grupo escogido y el 2,69% en relación al total regional. Las remesas se efectuaron sólo en 7 años, en donde el mayor movimiento se realizó en 1803 con 1.025 fanegas, y el menor fue el 1795 con 50 fanegas.

Finalmente, podemos hacer el ejercicio de las comparaciones entre los productos exportados por Cumaná con los de Barcelona. De tal modo, que para el caso de Barcelona encontramos que durante el bienio de 1806-1807 hubo una alta exportación de productos pecuarios que han debido favorecer la alta entrada de capitales por este puerto.

Cuadro # 62

Mercancía Exportada desde el Puerto de la Nueva Barcelona hacia Otros Dominios Españoles (1806-1807)			
1806		1807	
Mercancías	Cantidades o Monto	Mercancías	Cantidades o Monto
Ajos	1.500 ristras	ajos	500 ristras
Ajos	2 cargas	anís	4 qqs
Alhucema	4 qqs	azúcar	19 @
Anís	8 qqs 4 @	cacao	11 &
Carne tasajo	3.260 @	carne	2.884 @ 11 lbs
Cebadilla	1 1/2 &	pescado	100 @
Cordobanes	312 unidades	queso	3.780 @ 18 lbs
Lenguas	40 unidades	velas	456 ps
Llamados (¿?)	30 unidades	rancho	119 ps
Pescado	550 @		
Queso	2.691 @ 37 lbs		
Sebo	215 @ 15 lbs		
Velas	58 cajas		
Velas	674 ps		
Rancho	202 ps 6 rs		
Total en Ps;	8.380,69	Total en Ps:	8.531,50

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez

Fuentes: AGN: IERHda. Tomo CCLXXX. Fol. 167 y CCLXXXVIII. Fol. 187.

Recaudación Fiscal:

En lo concerniente al comercio del Puerto de Cumaná dentro del ámbito de los otros dominios españoles, se ha determinado que los impuestos que mayor recaudación fiscal lograron fueron: en primer lugar, el corso con un total de 3.456,63 ps de los cuales unos 1.229,81 fueron levantados por las importaciones y el resto, o sea, 2.226,81 ps por las

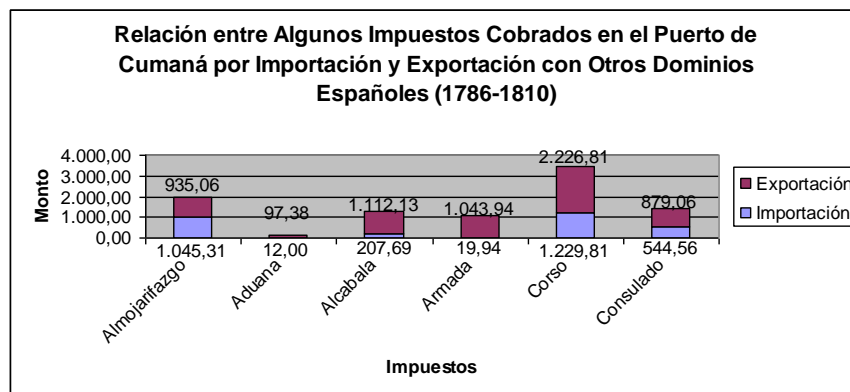
exportaciones. En segundo lugar, estuvo el almojarifazgo que captó 1.045,31 ps por concepto de importaciones y 935,06 ps por exportaciones, lo cual totalizó 1.980,38 ps. En tercer lugar, con un total de 1.423,63 ps estaría el consulado o avería, gracias a la recaudación de 544,56 ps que obtuvo por las importaciones y 879,06 ps por las exportaciones.

Todos los anteriores impuestos, junto con los restantes totalizaron la suma de 13.497,63 ps, de los cuales 3.700 correspondieron a las importaciones y 9.797,63 ps a las exportaciones.

Tomando en cuenta todo el período estudiado de 1786-1810, el año con mayor recaudación fiscal total correspondió a 1803 puesto que recabó 2.435,75 ps distribuidos en 857,19 ps para importaciones y 1.578,56 ps para las exportaciones. Mientras que el año en el que se recibió menor cantidad de pesos fue el de 1801 con sólo 58,06 ps, claro está, que esta cifra se encuentra en relación a los años en que hubo algún contacto con la región en cuestión y, además, hay que tener presente que la información sobre 1810 está incompleta ya que sus libros llegan tan sólo hasta el 22 de agosto.

Ahora bien, el año de 1802 fue el que logró coleccionar mayor contribución fiscal por concepto de importaciones con 1.014,88 ps, mientras que por exportaciones lo logró 1803 por el monto ya expresado en líneas anteriores.

Gráfico # 29



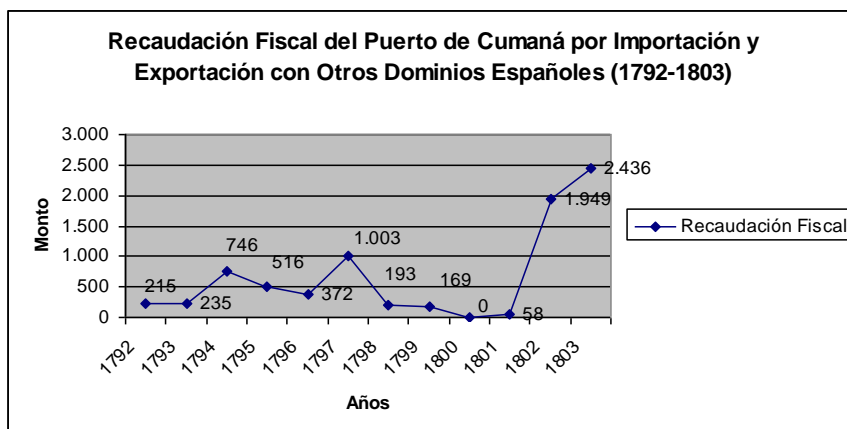
Nota: Los pesos están expresados en unidades de diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Si tomamos la serie de los años 1792-1803, se constata que la recaudación por exportación fue positiva durante siete años, negativa en cuatro y nula en uno pues en ese año (1800) no se encontró ningún tipo de comercio dentro del ámbito de los otros dominios españoles.

La exacción sobre la regalía y arranque de sal, que se cobró en los 6 años en que se vendió este producto, alcanzó los 3.143,75 ps destacándose el año de 1803 por cuanto en él realizó la mayor exportación y así el impuesto del mismo totalizó los 1.281,25 ps.

Gráfico # 30



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Cuadro # 63

Recaudación Fiscal en el Puerto de Cumaná por Importación y Exportación con Otros Dominios Españoles (1786-1810)															
Años	Almojarifazgo	Aduana	Alcabala	Armada	Corso	Consulado	Impuesto de Guerra	Almirantazgo	Almirante	Derecho de Negros	Hospital	Media Anata Buque	Regalía Sal	Total	%
	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	
1786	154,3	49,4	190,7	112,5	100,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	36,5	0,0	643,6	4,8
1787	141,8	59,9	228,3	272,4	113,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	24,8	0,0	840,9	6,2
1788															
1789															
1790	672,8	0,0	535,9	437,3	299,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	46,5	0,0	1992,1	14,8
1791															
1792	110,3	0,0	57,8	12,7	33,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	214,5	1,6
1793	102,1	0,0	74,6	16,5	42,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	235,4	1,7
1794	109,0	0,0	232,6	212,5	145,8	42,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	746,2	5,5
1795	0,0	0,0	0,0	0,0	343,8	172,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	515,8	3,8
1796	0,0	0,0	0,0	0,0	247,8	124,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	371,8	2,8
1797	68,3	0,0	0,0	0,0	609,7	324,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1002,7	7,4
1798	171,8	0,0	0,0	0,0	14,2	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	193,1	1,4
1799	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	162,5	168,5	1,2
1800	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1801	0,0	0,0	0,0	0,0	38,7	19,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	58,1	0,4
1802	450,0	0,0	0,0	0,0	497,8	248,9	0,0	0,0	0,0	0,0	90,0	0,0	662,5	1949,2	14,4
1803	0,0	0,0	0,0	0,0	505,5	253,0	0,0	0,0	0,0	0,0	396,0	0,0	1281,3	2435,8	18,0
1804															
1805	0,0	0,0	0,0	0,0	112,5	56,3	0,0	0,0	0,0	0,0	142,0	0,0	125,0	435,8	3,2
1806															
1807	0,0	0,0	0,0	0,0	203,3	101,6	150,9	1,0	2,0	0,0	0,0	0,0	75,0	533,8	4,0
1808															
1809															
1810	0,0	0,0	0,0	0,0	144,3	72,2	106,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	837,5	1160,4	8,6
Totales	1980,4	109,4	1319,8	1063,9	3459,5	1425,4	257,3	1,0	2,0	0,0	628,0	111,9	3143,8	13497,6	100,0

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Para realizar algún tipo de comparación a fin de determinar la posición del Puerto de Cumaná con respecto a La Guaira por ser éste el principal de las provincias venezolanas, podríamos hacerlo con la documentación referente al año de 1800 en la que los Ministros indican que se recogieron por impuestos unos 189.730,5²²⁰ ps de modo que al sumar esta cantidad con los 13.497,63 ps aportados por Cumaná para todo el período 1786-1810, tendríamos la suma de 203.228,13 ps y así veríamos que nuestro puerto oriental sólo representaría el 6,64%. Ahora, si la relación la efectuamos directamente con el capital obtenido por La Guaira, el porcentaje tampoco sería muy superior puesto que estaría en el 7,1%.

Movimiento Naviero:

Dentro del ámbito del comercio cumaná con las otras posesiones españolas, el movimiento naviero correspondiente a la entrada de embarcaciones fue de 65, y en cuanto a las salidas, éstas alcanzaron a 117, para un total de 182. Ahora bien, como hubo algunas embarcaciones que tocaron las demás provincias de Venezuela, esta cifra aumenta en ocho, correspondiendo unas seis a las entradas y las restantes dos a las salidas, así pues que, finalmente, serían 71 (37%) las entradas y 119 (63%) las salidas, lo que correspondería a un total de 190 naves.

Mientras esto sucedía en Cumaná, podemos apreciar, en cambio que por el segundo puerto de esta gobernación como era el de Barcelona, también se llevaba a cabo un comercio con los otros dominios españoles y que para el bienio 1806-1807 participaron unas 21 embarcaciones que representaron el 5,7% del total de 367 que nos señala la documentación presentada por los Ministros de Hacienda para esos años, mientras que los atraques correspondieron al 8,5% y 5,6% de acuerdo al número de embarcaciones arribadas para cada uno de esos años. Las salidas representaron el 4,6% y el 5,5%, de donde las entradas totales superaron a las salidas en un 4%.

Cuadro # 64

Movimiento Portuario de Barcelona con los Otros Dominios Españoles (1806-1807)									
Años	Movimiento	Balandras	Faluchos	Goletas	Guairos	Lanchas	Paquebotes	Total	Porcentaje
1806	Entradas			3	2			5	8,5
	Salidas		1	3	1			5	4,6
1807	Entradas		2	1		1		4	5,6
	Salidas	1	1	3		1	1	7	5,5
	Total	1	4	10	3	2	1	21	5,7

Fuentes: AGN: IERHda. Tomo CCLXXX. Fol. 167 y CCLXXXVIII. Fol. 187.

Con respecto al movimiento naviero de La Guaira para el año de 1800, se dieron 67 (47%) entradas y 77 (53%) salidas para un total de 144. Siendo la lancha la embarcación

²²⁰ AGN: IERHda. Tomo CLXV. Fol. 284.

mayormente empleada con 122 (85%) movimientos, seguida muy de lejos por la goleta con 14 (9,7%) de ellas y unos 8 (5,6%) faluchos.

Cuadro # 65

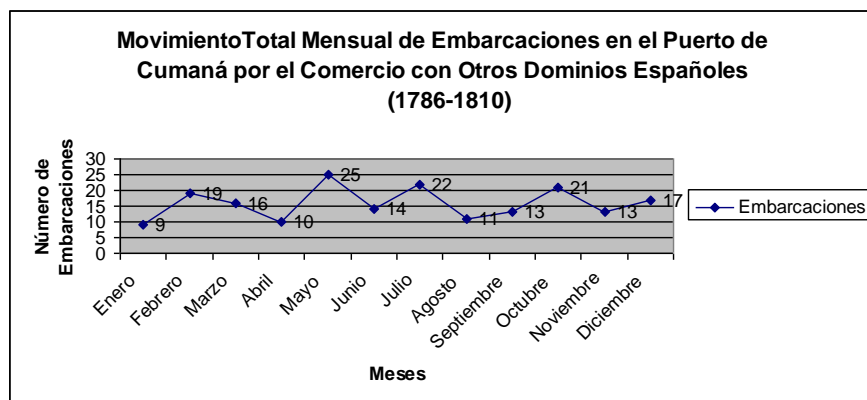
Movimiento Portuario de La Guaira con los Otros Dominios Españoles (1800)					
Movimiento	Faluchos	Goletas	Lanchas	Total	Porcentaje
Entradas	4	5	58	67	47
Salidas	4	9	64	77	53
Total	8	14	122	144	100

Fuente: AGN: IERHda. Tomo CLXV. Fol. 284

Volviendo al Puerto de Cumaná, su balance mensual nos dice que el mayor pico ocurrió durante el mes de mayo con unas 25 embarcaciones, y le siguió julio con otras 22, en tercer lugar se ubicó octubre con 21. En cuanto al promedio mensual, éste fue de 5,92 para las entradas y 9,92 para las salidas.

El promedio para las entradas fue superado en los meses de mayo, junio, julio, octubre y noviembre. Para las salidas el promedio fue rebasado en febrero, marzo, mayo, julio y octubre.

Gráfico # 31



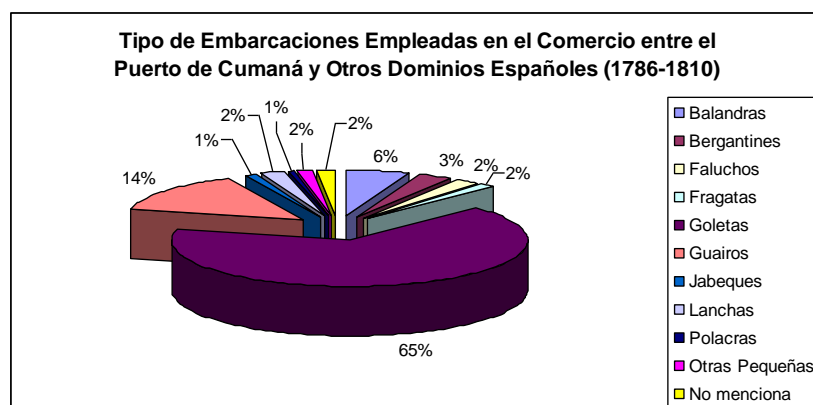
Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Al efectuar el análisis sobre la serie 1792-1803, nos encontramos que durante ese período hubo 129 movimientos, o sea, el 67,89% de los mismos. Pero si lo vemos por arribos y partidas, entonces, sería el 73,2% de las entradas ya que participaron 52 naves, mientras que las 77 salidas representan el 64,7%.

Ahora bien, si la relación la efectuamos en cuanto al promedio anual para el lapso antes mencionado, podremos afirmar que éste fue de 4,33 embarcaciones para las entradas y 6,42 para las salidas, lo que significó unas 10,75 embarcaciones anuales en total.

La embarcación más usual para este giro durante todo el período desde 1786 hasta 1810, fue la goleta puesto que se contabilizaron 126, de las cuales 48 participaron en los arribos y 78 en los despachos, así que la goleta representó el 66% de los casos. La siguiente nave empleada fue el guairo con 7 entradas y 20 salidas, de tal manera que los 27 movimientos indican que el guairo tuvo una participación del 14%. La ocurrencia de las balandras fue de 6 para los arribos y 5 para las salidas, representando un 5,8%. De este modo, vemos que los resultados concernientes a la nave mayormente empleada (goleta) se compadecen con los ofrecidos por Sevilla Soler, mas no así en las siguientes naves empleadas ya que según este estudio a la goleta le siguieron en orden de importancia, la balandra y el guairo. Y, desde luego, no se aproxima a los resultados del informe del gobernador Gual en cuanto que para su época predominaron las balandras y luego estarían las goletas y bergantines.

Gráfico # 32



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Para el caso del comercio neobarcelonés también repitió la goleta como nave mayormente empleada con 10 (48%) de ellas, pero el segundo tipo de embarcación no fue el guairo ya que de éste se usaron 3 (14%) mientras que de los faluchos fueron 4 (19%). Luego le siguieron las lanchas con 9,5% y las balandras y paquebotes con tan sólo el 4,8%.

Periodización:

Igual que para otras regiones y para continuar con la misma serie continua de años, se ha tomado el período comprendido entre 1792 y 1803 para visualizar el movimiento particular del capital, de las mercancías y naves dentro del ámbito imperial a fin de tener una panorámica global al respecto. Por estas razones, se ha encontrado que esta serie de años podrían subdividirse en las siguientes tres etapas:

1.- Etapa de crecimiento con ligera caída (1792-1797):

Se inicia la etapa un año después del levantamiento de los negros en Saint-Domingue o Haití, situación que afectó considerablemente al Caribe ya que, por un lado, se

temía que su ejemplo fuera imitado en toda la región²²¹. Segundo, porque, a la larga, una enorme proporción de los franceses y más tarde de los hispanos de La Española tuvieron que emigrar hacia otras regiones. Tercero, porque el interés internacional puesto en el Caribe y, particularmente, en Haití motivó la intervención militar por parte de las potencias como España e Inglaterra que aprovecharon el debilitamiento de Francia provocado por su revolución, de modo que ante esta situación, Francia optó en un principio por apoyar a Toussaint L'Overture como su designado para sacar a los ejércitos contrarios de su colonia. Por último, la salida de Haití como el más importante productor de azúcar condujo a una transformación dentro de la región del circuncaribe, tal como lo demuestra Johanna von Grafenstein Gareis en su estudio²²². En fin, que durante estos años ocurrieron los hechos más significativos dentro de la problemática haitiana, antes de su definitiva independencia.

Una vez ejecutado el rey de Francia, España, entre otros países europeos le declararon la guerra a la Francia revolucionaria, prohibiéndose el comercio con esa nación o sus colonias hasta que se firmó la paz. Sin embargo, por el tratado de Basilea (1795), la metrópoli prefirió dejar en manos de Francia el problema de la isla La Española y se la cedió a ese país, de tal modo que a los emigrantes de la parte francesa se le sumaron los de la parte española, los cuales, en una buena proporción tomaron como destino la isla de Cuba que aprovechó asertivamente esa inmigración para repartir tierras en las que emplearon las mejores técnicas productivas del momento para fomentar el cultivo de la caña a través de la creación de nuevas plantaciones y el establecimiento de la libre introducción de esclavos. Igualmente, se impulsó la creación de la Sociedad de Amigos del País (1792)²²³ la cual permitió estimular la producción cafetalera y tabacalera, además de abrirse al campo de la industria de la cera de abeja. Sin embargo, la ganadería no corrió con la misma suerte y, ante la necesidad de alimento para los esclavos, tuvieron que importar carne (tasajo) de otras zonas como de la Nueva Barcelona o de Cumaná. No es de extrañar, entonces, que debido a este auge migratorio y económico y a los problemas de Santo Domingo, se incrementara también en esta etapa el tráfico de Cuba con Cumaná²²⁴.

Ya en 1796, mediante la firma del tratado de San Ildefonso, España se alió con el Directorio y comenzó su enfrentamiento contra la Segunda Coalición. Así, a mediados de abril de 1797 la flota inglesa que se encontraba en el Caribe intentó tomar la isla de Puerto Rico, de tal manera, que ante la sospecha de esas intenciones, el brigadier Ramón de Castro, a la sazón, gobernador de Puerto Rico, planificó la estrategia defensiva que le permitió repeler y vencer el ataque inglés. Aunque los isleños lograron ahuyentar a los invasores, permanecieron alertas hasta el final de la contienda debido a su constante presencia, a las dificultades que ello significaba para el comercio y a los ataques de los ingleses a esta

²²¹ En 1794, el gobernador de Cumaná Vicente de Emparan comunica al Superintendente haber ordenado a todas las aduanas a que evitaran por todos los medios la entrada del papel de "Los Derechos del Hombre" o cualquier otro de carácter similar, además de vigilar a toda persona sospechosa que se presentara. AGN: IERHda. Tomo CII. Fol. 337. También, en 1792, la autoridad de Trinidad advirtió estar persuadida sobre la introducción de pinturas alusivas a la Constitución francesa. AGN: IERHda. Tomo LXXIX. Fol. 21. Y no se debe olvidar que el levantamiento de José L. Chirinos (1795) en Coro recibió su influencia de los sucesos haitianos.

²²² Grafenstein Gareis, Johanna von: *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. Universidad Autónoma de México, México, 1997. Págs. 219-297.

²²³ Otras sociedades económicas hispanoamericanas fueron creadas en Quito (1791), Guatemala (1796), México (1799) y Bogotá (1802).

²²⁴ En los archivos, sólo se contabilizó una salida hacia ese destino en 1786 y 2 en 1790, pero ya a partir de 1796 se verificó la entrada de 3 naves (1796, 1802 y 1803) y la salida de 8 más.

región insular. Pero ya con anterioridad se temía que Inglaterra aspirara a adueñarse de algunos dominios españoles en la Capitanía General de Venezuela de allí que desde la Intendencia en Caracas se alertara sobre una posible expedición enemiga hacia Puerto Cabello que luego fue desmentida. Sin embargo, a inicios de febrero de 1797 Emparan notificó la intrusión de unos corsarios ingleses en Barcelona, Río Caribe y Santa Fe que robaron en las haciendas y apresaron naves para arruinar el comercio²²⁵. A los pocos días sucedió la toma de Trinidad²²⁶ lo que implicó que se dieran reiteradas órdenes para acondicionar las fortificaciones en Puerto Cabello y La Guaira; comprar pertrechos en las islas extranjeras²²⁷; trasladar hombres, material bélico o dinero hacia Cumaná, Margarita y Guayana; vigilar los movimientos de las naves enemigas; así como efectuar juntas de guerra para analizar las acciones a realizar y considerar la veracidad de las informaciones sobre nuevas invasiones²²⁸. La situación fue tan alarmante que en Cumaná se tuvieron que alistar dos compañías de milicias²²⁹ y se le concedió la rebaja de los derechos aduanales del 20% al 12% a fin de que al impulsar el comercio, obtuviera fondos para sus gastos bélicos y buscara medios para abastecerse.

De este modo vemos que el capital negociado por Cumaná para esta etapa fue de 75.926,25 ps, con un promedio anual de 12.654,38 ps, o sea, que fue el lapso con el segundo promedio anual más elevado y que no llega a ser el superior porque la economía iba en ascenso (aun cuando tuvo una breve caída en 1796), además, en esta época se movilizó el 56,5% del total contabilizado para toda la serie escogida.

Los años con menor movilización de capital fueron los dos primeros de la etapa: 1792 y 1793, en los que tampoco se logró alcanzar el promedio anual ni aún sumando el total de los dos años pues éste daría 3.805,5 ps. Por lo que los porcentajes movilizados correspondientes a estos dos años corresponden a 1,25% y 1,58%. Por otro lado, el año de 1797 fue el que alcanzó la mayor tasa porcentual de capital movilizado tanto para este período como para toda la serie puesto que la misma fue de 26,07%, o sea, que se movilizaron unos 35.063,06 ps.

El movimiento naviero fue de 67 naves lo cual representa el 51,9% del total de embarcaciones que circunnavegaron por esta región durante todo el ciclo. Ahora bien, de estas 67 naves, unas 24 arribaron a Cumaná y las restantes 43 fueron las salidas. De tal modo, que si efectuamos la relación porcentual con respecto al monto total de arribos y partidas, tendremos que las 24 naves significaron el 46,2% para esa acción, mientras que por el lado de las salidas fue el 55,8% del total. Ahora bien, las entradas registraron un promedio de cuatro embarcaciones anuales para este ámbito regional pero las salidas ascendieron a 7,2, así que el movimiento naviero total alcanzó a 11,2 embarcaciones anuales.

²²⁵ AGN: IERHda. Tomo CXX. Fols. 177-177v.

²²⁶ Algunos franceses establecidos en el Caribe, se trasladaron hacia Trinidad para huir de los problemas en las islas francesas y luego se mudaron a la gobernación de Cumaná. Otros, partieron directamente a dicha gobernación. Entre ellos se puede mencionar a: Antonio Alterman de Córcega, Juan Nicolás Bergé de Grenada, Juan Bautista Rosal, Francisco Liderot Clozier de París y Pedro Román de Ruan.

²²⁷ Una de las fórmulas que se ideó para la obtención de pertrechos en las colonias extranjeras amigas fue la de permutarlos por ganado de Barcelona. AGN: IERHda. Tomo CXXI. Fols. 179, 182.

²²⁸ En 1798 se efectuó una Junta de Guerra a fin de tratar los reiterados avisos del gobernador de Cumaná sobre una posible expedición preparada desde Martinica. AGN: IERHda. Tomo CXXVI. Fols. 310-313.

²²⁹ AGN: IERHda. Tomo CXXI. Fol.216. Tomo CXXII. Fol. 161.

El tipo de embarcación que realizó mayor número de giros fue el de las goletas con 13 entradas y 33 salidas, luego 3 balandras, 2 bergantines, 2 fragatas, 1 saetía 1 polacra y 1 jabeque, en lo que corresponde a naves de porte medio y en lo relacionado a las naves menores, nos encontramos con 6 guairos, 2 lanchas, otras 2 embarcaciones pequeñas y 1 que no está clarificado su tipo.

De las nueve terminales con las que negoció sus importaciones el Puerto de Cumaná, tenemos que para esta etapa lo hizo con siete (77,8%) de ellas, más otras dos en las que se incluyó algún puerto de las provincias venezolanas. Para las exportaciones, se logró remitir mercancía a seis de los siete (85,7%) giros establecidos.

El puerto que tuvo mayor connotación mercantil para efectos de la importación fue el de Santo Domingo ya que de él arribó mercancía por un valor de 6.156,6 ps, seguido por Cuba por 3.933,8 ps y luego por Santo Domingo-La Guaira de donde arribaron unos 3.453,3 ps. A continuación tendríamos los fondeaderos de Puerto Rico con 2.890,9 ps y Veracruz con 2.088,9 ps. Después quedarían los que no llegaron a los dos mil pesos por importaciones como fueron Buenos Aires, Cartagena-Santa Marta, Cuba-La Guaira, Montevideo y Otros Dominios Españoles sin identificar.

Por exportación, el puerto más relevante fue nuevamente el de Santo Domingo a donde arribó mercancía cumanesa por un valor de 19.543,3 ps. Le siguió, igualmente Cuba con un monto de 16.607,4 ps y muy por debajo de estas cifras se encontraría Veracruz con 9.649,4 ps. De modo que estos tres destinos acapararon unos 45.800,1 ps (87%) de las exportaciones cumanasas.

Si lo vemos por la suma total de exportaciones e importaciones, nuevamente nos encontraríamos con Santo Domingo y Cuba encabezando la lista de los capitales movilizados ya que el primer puerto movilizó 25.699,94 ps (33,85%) y el segundo totalizó 20.541,2 (27,05%). Veracruz llegó al 15,5% al movilizar 11.738,3 ps mientras que Puerto Rico representó el 8,1% con sus 6.136,3 ps. Sin embargo, al comparar la negociación de capital con el promedio del número de consignaciones, el más alto relativo es Veracruz ya que con tan sólo tres consignaciones alcanzó negociar 11.738,25 ps, o sea, que su promedio es de 3.912,75 ps y, en lo que respecta a Santo Domingo y Cuba, tendríamos que el promedio para la primera terminal sería de 886, 2 ps logrados en 29 consignaciones y el de Cuba fue de 2.934,46 ps en siete consignaciones.

La balanza resultó positiva para Cumaná para la mitad de sus giros y también de manera global, siendo la mayor diferencia positiva la efectuada con Santo Domingo por 13.386,69 ps, luego con Cuba por 12.673,69 ps y, en tercer lugar, con Veracruz por 7.560,50. También fueron positivos los giros correspondientes a Puerto Rico-Santo Domingo (3.244 ps), Puerto Rico (354,5 ps) y Santa Marta (300 ps).

Las terminales que resultaron negativas fueron las siguientes: Santo Domingo-La Guaira que fue la de mayor índice negativo con 3.453,25 ps, luego Cartagena-Santa Marta por casi la mitad del monto anterior ya que fue por 1.870,38 ps y le siguió bastante cerca la terminal de Montevideo puesto que la balanza la favoreció por 1.815,5 ps. Ya los siguientes embarcaderos no llegaron a sobrepasar el millar de pesos por cuanto Cuba-La Guaira fue de 696 ps, Buenos Aires por 288 ps y las Posesiones Españolas por 143,5 ps, de tal manera que, como se dijo, la balanza global favoreció al Puerto de Cumaná durante este período por 29.252,75 ps.

Cuadro # 66

Promedio de Capital Negociado por Terminales entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles (1792-1797)			
Terminales	Capital (Ps)	Consignaciones	Promedios
Buenos Aires	288,00	1	288,00
Cartagena-Santa Marta	1.870,38	1	1.870,38
Cuba	20.541,19	7	2.934,46
Cuba-La Guaira	696,00	1	696,00
Dominios Españoles	143,50	2	71,75
Montevideo	1.815,50	1	1.815,50
Puerto Rico	3.244,00	19	170,74
Pto. Rico-Sto. Domingo	6.136,25	1	6.136,25
Santa Marta	300,00	1	300,00
Santo Domingo	25.699,94	29	886,20
Sto. Domingo-La Guaira	3.453,25	1	3.453,25
Veracruz	11.738,25	3	3.912,75
Total	75.926,25	67	1.133,23

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1985,1988, 1991, 1994, 1996 y 1999.

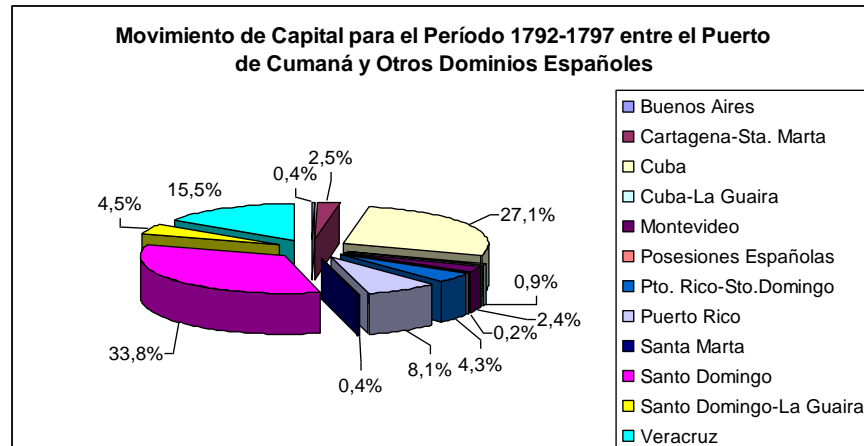
Cuadro # 67

Movimiento de Capital para el Período 1792-1797 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles				
Puertos	Importación	Exportación	Total	Balanza
Buenos Aires	288,00	0,00	288,00	-288,00
Cartagena-Santa Marta	1.870,38	0,00	1.870,38	-1.870,38
Cuba	3.933,75	16.607,44	20.541,19	12.673,69
Cuba-La Guaira	696,00	0,00	696,00	-696,00
Montevideo	1.815,50	0,00	1.815,50	-1.815,50
Posesiones Españolas	143,50	0,00	143,50	-143,50
Puerto Rico-Sto. Domingo	0,00	3.244,00	3.244,00	3.244,00
Puerto Rico	2.890,88	3.245,38	6.136,25	354,50
Santa Marta	0,00	300,00	300,00	300,00
Santo Domingo	6.156,63	19.543,31	25.699,94	13.386,69
Santo Domingo-La Guaira	3.453,25	0,00	3.453,25	-3.453,25
Veracruz	2.088,88	9.649,38	11.738,25	7.560,50
Total	23.336,75	52.589,50	75.926,25	29.252,75

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1985, 1988, 1991, 1994, 1996 y 1999.

Gráfico # 33



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1985, 1988, 1991, 1994, 1996 y 1999.

II.- Etapa de crisis (1798-1801):

Para 1798, Toussaint L'Overture logró vencer a los ingleses y tomar el control de La Española pero al año siguiente comenzó una guerra civil entre el grupo de los mulatos y el de los negros pues éstos últimos aspiraban tener los mismos derechos que habían tenido los blancos. Así pues que L'Overture pudo ejercer como gobernador y en 1801 conquistó la ciudad de Santo Domingo en la parte que fue de España. Entre sus actuaciones estuvo la liberación de todos los esclavos y el intento de recuperar la economía de la isla (lo cual logró medianamente) a fin de que la colonia fuera administrada por sus propios habitantes aun cuando siguiera formando parte de Francia.

Si bien la economía y el desarrollo social se vinieron abajo en Santo Domingo, no así sucedió en Cuba y Puerto Rico pues gracias a la diáspora hispanofrancesa lograron que en pocos años se multiplicara en dos y tres veces la población que se había mantenido relativamente estable durante el transcurso del siglo XVIII e, igualmente, la economía de ambas islas vivió un gran empuje, pero que no se vio traducido en esta etapa en un mejoramiento comercial con Cumaná, por ejemplo, ya que la negociación de capital ascendió tan sólo a 5.463,75 ps lo que implica que el porcentaje representó el 4.06%, de donde las importaciones fueron de 2.553,5 ps, o sea, 4,4% de las importaciones totales de la serie 1792-1803. Y las exportaciones no estuvieron muy alejadas de estas cantidades por cuanto llegaron a 2.910,25 ps (3,81%) para el mismo lapso. El promedio anual de capital movilizado, lógicamente fue muy bajo ya que tan sólo alcanzó el monto de 1.365,9 ps. A pesar de estas circunstancias, la balanza resultó positiva para el Puerto de Cumaná por la pequeña cifra de 356,8 ps, esto es debido a que los años de 1800 y 1801 resultaron nulos para las exportaciones.

El movimiento naval comercial fue de apenas cinco naves, de las cuales dos arribaron a Cumaná y tres partieron de este puerto. Las cinco embarcaciones representaron el 3,88% del total de naves movilizadas para toda la serie de 1792-1803 que fue de 129. Pero si lo comparamos con la sumatoria de naves contabilizadas para esta región en este estudio, entonces, el porcentaje se minimiza a 2,75%. Y como el año de 1798 fue el de mayor movimiento naval, entonces, fue el que alcanzó el más alto porcentaje en relación al total, esto es el 2,57%, cifra un tanto inferior al que representa al total de embarcaciones

movilizadas para este período. Por otro lado, el promedio de entradas anuales para esta etapa fue de 0,5 naves y el de salidas 0,75 para un total de 1,25 embarcaciones anuales.

En lo pertinente al tipo de embarcación empleada, se puede decir que la goleta mantuvo su predominio en esta etapa pues fue utilizada en dos entradas y en una salida (60%) y la acompañaron un bergantín (20%) y un guairo (20%), ambas naves para efectos de las exportaciones.

De las 13 terminales que se involucraron en la introducción cumanesa y de las 11 para las exportaciones (incluidas las que tocaron algún puerto de las provincias de la Capitanía de Venezuela), en esta etapa encontramos que participaron tres de ellas, las cuales fueron, para las entradas: Puerto Rico con dos naves, una en 1798 y otra en 1801. Y las tres de las salidas fueron: Cartagena y Puerto Rico en 1798 y Cuba para 1799. De tal modo, que la terminal con mayor movimiento relacionado con Cumaná para esta etapa fue la de Puerto Rico con un total de tres naves que sería el 60% de la participación quedando las otras dos terminales con el 20%. Mas, sin embargo, la balanza cumanesa resultó negativa para Puerto Rico por 2.459,8 ps, en cambio resultó positiva para las otras dos terminales, lo que le permitió a Cumaná tener una ligera diferencia (356,75 ps) a su favor en el total como se dijo en líneas anteriores. Ahora bien, estas cifras no parecen reflejar el aumento poblacional verificado en las dos islas durante esta etapa, lo que quizás se pueda explicar por las implicaciones de la guerra contra Inglaterra ya que este país mantenía un férreo control sobre el Caribe, aunque es probable que haya existido algún grado de exportación libre de impuestos y que los libros no lo reflejarían²³⁰. Razones ambas que explicarían la enorme baja en las relaciones comerciales contables para esta zona.

Cuadro # 68

Movimiento de Capital para el Período 1798-1801 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles				
Puertos	Importación	Exportación	Total	Balanza
Cartagena	0,00	2.454,38	2.454,38	2.454,38
Cuba	0,00	362,13	362,13	362,13
Puerto Rico	2.553,50	93,75	2.647,25	-2.459,75
Total	2.553,50	2.910,25	5.463,75	356,75

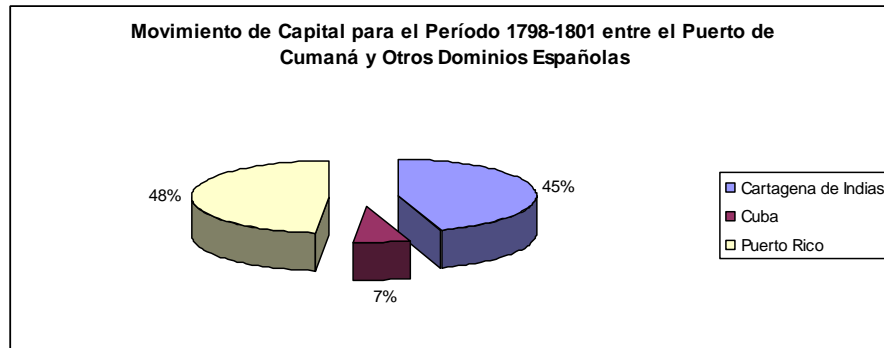
Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 2006, 2007 y 2009.

Por medio de la observación de esta tabla, podemos verificar que la terminal que mayor capital movilizó fue la de Puerto Rico con 2.647,3 ps (48,45%), seguida por Cartagena de Indias, cuya cifra total le permitió alcanzar un valor porcentual del 44,92% y, en última instancia quedaría Cuba con el resto negociado que sería el 6,63%.

²³⁰ En algunos casos se dieron exenciones al transporte de víveres como ocurrió en 1795 para el caso de Santo Domingo que, por acuerdo de la Junta de Gobierno, se decidió la libertad de la avería. AGN: IERHda. Tomo CX. Fols. 247-265.

Gráfico # 34



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 2006, 2007 y 2009.

Si la relación entre las terminales la hacemos a partir del número de consignaciones, nos encontraremos que, en esta oportunidad el mayor promedio se lo llevaría Cartagena y Cuba continuaría en el último, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro # 69

Promedio de Capital Negociado por Terminales entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles (1798-1801)			
Terminales	Capital	Consignaciones	Promedios
Cartagena de Indias	2.454,38	1	2.454,38
Cuba	362,13	1	362,13
Puerto Rico	2.647,25	3	882,42
Total	5.463,75	5	3.698,92

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 2006, 2007 y 2009.

Podemos comparar los valores logrados por el Puerto de Cumaná para esta etapa y lo efectuado por La Guaira para el año 1800. Tal como era de suponer, las exportaciones e importaciones de La Guaira superaron con creces a las efectuadas por Cumaná para todo el período comprendido entre 1798-1801. Sólo sumando las exportaciones globales para otros dominios españoles, es como Cumaná puede superar a La Guaira por 77.853,5 ps. Pero, también se debe resaltar que Cumaná nunca alcanzó esos montos en ningún año, ni aún en el año más prolífico como fue el de 1797 por cuanto sus exportaciones en ese año fueron de 26.939,94 ps. En cuanto a las mercancías transportadas desde La Guaira, podemos apreciar que el volumen de cacao exportado aunque fue elevado, éste no llegó a las mil fanegas pero correspondió a un monto superior al de cualquier año en que Cumaná extrajo este producto. Igualmente, se destaca el hecho de que por La Guaira salieran otros frutos de demanda externa como eran el algodón, añil y azúcar.

La diferencia entre ambos puertos se amplía aún más si relacionamos las importaciones pues la cifra de Cumaná es apenas el 1,7% de lo movilizado por La Guaira para 1800, y si se toma el total global de las importaciones cumanesas ellas serían el 46% de lo que introdujo La Guaira durante el año en cuestión.

Por otro lado, al menos para Cumaná este período resultó con una balanza favorable, no así aconteció con La Guaira en que sus valores negativos llegaron a 106.643,5 ps.

Cuadro # 70

Mercancía Exportada e Importada por La Guaira en Relación a Otros Dominios Españoles (1800)				
Exportaciones			Montos	
Mercancías	Cantidades	Precios	Ps	Rs
algodón	12.307 lbs	1 rl	1.538,00	3
almidón	393 lbs	1/2 rl	24,00	4 1/2
anís	14 qqs	10 ps	140,00	
añil	8.458 lbs	10 rs lb	10.572,00	4
azúcar	1.857 @	2 ps	3.715,00	
bridones	23 unidades	10 ps	230,00	
cacao	954 & 12 lbs	varios	9.263,00	3
café inferior	10 qqs	6 ps	60,00	
cebadilla	24 &		39,00	
cecinas	2.561 unidades	4 rs	1.280,00	4
chocolate	65 lbs	4 rs	32,00	4
cordobanes	931 docenas	4 ps	3.724,00	
cueros	22 unidades	6 rs	16,00	4
dulces en caldo, papelones y cajas			977,00	7
garcelas (¿?)	5 docenas	3,5 ps	17,00	4
hortalizas y otras menudencias			3.790,00	
jabón			114,00	
maíz	344 &	varios	554,00	
medias suelas	21 unidades	8 rs	21,00	
menestras	72 1/2 &	varios	206,00	4
queso	2.368 @ 20 lbs	5 ps qql	2.956,00	2
sebo en rama	2.748 lbs	9 ps qql	247,00	2 1/2
velas de sebo			1.877,00	
zapatos	20 docenas	3 ps	60,00	
rancho			85,00	6
Total			41.537,00	52,00
Total en Ps			41.543,50	
Importaciones			Montos	
efectos de los registros de colonias amigas			121.655,00	1 1/2
efectos de los registros de España:				
1. extranjeros			9.495,00	5 1/2
2 contribuyentes			5.114,00	6
3. libres y sedería			10.206,00	
aguardiente ron de Sto. Domingo (barricas)		17 unidades		
aguardiente ron de Sto. Domingo (pipas)		2 unidades	554,00	3 1/2
almidón		1100 lbs	68,00	6
cañafístola		7 @	17,00	4
caoba		4 trozos	16,00	
cera		35 qqs	525,00	
chocolate		70 lbs	17,00	4

escobas		320 docenas	120,00	
frutas de Puerto Rico			107,00	4
pimienta tabasca		1537 lbs	153,00	5 1/2
sombreros de paja		15 docenas	135,00	
Total			148.182,00	40,00
Total en Ps			148.187,00	
Total General			189.730,50	

Nota: Los valores totales en pesos están expresados en unidades de 10.

Fuente: AGN: IERHda. Tomo CLXV. Fol. 285.

III.- Etapa de recuperación (1802-1803):

En este momento, los planes que concebía de L'Overture para La Española contravenían las aspiraciones imperiales de Napoleón en el Caribe y la necesidad que tenía de recibir los aportes económicos producidos por la isla. De tal modo, que para 1802 Bonaparte envió un fuerte contingente de hombres a fin de lograr someter a los haitianos. En principio lograron arrestar a L'Overture y remitirlo a Francia en donde murió preso en 1803, pero la lucha continuó con el apoyo de los ingleses de modo que ya para el siguiente año pudieron declarar su independencia, quedando como gobernador vitalicio y, más tarde como emperador, Jean Jacques Dessalines quien restableció la esclavitud dentro de su propia gente lo que originó un nuevo levantamiento y la profundización de la crisis.

Debido al persistente conflicto en Santo Domingo, la Corona española se vio en la necesidad de reorganizar su estructura imperial reubicando o instalando algunas instituciones hacia otras regiones dentro de sus fronteras. Así, por ejemplo, mediante Real Cédula del 15 de noviembre de 1804 la Sede eclesiástica de Caracas fue elevada a Arzobispado teniendo como sufragáneas a las Diócesis de Guayana²³¹ y Mérida. Del mismo modo en ese año, se tomó la determinación de trasladar el Arzobispado de Santo Domingo hacia la ciudad de Santiago de Cuba.

Por Real Orden de 30 de noviembre de 1803, se decidió que la Real Hacienda diera un aporte en metálico a los españoles emigrados de Santo Domingo que se encontraban radicados en la gobernación de Cumaná. Esta asignación, ajustada a su condición social, tenía un monto diario de tres reales para los blancos y de uno y medio para los pardos. Adicionalmente recibían, según fuera el caso, unos seis o diez pesos mensuales para el pago de su casa. En los libros contables se da cuenta de entre 11 y 14 exiliados para los años de 1804 a 1806, dando, en algunos casos, sus nombres. De modo que para abril de 1805, éstos fueron: Don Francisco Ruiz, el presbítero Don Josef Gil de Villegas, Doña Margarita Polanco, Doña María Francisca Padrón, Don Josef de Peña, Don Josef Lamadrid Montilla, Doña Juana Toledo, Doña María Rodríguez Cavallero, Don Antonio de Armas, Don Manuel Martínez, Don Pablo Figueroa, Don Manuel García, Doña Catalina de Armas, Doña Ana de Sierra, Don Antonio Pérez, Don Domingo Campos, Don Josef Hernández y Felipa Suasso, parda libre²³².

²³¹ La Diócesis de Guayana fue erigida mediante Real Cédula del 20 de mayo de 1790 con el fin de atender los anexos ultramarinos (Guayana, Cumaná, Margarita y Trinidad) de la de Puerto Rico, nombrándose a Francisco de Ibarra como primer obispo quien estuvo al frente de ella hasta que pasó a la Diócesis caraqueña y luego se desempeñó como su primer arzobispo.

²³² AGN: Real Hacienda, Cumaná. Tomo 2014. Fol. 61.

Como dato adicional, para 1804 llegó a Puerto Rico la “Expedición de la Vacuna” que había salido desde La Coruña al mando de Francisco Javier de Balmis y cuyas juntas se instalaron en La Habana, México y Caracas, esta última teniendo como secretario a Andrés Bello.

Durante este bienio el Puerto de Cumaná logró negociar 32.172,9 ps en importaciones y otros 20.909,3 ps por exportaciones, dando un total negociado de 53.082,19 ps. De tal manera, que porcentualmente esta etapa alcanzó a ser la segunda en cuanto a movilización de capital ya que constituyó el 39,47%, o sea, que cada uno de los dos años de este período representó casi el 20% del total de la serie, con un promedio anual de negocio de 26.541,1 ps pero, como se puede apreciar, la balanza resultó negativa para Cumaná por 11.263,69 ps. Ahora bien, la diferencia entre el total de capital negociado entre la primera y tercera etapa fue de 22.844,07 a favor del primer período.

El movimiento portuario fue bastante concurrido ya que atracaron 26 naves y zarparon 31, para un total de 57. Lo que daría un promedio de entradas de 13 naves y de salidas de 15,5, lo cual es superior a los otros dos períodos anteriores por cuanto su total fue de 28,5 naves anuales, siendo el de la primera etapa (1792-1797) de 11 y el de la segunda (1798-1801) de 1,3.

Nuevamente las goletas se impusieron en este tipo de comercio para este período en el que entraron 20 de ellas y partieron unas 19. El siguiente tipo de nave fue el guairo con 7 de ellos para la salida y tres para la entrada. Después estarían las balandras con 2 para la entrada y 1 para la salida, a continuación 2 faluchos con su entrada y salida, un bergantín y una fragata para las partidas, además de otra nave sin diferenciar su tipología. De nuevo se demuestra, que la carga hacia estos derroteros era mediana y que quizás se procuraba acumular la mercancía en algunos puertos para abastecer otras zonas como reenvío, también el giro comercial servía para proveer de productos escasos en otras áreas o equilibrar las producciones. Ahora bien, el incremento de naves pequeñas (guairos) podría deberse a la necesidad de remitir mercancía con mayor presteza, sin tanto riesgo para el ataque corsario enemigo y, de suceder esta circunstancia, la pérdida resultaba menor.

En este período sólo participaron seis terminales de las cuales tres correspondieron a las entradas y cinco para los despachos a pesar de que, como se dijo, las importaciones superaron a las exportaciones. La terminal más usual fue Puerto Rico con 50 navíos, 17 para 1802 y las 33 restantes para 1803, sólo que el promedio por consignación ascendió a 771,64 ps mientras que el promedio de consignación más alto fue el de Veracruz con un único movimiento por 6.858,5 ps, seguido por Cuba con tres consignaciones con un promedio de 1.894,27 ps. Ahora bien, la razón por la cual el envío de Veracruz sobresale entre los demás se debe al tipo de producto remitido el cual fue de 428 fanegas y 73 libras de cacao por un monto de 6.858,4 ps.

Puerto Rico, con el 72,68 % de participación obtuvo una balanza desfavorable para Cumaná por 17.568,1 ps, seguido por Puerto Rico-La Guaira con 975 y Cuba con una balanza negativa de 562,8 ps. En términos porcentuales, la terminal Puerto Rico-La Guaira fue de 1,84% con una sola consignación y la terminal de Cuba con sus tres consignaciones logró alcanzar el 10,71% de participación.

La balanza fue positiva para Cumaná en los casos de las siguientes terminales, con omisión de Veracruz: Montevideo por 723 ps con una consignación lo que le permitió alcanzar tan solo el 1,36% de lo negociado y luego Cartagena de Indias también con una consignación cuya balanza se reporta positiva para el puerto neandaluz por 260,75 ps, de modo que su participación porcentual fue de 0,49%.

Cuadro # 71

Movimiento de Capital para el Período 1802-1803 entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles				
Puertos	Importación	Exportación	Total	Balanza
Cartagena	0,00	260,75	260,75	260,75
Cuba	3.122,81	2.560,00	5.682,81	-562,81
Montevideo	0,00	723,00	723,00	723,00
Puerto Rico	28.075,13	10.507,00	38.582,13	-17.568,13
Pto. Rico-La Guaira	975,00	0,00	975,00	-975,00
Veracruz	0,00	6.858,50	6.858,50	6.858,50
Total	32.172,94	20.909,25	53.082,19	-11.263,69

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2010 y 2011.

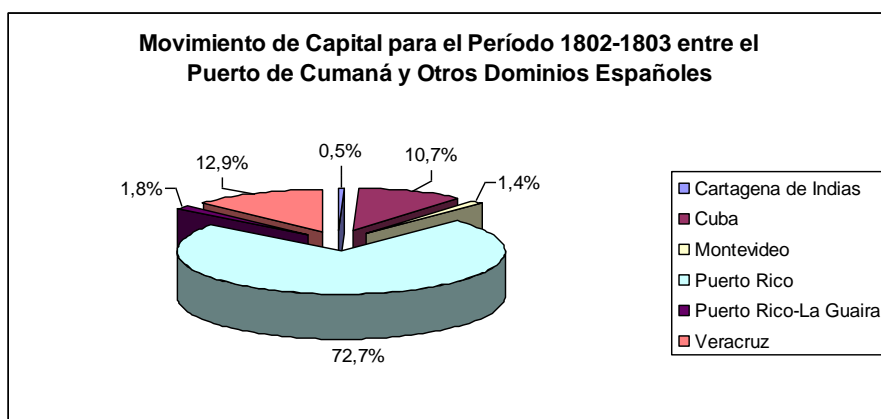
Cuadro # 72

Promedio de Capital Negociado por Terminales entre el Puerto de Cumaná y Otros Dominios Españoles (1802-1803)			
Terminales	Capital	Consignaciones	Promedios
Cartagena de Indias	260,75	1	260,75
Cuba	5.682,81	3	1.894,27
Montevideo	723,00	1	723,00
Puerto Rico	38.582,13	50	771,64
Pto. Rico-La Guaira	975,00	1	975,00
Veracruz	6.858,50	1	6.858,50
Totales	53.082,19	57	931,27

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2010 y 2011.

Gráfico # 35



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2010 y 2011.

Interconexiones con otros dominios hispanos:

Como se ha visto, el comercio español poseía varias escalas o matices pues, por un lado, las comunicaciones con la metrópoli estuvieron por muy largo tiempo encapsuladas hacia la dirección de un puerto único, mientras que en los dominios hispánicos la variedad la pautaba la necesidad de abastecimiento o de obtener alguna ganancia, por modesta que ésta fuera. Curioso, también resulta ver la facilidad con la que se podían interconectar los diferentes dominios separados por el mar, mientras que aquéllos que se hallaban ligados por la tierra, permanecían más distantes. Incluso, la misma situación ocurría en la propia metrópoli pues algunas provincias vecinas casi no tenían relación entre sí por la falta de caminos. Y de esta situación ha debido estar consciente la Corona por cuanto dentro del sistema establecido para el comercio atlántico, siempre procuró que los dominios marginales obtuvieran algunos beneficios con la libertad de la venta de sus frutos dentro de los límites imperiales y que con sus intercambios, procuraran solventar las deficiencias de algunos productos básicos para su sostenimiento. Aún así, había ciertas restricciones o normas referentes al traslado de determinadas mercancías por lo costosas que podían resultar y que ameritaran el afianzamiento de la carga, tal como podía suceder en el caso del cacao si se trasladaba en altos volúmenes. Igualmente, podía resultar dificultosa la entrada en algunos puertos y la posterior comercialización de la mercancía en los mismos, debido al dominio que probablemente ejercía el grupo de comerciantes que hacían vida en el mismo, tal como ocurría con Veracruz. Ahora bien, las Antillas Mayores junto con las isla de Margarita y Trinidad, fueron las primeras escogidas cuando se comenzaron a fundar compañías de comercio para interconectar los diferentes dominios con algún puerto metropolitano y cuando se decretó el llamado libre comercio en 1765, asuntos que sirvieron adicionalmente para ampliar la interconexión entre las terminales indianas tanto en el aspecto de la mercadería como, especialmente, el humano al crearse vínculos comerciales más estrechos entre los diferentes participantes.

A Cumaná no se la puede entender sin el contacto marítimo pues a través de esa frontera azul provino buena parte de su incipiente desarrollo poblacional, material y espiritual, aunado esto al ánimo práctico y menos contemplativo de sus habitantes y del cual Dauxion hizo referencia cuando compartió un tiempo con ellos a principios de siglo XIX.

Es así, pues como vemos que Cumaná estuvo integrada a ese flujo mercantil según lo revelan diferentes fuentes y que si bien antes del período comprendido en nuestro estudio, su puerto tuvo comunicación con dos terminales principales (Puerto Rico y Santo Domingo) y una secundaria (Cuba), ya durante el lapso de 1786-1810 se contabilizaron unas 17 de las cuales algunas cubrían zonas próximas como las antes mencionadas, pero otras concernieron a áreas más alejadas por cuanto se llegó a contactar con los puertos de Buenos Aires y Montevideo en el Río de la Plata. Además, los tratos se hicieron más complejos pues algunas embarcaciones lograron tocar hasta tres puertos en un solo viaje.

No obstante, el número de giros relativos a esta región para los años 1786-1810, parece no haber sido muy elevado (190) si se los compara con los documentados por el gobernador Gual, por cuanto para un período de 8 años (julio de 1756 a octubre de 1757 y abril de 1759 a septiembre de 1766) se realizaron unos 102. Y la diferencia se amplía

cuando se los contrasta con los 437 contabilizados por Nestares Pleguezuelo²³³ para los años de 1714-1724 y 1734-1785. Sólo que habría que tomar en cuenta que, posiblemente, el tránsito para la época de nuestra investigación haya podido ser muy superior pero no aparece registrado en los libros contables porque las naves han debido transportar mercancía exenta del pago de impuestos, de allí que también esta región haya recabado la menor suma de impuestos (13.497,63 ps). Y, además, no se puede olvidar que hubo etapas en que se dificultaron los viajes por la interferencia extranjera o porque algún dominio, como el caso de Santo Domingo, saliera de la égida hispánica. No obstante, en el transcurso de esta investigación se ha podido comprobar que de los ya mencionados 190 giros registrados para los dominios españoles, 140 (73,68%) tuvieron que ver con Puerto Rico y Santo Domingo, en donde la terminal dominante y más constante fue precisamente Puerto Rico, agrupando el 59,2% de las entradas y el 45,4 de las salidas y, seguidamente estuvo Santo Domingo con 16,9% de los arribos y 26,9% de los despachos.

El capital negociado para esta región ascendió a 187.666,79 ps (10.495,93 ps anuales en promedio para los 18 años contabilizados), con una diferencia a favor de Cumaná de 51.127,79 ps y en donde la mayor movilización de capital se efectuó hacia la subregión de las islas con 144.723,41 ps (77,1%), seguida por la de Nueva España con 27.876,25 ps (14,9%). Y aquí habría que acotar que la razón por la cual Nueva España ocupa el segundo lugar en el negociado de capital se debe al valor del producto (cacao) que se le remitió y no al número de naves despachadas hacia ese destino por cuanto sólo se contabilizaron unas 6 para Veracruz. Es decir, que no se puede hablar de una relación entre el total de capital transado y el número de embarcaciones involucradas en una dirección. También habría que advertir que, en el plano de la gobernación de la Nueva Andalucía, el dominio de los puertos hispánicos estuvo muy competido ya que desde el Puerto de la Nueva Barcelona era más fácil abastecer de carne y queso a las islas, y así este puerto pudo movilizar 22.901,1 ps (10.858,9 ps en 1806 y 12.041,2 ps en 1807), mientras que Cumaná reportó para 1807 unos 10.248,13 ps.

En cuanto a las mercancías exportadas desde Cumaná, se apreció que la casi totalidad de ellas estuvieron relacionadas con los alimentos ya fueran éstos de tipo animal (pescado y carne), vegetal (cacao, maíz, cocos y su aceite), o mineral (sal); así como los subproductos pecuarios (sebo, jabón, astas, por ejemplo) y en una mínima proporción (1,61% del total) se remitió alguna mula en pie, posiblemente para movilizar el proceso azucarero de las islas o para reexportarlas a las colonias extranjeras. Pero, indiscutiblemente, el cacao fue el producto máspreciado y por el cual se obtuvieron unos 47.019,97 ps (39,38%) del total de los 119.397,29 ps exportados para esta región. Adicionalmente, se podría decir que en cierta forma existía alguna relación entre la producción agropecuaria cumanesa y los meses de mayor comercio.

Las importaciones efectuadas desde esos dominios correspondió a tres grandes grupos: el primero incumbió a los productos reexportados de Europa (géneros, efectos, frutos y bebidas alcohólicas), el segundo a los frutos locales (arroz, azúcar, café, maíz, entre otros) y el tercero a algunos objetos también locales (sombrosos, muebles, maderas y otros varios más). Entre estos tres grupos, fue el primero el que implicó mayor negociado de capital porque llevaba implícito algún proceso manufacturero o por su amplia demanda y poca oferta pero, no fue desde esta región de donde provino el mayor aporte de este rango

²³³ Nestares Pleguezuelo, Ma. José: *El Comercio Exterior del Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Universidad de Almería, 1996. Págs.135-137.

pues, a nivel global de todas las regiones sólo significó el 0,32% del mismo y, a decir verdad, no hubo una importación constante de ninguno de los rubros de ese sector: las entradas de harina se verificaron en 6 oportunidades, mientras que los géneros y efectos arribaron al puerto durante 5 años y las bebidas alcohólicas estuvieron presentes en 10 años de los 18 contabilizados. En todo caso, valdría aclarar que las importaciones ascendieron a 68.269,5 ps, pero para nuestro estudio se le siguió la pista a unos 55.414,25 ps relacionados con algunos productos más constantes y, así se obtuvo que el 15,62% lo conformaron los géneros y efectos, el 44,47% las bebidas alcohólicas, los productos alimenticios (incluida la harina) representarían el 31,55% y los objetos locales un 8,37%.

La flota mercante empleada para esta región para el período 1786-1810, comprendió 9 tipos de embarcaciones, entre los cuales se destacaron las goletas con 126 giros de los 190 contabilizados. Después estarían los guairos con 27 y las balandras con 11. Por lo que se puede decir que predominaron las embarcaciones para larga y mediana travesía, quizá con el fin de tomar carga en varios puertos y hacer rutas más largas, así que el Puerto de Cumaná, a pesar de lo registrado en la contabilidad, ha podido ser sólo uno en toda la travesía y, además, es muy probable que la carga transportada haya podido ser muy superior a la anotada, ya fuera porque esa mercancía no pagaba impuestos o porque se la trasladaba de contrabando.

El hecho de que las guerras europeas tuvieran su prolongación en el Caribe, afectó en gran medida las interconexiones cumanesas con este ámbito imperial. Efectivamente, las transacciones comerciales que iban en ascenso desde 1792, comenzaron a manifestar una fuerte baja a partir de 1798 hasta 1801, llegando, incluso a ser nulos en 1800 y sólo ascendió temporalmente cuando se logró una tregua a fines de 1801, y aunque continuaron los contactos, se nota la ausencia del capital procedente de Santo Domingo.

En todo caso, la problemática situación del Caribe implicó una serie de cambios: en lo institucional, al disponer la Corona, por ejemplo, la elevación del Obispado de Caracas a Arzobispado y que de él dependiera la Diócesis de Guayana de la cual Cumaná era sufragánea. A nivel comercial se crearon nuevos nexos y se dieron a conocer otros nombres de negociantes y de marinos mercantes. En lo humano, hubo abandonos y traslados masivos de personas hacia otros destinos, tal como se ha visto con la inmigración de gente oriunda de las islas hispanas pero también, llegado el momento, fueron muchos los habitantes de las provincias venezolanas que tuvieron que emigrar hacia esos mismos predios pues, al menos, a Puerto Rico entre 1812 y 1830 arribaron cerca de 67 personas (sin contar con sus acompañantes e hijos) procedentes de la gobernación de Cumaná²³⁴.

²³⁴ Mérida, Marco Tulio: Ob. Cit. Págs. 295-325.

CAPÍTULO V

COMERCIO DE CUMANÁ CON LAS COLONIAS EXTRANJERAS Y LOS ESTADOS UNIDOS

Comercio internacional cumanés:

No bien España había conseguido la ruta hacia el Nuevo Mundo y comenzado a establecerse en él, cuando tras de ella las otras potencias europeas emprendieron la tarea de interferir sus negocios, ya fuera mediante ataques directos de piratas dirigidos hacia los centros poblados o a sus embarcaciones, o también en su forma más dramática, utilizando la marina para fundar colonias y factorías. Pero más adelante, debido a las condiciones imperantes, España tuvo que abrir el comercio colonial con los extranjeros.

Las Provincias Unidas se constituyeron en la primera y más importante potencia que buscó hostilizar la permanencia española en sus núcleos urbanos logrando asestar duros golpes en Santo Tomé de Guayana, Guayaquil y Santa Marta, así como tratar de penetrar en zonas importantes (río Orinoco) e, incluso, aprovechar los recursos naturales como la sal de Araya. Empero, ya en el siglo XVII combinó esa estrategia con la de la aplicación del contrabando a través de la colonización de lugares cuidadosamente escogidos para tales fines, comenzando esta fase con la toma de las costas brasileñas y luego, posesionándose de algunas islas caribeñas como San Martín o Curazao.

La circunstancia del combate de España en contra de los holandeses fue aprovechada por los ingleses y franceses para iniciar el proceso de su colonización, tomando las islas que aquélla había dejado sin custodia pero, en algunos casos, bajo la feroz vigilancia de los indios caribe que los contuvo por un tiempo hasta que, finalmente, casi todo el arco insular caribeño pasó a manos extranjeras. Así, ingleses y franceses compartieron territorio en San Cristóbal y luego los ingleses comenzaron a desperdigarse hacia otras islas como Nevis, Barbados, Antigua, Montserrat, Santa Lucía y, junto con los holandeses, tomaron a Santa Cruz que luego recibió el asiento de los daneses quienes también incorporaron en su haber a San Thomas y San Juan de los Cayos. De igual forma, los franceses se anexaron, entre otras, a María Galante, Dominica y Guadalupe. En ocasiones, los ocupantes tuvieron que retroceder en sus acciones debido a problemas internos, geográficos o a contraataques de España. Sin embargo, debido al tesón de los colonos y a unas medidas concertadas, se logró la prosperidad de los asentamientos que, para el caso inglés, se llevó a cabo gracias a la alianza entre los comerciantes y algún noble encargado de obtener los permisos reales para explotarlas y, en el caso francés, se debió a la administración de las islas por parte de las compañías comerciales. Pero en ambas colonizaciones se experimentó inicialmente con la búsqueda de mano de obra de campesinos europeos que entraron como colonos o contratados por un corto período de tiempo para cultivar cacao, tabaco, algodón y jengibre y sólo la relación cambió hacia el trabajo forzado (de prisioneros y esclavos), cuando se vio el rendimiento que se obtenía con el azúcar y fue así como las nuevas presas insulares de Jamaica o de Saint-Domingue se convirtieron en los baluartes productivos y comerciales de los ingleses y franceses, respectivamente. Entonces, gracias a ese bienestar económico, ingleses y holandeses, y,

más tarde, los franceses buscaron desde 1670 el entendimiento con España a fin de acabar con los piratas, bucaneros y filibusteros que persistían en sus ataques a los centros poblados o a los barcos mercantes. Así, el desarrollo agrícola de estas colonias corrió en paralelo con el comercial, destacándose ya no sólo por sus contactos ilícitos con Hispanoamérica, como era su objetivo inicial, sino transportando mercancía a los poblados continentales de Norteamérica y, en enormes lotes, a Europa lo que incentivó a sus propias metrópolis a cerrar su comercio a otras potencias para tratar de mantener bajo control los frutos tropicales, no así las manufacturas metropolitanas pues les interesaba la multiplicación de sus ventas para profundizar su prestigio como potencias marítimas.

Para España, el territorio a proteger era muy vasto, las fuerzas militares escasas, las necesidades de los colonos no podían ser satisfechas con rapidez y la escasez o carestía de productos llevaba a muchos, incluyendo a las autoridades, a inclinarse hacia los contactos con las colonias extranjeras o sus emisarios, floreciendo así el contrabando en todo el imperio hispano.

En el proceso de la extinción del tráfico ilícito no bastaron las peticiones de los comerciantes, o las advertencias y órdenes de las autoridades locales o de la misma Corona, ni mucho menos las providencias de los gobernadores pues la presencia de los extranjeros o de su producto mercadeable fue un hecho habitual tanto en los siglos precedentes a este estudio como a lo largo del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Situación de la que no escapó la Gobernación de la Nueva Andalucía pues la vista de la correspondencia de sus gobernadores con la metrópoli nos permite formarnos una idea de cómo evolucionó el trato con los extranjeros.

Así pues que a fines de 1712, recién arribando a Cumaná el gobernador y Coronel Mateo del Mazo, encuentra las costas “infestadas” de piratas y se vio precisado a ordenar se armara en corso unas embarcaciones.²³⁵ Tiempo después, el 23 de diciembre de 1735, ejerciendo como gobernador interino el Marqués de San Felipe y Santiago, tuvo sus encuentros con un grupo de holandeses y franceses²³⁶. Y ya estando al frente de la gobernación el Brigadier granadino Gregorio Espinosa de los Monteros, no pudo sino admitir el inagotable trabajo que le resultaba el evitar las invasiones de los ingleses y franceses, al punto de haber tenido que enfrentarse a los primeros en el propio puerto de la ciudad en su intento por tomar el fuerte de Santa Catalina en 1741. Pero ya antes, su lugarteniente, Carlos de la Guerra, contuvo otra incursión por Río Caribe²³⁷.

A mediados del siglo XVIII, el gobernador Mateo Gual se observa muy activo persiguiendo al comercio ilícito en diferentes puntos de la región; Píritu, las Islas Caracas, puerto y río de Barcelona, bahía de Mochima, la boca del Manzanares, el Rincón de Maturín, etc.²³⁸ Con ese mismo ímpetu le siguió su interino, el teniente coronel Nicolás de

²³⁵ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1484. Fols. 3-5. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 123.

²³⁶ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1477. Fols. 137-42. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 120.

²³⁷ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1477. Fols. 190-95, 227-31. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 120.

²³⁸ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1493. Fols. 1-63. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 124. Tomo 1494. Fols. 46-186. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 125. Tomo 1496. Fols. 145-220. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 125.

Castro quien al menos dio cuenta de cerca de una veintena de comisos entre febrero y abril de 1758²³⁹.

Más adelante, el gobernador Pedro de Urrutia se vio en la necesidad de publicar un bando para tratar de extinguir el paso ilícito de ganado entre las gobernaciones de Venezuela y Nueva Andalucía pues éste era conducido hacia las colonias extranjeras²⁴⁰. El sucesor de Urrutia, Máximo Du Bouchet, tuvo que enviar personal de la tropa regular para controlar los embarcaderos del río Orinoco por donde salía ganado mayor²⁴¹. También el gobernador Antonio de Pereda informó sobre diferentes decomisos de extranjería²⁴². Tiempo después, entre 1790 y 1792, Pedro Carbonell comunicó haber practicado seis comisos²⁴³.

Ante todas estas contingencias, las autoridades metropolitanas no cesaron de prevenir sobre la urgencia de extinguir el trato ilícito y aprobar los decomisos de alijos de mercancía por pequeños que éstos fueran. Sin embargo, habría que tomar en cuenta que la escasez de rubros metropolitanos, en ocasiones, ocurría durante lapsos muy prolongados tal como notificaba en 1747 el gobernador Diego de Tabares²⁴⁴ al señalar que tenía doce años sin haber arribado algún registro español por lo que lo llevó a afirmar que de continuar así la situación, entonces, no habría forma de evitar el mismo grado de penuria y dificultad para contener el contrabando. De modo, pues, que algunas autoridades como Diego de Tabares o Gregorio Espinosa de los Monteros, exponían la dificultad de su tarea y otros, como José Diguja, advertían que el contrabando era "...muy difícil evitarlo, y aun se hace indispensable alguna tolerancia, pues de lo contrario en el corto término de 8 meses se verían desnudos los pueblos de españoles, como están los de indios..."²⁴⁵ o como Antonio de Pereda quien dijo refiriéndose a la falta de alicientes para la producción y el comercio: "La suma miseria causa un desaliento para todo lo que es virtud, los delitos se multiplican, y la desesperación es un mal que debe temerse por el Gobierno"²⁴⁶. En un tono más fuerte, en 1795 Vicente de Emparan ante las quejas presentadas por los comerciantes, le responde al Intendente con las siguientes palabras "...con un monopolio seguido e inalterable (los comerciantes) trasladan a sus cofres la poca sustancia de esta comarca dejándola aniquilada y extenuada al paso que en pocos años y sobre principios muy cortos juntan considerables caudales"²⁴⁷. Además, se preguntaba si querían hacerse cargo de la compra de las mulas, cerdos, cocos, maíz, gallinas, loros y monos con los que la gente común obtenía sus vestidos y subsistencias de las colonias extranjeras.

²³⁹ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1504. Fols. 1-7, 14-229. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 127.

²⁴⁰ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1609. Fols. 224-231. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 128.

²⁴¹ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1613. Fols. 55-57. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 130.

²⁴² AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1617. Fols. 129-67. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 131.

²⁴³ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1626. Fols. 14-80, 174-99, 269-319. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 134.

²⁴⁴ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1478. Fols. 40-42. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 120.

²⁴⁵ Diguja Villagómez, José: Ob. Cit. Pág. 321.

²⁴⁶ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1624. Fol. 168. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 133.

²⁴⁷ AGN: IERHda. Tomo CIII. Fol. 339.

No faltaron tampoco sugerencias para solucionar los problemas como la ofrecida por el gobernador José Francisco Carreño, quien para 1718 propuso que se le permitiera a los extranjeros sacar la sal de Araya para ayudar a la provincia²⁴⁸. Mateo Gual en 1755 se adhirió al acuerdo del Cabildo de la ciudad de Cumaná a fin de pedirle al monarca que permitiera el intercambio de negros por ganado y frutos y así garantizar el progreso de sus vecinos²⁴⁹. Urrutia en el informe de su visita también se hizo eco de esta propuesta. Por su parte, en 1789 Antonio de Pereda presentó una disertación económica muy lógica

...la facilidad y libertad de la extracción de los frutos, es el aumento de ellos, el fomento de la agricultura, la riqueza del comercio, y por consiguiente, del Real Erario. Un continuo tráfico, moderados derechos, esención de aquellas visitas molestas y escrupulosas con que se incomoda al comerciante, donde nada gana el rey y le aburre, es lo que, constituyen las minas de los estrangeros, tienen agotadas las nuestras, y nosotros mas pobres que ellos²⁵⁰

En este mismo espíritu se encontraba Vicente de Emparan para quien se debía permitir la introducción de las ropas que no traía el comercio español y cobrar impuestos que al final eso sería más o menos lo que invertían en sobornar a las guardias y que lo harían sin el riesgo de tener que lanzar la mercancía por la borda y, además, agregaba que siendo todos vasallos del rey, entonces, tenían los mismos derechos a obtener ciertas gracias y protecciones de él²⁵¹.

Juan Manuel Cajigal en 1804, representó al intendente de Caracas por la mala situación de las dos provincias a su cargo a raíz de la suspensión del comercio con las colonias extranjeras y le expuso su idea de que sólo se lograría el desarrollo gracias al comercio libre: “O se da el comercio libre con estas colonias o las provincias perecen”²⁵²

Así pues que la Corona tomó nota de las sugerencias, las dificultades de las autoridades coloniales, de las crisis sufridas por el desabastecimiento, conjuntamente con las necesidades de cumplir con los pactos de familia con Francia más los perentorios problemas de caja o de incomunicación ínter imperial y fue dando respuestas de acuerdo a las circunstancias y a sus políticas. En ocasiones, flexibilizando el comercio con sus dominios americanos o practicándolo con otras naciones hasta llegar a la dependencia total de este último aun cuando siempre intentara retroceder hacia conductas reacias a los contactos extraimperiales.

De este modo, vemos que el llamado monopolio comercial de España tuvo sus debilidades puesto que a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX se ofrecieron formas lícitas de comerciar con los extranjeros y una de ellas se trató de los asientos de negros, bien fuera por intermedio de particulares o por casas comerciales. Así, a inicios del siglo XVIII el rey Felipe V celebró un contrato con los empresarios franceses para que por intermedio de la acción de la Compañía Real de Guinea se introdujeran 48 mil negros pero, ocurrió que al deteriorarse el comercio metropolitano a raíz de la Guerra de Sucesión, los

²⁴⁸ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1485. Fols. 9-14. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 123.

²⁴⁹ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1495. Fols. 1199-23. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 125.

²⁵⁰ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1624. Fols. 169. Original en AGI: Audiencia Ccs. Leg. 133.

²⁵¹ AGN: IERHda. Tomo CIII. Fols. 341-41v.

²⁵² AANH: Colección Villanueva. 2da. Parte. Documento # 390.

negociantes franceses aprovecharon la crisis y rápidamente pudieron "...tener a su cargo la casi totalidad del escaso comercio que se efectuaba. Sus naves hacían frecuentes viajes a Martinica, Santo Tomás y Cartagena, y aún condujo directamente a Francia algunas partidas de cacao, cueros y otros productos"²⁵³ y más adelante el mismo autor agrega que esta Compañía

*...llegó casi a monopolizar la importación, no sólo de harina y granos, sino también del vino y otros artículos menos necesarios, llevándose, en cambio de estos productos, y de los negros, importantes cantidades de cueros y cordobanes, y cacao en menor escala*²⁵⁴.

Concluido el contrato con los franceses y concertada la paz de Utrecht mediante la cual se logró poner fin a la Guerra de Sucesión, también se otorgó el permiso a la Compañía Inglesa del Mar del Sur para la introducción de 144 mil negros en el plazo de 30 años además de autorizarla a importar la mercancía necesaria para el sustento de los negros. Mas, como era de esperar, los volúmenes de carga excedieron a las cantidades consentidas y con el concurso de las autoridades coloniales, se permitió que en los puertos se descargaran mercancías más valiosas que las predispuestas en el contrato. En este negocio, sin lugar a dudas, los vecinos aportaron sus "buenos oficios" para la introducción e internación clandestina de mercadería hasta el finiquito del tratado en 1750, cuando se compensó a Inglaterra con 100 mil libras.

Ya en la década de los 60', tras la Guerra de los Siete Años, España comenzó a cambiar su diseño comercial por el libre comercio ínter imperial, actitud que fue imitada por las otras dos potencias europeas: Inglaterra y Francia. En cuanto a la primera potencia, comenzó a dejar tras de sí su monopolio establecido en las Actas de Navegación de 1651 cuando ya en 1766 abrió algunos de los puertos en sus islas del Caribe. Francia, que a través de sus Cartas Patentes de 1727 había establecido igual sistema monopólico, optó por abrir en 1767 un puerto en Saint-Domingue y otro en Santa Lucía. La intención de esta apertura era permitir la compra de productos de sus nacientes industrias metropolitanas, algunos frutos locales y esclavos a cambio de ganado, cueros, melazas y otros frutos regionales.

Una vez que se inició el proceso de independencia de las trece colonias inglesas de Norteamérica, ellas prohibieron el comercio con sus hermanas del Caribe así que estas últimas buscaron abastecerse en los dominios españoles y franceses. Mientras tanto, a propuesta de la reina Catalina II de Rusia, se creó una liga de potencias marítimas neutrales con el fin de que las embarcaciones de las naciones involucradas en la liga ofrecieran sus servicios de transporte de mercancía a aquellas naciones que estaban en conflicto de manera tal que hasta las compañías comerciales españolas se vieron precisadas a fletar barcos neutrales para cumplir con sus compromisos, tal como ocurrió con la Real Compañía de Barcelona cuando en 1783 remitió a Cumaná el bergantín danés Elizabeth Christina y el paquebote sueco El Neptuno.

Sin duda que ante esta situación apremiante, algunos comerciantes neutrales pudieron poner en América sus propias mercancías como lo refrenda John Everaert²⁵⁵

²⁵³ Arcila Farías, Eduardo: *Economía Colonial*. Italgráfica, Caracas. 2da. Edición, 1973. Tomo I. Pág. 216.

²⁵⁴ *Ibidem*. Pág. 219.

²⁵⁵ Everaert, John G.: "*El Pabellón Imperial de las Indias Occidentales. Contrabando de Guerra y Tráfico Neutral desde los Puertos Flamencos (1778-1785)*", en Congreso Bicentenario del Natalicio de Simón Bolívar. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1985. Tomo II. Págs. 33-60.

acerca de los bergantines den Waeren Vlaeming y el Dorothea van Altona con salida de Ostende hacia Grenada y Dominica o la fragata den Brugschen Held y el bergantín Brugsche Eendragt con salida ambos de Brujas pero con destino el primero a Santa Lucía mientras que el segundo debía ir a Martinica, Dominica o Saint-Domingue. No es difícil suponer que las mercancías transportadas en estas embarcaciones luego fueran reexportadas a diferentes zonas de todo el continente. Además, como aclara Everaert no se trataba sólo de un negocio de transporte y almacenaje sino que movía una red de comercio de documentaciones falsas para nacionalizar barcos y bienes, de modo que al final era factible que a los puertos beligerantes arribaran productos de sus oponentes.

Otra forma de acceder al contacto legal con las colonias extranjeras era gracias a los auxilios humanitarios, por ejemplo, cuando en Cumaná escaseaba algún producto vital para el sustento de la población como podía ser el maíz o la harina de trigo, entonces, el Cabildo²⁵⁶, que tenía por función velar por el abasto de la ciudad, se reunía para tomar las previsiones pertinentes como era designar a uno de sus miembros para que revisara si en los alrededores había excedente del producto para trasladarlo a la ciudad. Si el resultado era negativo, quedaba entonces en manos del gobernador como presidente de la institución, efectuar las diligencias para levantar un informe y dar parte a las autoridades metropolitanas de su decisión de acudir a las colonias extranjeras para obtener el producto, tal como ocurrió en 1776 cuando el gobernador Du Bouchet debió agotar todas las instancias hasta culminar en la petición de auxilio hacia el exterior para conseguir víveres²⁵⁷. Igual situación con respecto a la harina de trigo se vivió en 1789 estando en funciones el gobernador Antonio de Pereda²⁵⁸. Y ya en 1805, el gobernador Juan Manuel Cajigal, autorizado mediante real mandato de 20 de julio de 1790 a efectuar esos trámites de manera más expedita con sólo notificarlo al Intendente de Caracas, tuvo que permitir la entrada de harina extranjera por la perentoria necesidad de ella²⁵⁹.

De modo similar, se auxiliaba a alguna colonia francesa como lo demuestra la aprobación real que recibió Máximo Du Bouchet tras acudir a la petición del gobernador de Martinica de proveerlos con víveres y reses para atender a los hospitalizados²⁶⁰. Y por Real Orden²⁶¹ del 26 de abril de 1777 se le hace saber al gobernador de Caracas y a los oficiales reales de la decisión sobre el pago de sólo el 5% por todos los derechos para la extracción de ganados y frutos hacia las islas francesas desde las provincias de Venezuela y Cumaná y el 2,5% para aquellos que se destinaran a los otros dominios reales, todo ello a pesar de la rebaja estipulada en una instrucción reservada del 8 de julio de 1776. De esta forma, la metrópoli dispuso que por intermedio del intendente Joseph de Ábalos²⁶² se tomaran todas

²⁵⁶ AAC: libro de Decretos, Acuerdos, Ordenanzas y Resoluciones. Tomo I. Años 1772-1857. s/f. En esta fuente se encuentran algunas actas de reuniones en las que se trata el asunto como las del 20 y 25 de febrero de 1782, la del 03 de mayo de 1782 y luego las del 20 de agosto, 09 y 10 de septiembre de 1782. También otra fechada el 10 de enero de 1785.

²⁵⁷ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1611. Fols. 124-160. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 129.

²⁵⁸ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1625. Fols. 166-179. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 133.

²⁵⁹ AGN: IERHda. Tomo CCXXI. Fols. 204-205.

²⁶⁰ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1483. Fols. 214. Y sobre el envío de 500 reses en Fols. 219-21. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 121.

²⁶¹ AGN: Reales Órdenes. Tomo V. Fols. 343-44.

²⁶² Arcila Farías, Eduardo: Ob. Cit. Tomo II. Pág. 171. Respecto al comercio de mulas, la documentación manejada por Arcila, le hizo suponer que se inició en 1777, al menos para Caracas.

las disposiciones necesarias para obtener negros y las herramientas necesarias para ampliar la producción agrícola de los dominios españoles²⁶³ ayudando, a su vez, a las mencionadas colonias extranjeras.

Según las muestras tomadas por Jesús Alberto Figueroa²⁶⁴ sobre el trasiego de 20 embarques efectuados entre el 6 de octubre de 1778 y el 6 de diciembre de 1779, los productos extraídos fueron de diferente naturaleza como ganado mayor y menor, cueros, tabaco, carne salada, pescado y otros víveres. Resultando, por ejemplo, que por el Puerto de Cumaná se comercializaron 471 mulas, 2.600 cueros, 2.500 @ de carne y 14.000 @ de pescado. Agrega el autor que debido a la huida de los franceses de sus colonias y al establecimiento de algunos de ellos en Trinidad, se permitió la saca de ganado de la Provincia de Caracas y del Oriente de la Capitanía General a través del puerto del Guarapiche (actual Caripito) por lo que entre 1780 y 1797, año este último en que Trinidad fue tomada por los ingleses, salieron 22.394 vacas, 7.132 mulas y 2.492 caballos²⁶⁵.

En la relación ofrecida por el gobernador Mateo Gual sobre el movimiento portuario de Cumaná entre el 22 de julio de 1756 y el 11 de octubre de 1757 y luego del 14 de abril de 1759 al 07 de septiembre de 1766, aparece una única entrada en 1757 de una goleta procedente de Barbados que tenía por destino a San Eustaquio y se detuvo para traer unos prisioneros. Después de ella, sólo aparecen otras dos entradas en 1766, esta vez se trata de dos balandras provenientes de Martinica con el propósito de trasladar unas mulas a ser entregadas a Juan Raset puesto que, según se advierte, el rey ya había otorgado el permiso para efectuar ese tráfico desde Cumaná²⁶⁶. Las salidas fueron una goleta y dos balandras, todas a Martinica. De modo que para ese período las entradas más las salidas de colonias extranjeras representaron en total el 9,17%. Además, se aprecia el atraque de nueve (12,0%) embarcaciones armadas en corso y el apresamiento de siete embarcaciones pertenecientes a holandeses e ingleses.

Nestares Pleguezuelos²⁶⁷, en su investigación relativa al comercio de Cumaná para el período comprendido entre 1761-1785, nos ofrece la impresionante cifra de 310 entradas de naves lo que representaría el 56,9% de las arribadas. Y en las salidas el número sería aún superior pues se trataría de 856 (45,1%) partidas sólo que estarían superadas por las correspondientes a las embarcaciones de la región venezolana (864 naves).

Las entradas, según esta última autora, se concentraron más hacia los años de 1780-1785 y las salidas correspondieron, principalmente al período de 1786-1785, por lo que es muy probable que ese movimiento tan dilatado tuviera que ver con la Guerra de Independencia de las 13 Colonias Inglesas de Norteamérica. Ahora bien, el año con mayor movimiento para entradas (123 barcos) y salidas (171 naves) fue el de 1782, representando el 22,6% para el primer caso y 9% para el segundo tomando en cuenta el total de naves

²⁶³ También se puede consultar el artículo de Azpúrua A., Ramón: *Las Mulass Venezolanas y el Caribe Oriental del Siglo XVIII: datos para una historia olvidada*. En línea, www.raco.cat/index.php/BoletinAmericanista/article/download/.../14612

²⁶⁴ Figueroa, Jesús Alberto: *“El Oriente Venezolano y el Caribe Francés: de la Guerra de Independencia Norteamericana hasta la Revolución Francesa”*, en *Tiempo y Espacio*, Pedagógico de Caracas, Caracas, 1989. Vol. VI. Pág. 61.

²⁶⁵ *Ibidem*. Pág. 65.

²⁶⁶ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1508. Fols. 209-210 y 227-250. Original en AGI: Audiencia de Caracas. Leg. 157.

²⁶⁷ Nestares Pleguezuelo, Ma. José: *El Comercio Exterior del Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Universidad de Almería., 1996. Págs. 135-137.

movilizadas para la época mencionada. Si la relación se practica con respecto al año 1782, entonces, sería el 93,4% para las salidas y el 93,1% para los arribos.

A partir de estos iniciales intercambios legales, la presencia de comercio con el extranjero no cesó e, incluso, hubo momentos en que fue la tabla de salvación para Cumaná y sus Reales Cajas pues, entre los avatares de las guerras europeas se interrumpió el fluido nexo con la metrópoli y sólo gracias al vínculo con los mercados de las colonias extranjeras y Estados Unidos, se pudo comerciar eficazmente. De allí que al decretarse la apertura total con los mismos, se produjera un alza en el comercio al siguiente año de la autorización, tal como sucedió en 1798 y, muy especialmente, en 1807, años en que la dependencia con esos destinos fue casi total.

Cabe, entonces, destacar que con o sin la venia de las diferentes potencias, en el Caribe se fue creando un circuito comercial que traspasaba esta región pero que tenía como foco la producción agrícola tropical y el comercio de esclavos como factor más rentable. Este complejo circuito se iniciaba al transar mercadería inglesa por el ron producido en las colonias continentales de ese país con el objeto de llevarlo hacia África, en donde lo intercambiaban por esclavos que luego los transportaban a las islas del Caribe para venderlos por azúcar y melaza que llevaban a Norteamérica o Europa. A pesar de que siempre existía la competencia entre los involucrados, la adquisición de estos dos últimos productos dependía de la oferta de las islas no importando para ello su origen metropolitano porque podía hacerse pasar por el de cualquiera. Cuando participaban las embarcaciones francesas, era probable que la operación se iniciara con la obtención de plata americana (ello explica la permanente falta de monedas que, particularmente, se aprecia en Cumaná) con el fin de comprar telas asiáticas, entonces, se transportaba esta mercancía hacia África y allí las transaban por esclavos que luego eran puestos en los dominios españoles para reiniciar el ciclo²⁶⁸. A finales del período estudiado, también jugó un importante papel la harina norteamericana que fue introducida en Hispanoamérica y que en Cumaná, por ejemplo, fue puesta en enormes cantidades en contrapartida de cacao, algodón y cueros cuyo destino último ha debido ser el europeo. Adicionalmente, en lo que los dominios españoles comenzaron a destacarse en las actividades azucareras, pudieron participar en otra función dentro del engranaje de toda esta operación internacional, aunque lo más factible fuera su aporte ilegal en metálico para conseguir esclavos y mercadería europea o, por vía legal, obteniendo esa mano de obra y herramientas de trabajo por ganado mular y otros frutos locales.

Por todo lo anteriormente mencionado, se va a poder observar que en el transcurso del ciclo estudiado vamos a tener un tránsito permanente entre los dominios españoles, representados por Cumaná, y los países extranjeros ya sea por sí (como los Estados Unidos) o por intermedio de sus colonias americanas. Por supuesto, las terminales fueron variando, acomodándose a las circunstancias históricas, a las alianzas y desavenencias entre países pero, igual cambiará la mercancía implicada, el capital movilizado y los agentes del intercambio, todo lo cual se irá trasluciendo en las siguientes páginas de este capítulo, iniciando nuestro estudio por las terminales involucradas en estos derroteros.

²⁶⁸ Pérez Herrero, Pedro: *Comercio y Mercados en América Latina Colonial*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992. Pág. 270.

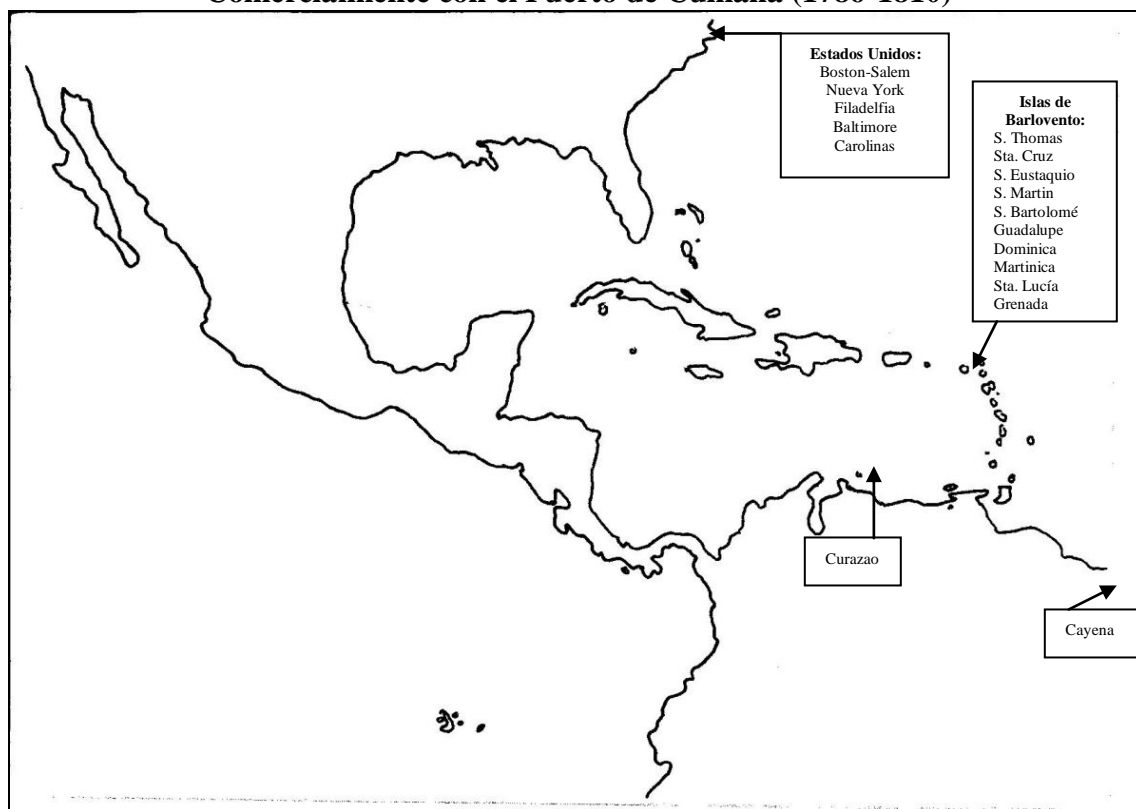
Las terminales extranjeras:

Múltiples resultaron las terminales extranjeras asociadas al comercio cumané, de modo que se precisó discriminar entre las pertenecientes a un país neutral como los Estados Unidos y las relativas a colonias de las potencias europeas. Dentro de la primera subregión estarían, para efectos de las entradas, los puertos de Baltimore, Boston, Charleston, Filadelfia, Nueva York, Salem y una terminal muy genérica como la de “Norteamérica”. Para los destinos se repiten casi todas las terminales exceptuando la de Charleston. En cuanto a las colonias extranjeras, tendríamos para los arribos las siguientes 19 terminales sencillas: Cayena, Curazao, Dominica, Grenada, Guadalupe, Haití (Saint-Domingue), Islas Vírgenes, Martinica, San Bartolomé, San Cristóbal, San Eustaquio, San Martín, San Thomas²⁶⁹, San Vicente, Santa Lucía y Trinidad. Adicionalmente, otras dos terminales muy generales como son las de “Colonias Extranjeras” y “no menciona”. Pero también existen algunas terminales con procedencia múltiple ya que las embarcaciones pararon en dos o más puertos antes de anclar en Cumaná, como fueron los casos de Guadalupe-San Bartolomé, Santa Cruz-San Thomas e, incluso, una que combina la región norteamericana con las colonias extranjeras, en este caso Las Carolinas-Trinidad.

En lo referente a las salidas hacia las colonias extranjeras, las terminales sencillas disminuyen a 11: Cayena, Colonias Extranjeras, Curazao, Grenada, Guadalupe, Martinica, San Bartolomé, San Thomas, Santa Cruz, Trinidad y algunas en las que no se menciona su destino. En cambio, aumentaron las terminales múltiples entre varias colonias o entre los Estados Unidos y las colonias extranjeras con los casos: Boston-Guadalupe, Guadalupe-Norteamérica, Colonias Extranjeras-Norteamérica, Guadalupe o San Eustaquio, Guadalupe-Santa Cruz o San Thomas, Guadalupe-Santa Cruz, San Bartolomé o San Martín, San Bartolomé-San Thomas, San Bartolomé-San Eustaquio, San Bartolomé-San Thomas, San Bartolomé-Santa Cruz, San Bartolomé-San Eustaquio o San Martín y, por último, San Thomas-Santa Cruz.

²⁶⁹ Respecto a esta isla, en un trabajo elaborado por Marielena Capriles, se afirma que los contactos entre ella y Venezuela se remontan a los tiempos de la Guerra de Sucesión Española, más precisamente, a 1703. Capriles, Marielena: “*Las Relaciones entre Venezuela y la Isla de San Tomas durante los Siglos XVIII y XIX*”, en Boletín de la ANH, Caracas, 1988. # 282. Tomo LXXI. Págs. 423-441.

Mapa # 4
Algunas Terminales de los Estados Unidos y Colonias Extranjeras Relacionadas Comercialmente con el Puerto de Cumaná (1786-1810)



Habría que suponer que toda esta complejidad de terminales, especialmente las múltiples, son producto de las vicisitudes bélicas de las potencias europeas y sus alianzas, lo que llevó a la invasión de algunos territorios americanos por las potencias en conflicto. De modo que las embarcaciones mercantes acudían a aquellos territorios libres, que se mantenían neutrales o que eran aliados de España. Pese a ello, también es muy probable que la imprecisión ocultara el contrabando o comercio con colonias que para ese momento no estuviera permitido el tráfico.

De los 1.968 movimientos de entradas y salidas de embarcaciones correspondientes a los puertos extranjeros, existen unos 1.900 (96,54%) que comparten terminales para ambos movimientos y que se podrían resumir en el siguiente cuadro

Cuadro # 73

Algunas Terminales con las que Comerció el Puerto de Cumaná con Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1786-1810)				
Puertos	Entradas	%	Salidas	%
Baltimore	6	0,88	2	0,16
Boston	5	0,74	2	0,16
Filadelfia	17	2,50	7	0,57
Nueva York	5	0,74	2	0,16
Salem	1	0,15	1	0,08
Norteamérica	14	2,06	15	1,23
Total	48	7,06	29	2,38
Cayena	4	0,59	12	0,98
Colonias Extranjeras	354	52,06	1.022	83,77
Curazao	13	1,91	4	0,33
Grenada	11	1,62	1	0,08
Guadalupe	30	4,41	30	2,46
Martinica	5	0,74	1	0,08
San Bartolomé	56	8,24	21	1,72
San Thomas	95	13,97	51	4,18
Santa Cruz	56	8,24	45	3,69
Trinidad	3	0,44	1	0,08
No menciona	5	0,74	3	0,25
Total	632	92,94	1.191	97,62
Total General	680	100	1.220	100

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Como se puede apreciar, la terminal más usual para el área de los Estados Unidos fue la catalogada como “Norteamérica” a la que le correspondieron 14 entradas (2,06%) y 15 salidas (1,23%). Ahora bien, si la comparación se realiza entre los 1.968 (700 entradas y 1.268 partidas) movimientos totales que correspondieron a las terminales extranjeras, entonces, el porcentaje sería de tan sólo el 1,7%. La siguiente terminal sería Filadelfia la cual tendría 17 atraques y 7 despachos para un total acumulado de 24 (3,07%). Le seguirían Baltimore con 8 movimientos (1,04%), Boston y Nueva York con 7 (0,9% cada una) y Salem con 2 (0,23%).

Igual imprecisión se constata con las colonias extranjeras pues el término homónimo recibió 1.376 movimientos, de los cuales 354 (52,06%) correspondieron a las partidas y 1.022 (83,77%) a las salidas. De la misma manera, si practicamos la relación con el total general de movimientos para el área del comercio con terminales extranjeras, nos encontraremos que el término “Colonias Extranjeras” fue empleado en el 69,9% de los casos. El siguiente atracadero más importante fue el de San Thomas con 146 movimientos de los cuales 95 (13,97%) fueron entradas y 51 (4,18%) salidas, o sea, el 7,42% si lo comparamos con el total general de 1.968. El ancladero de Santa Cruz siguió al de San Thomas, con 101 movimientos (5,13% con respecto al total de 1.968), seguido por los de San Bartolomé con 77 movimientos (3,91% en referencia al total general) y Guadalupe con 60 (3,05%, en relación al total general). Las restantes terminales fueron, lógicamente, de muchísima menor importancia.

Agrupando los datos en 3 subregiones, tendríamos la siguiente relación: En primer lugar las Colonias Extranjeras con 650 arribos del total de 700 y 1.236 remisiones de las 1.236 que hubo y que ambas actividades sumaron para esta subregión unos 1.886 (95,8%) giros. En segundo lugar estarían los Estados Unidos con 49 entradas y 29 salidas para un total de 78 movimientos que representarían el 3,96% de la cifra general. Por último, estaría la combinación de las dos subregiones precedentes que tan sólo reunió 4 (0,2%) giros, 1 para las entradas y 3 para los envíos.

Existe un punto que llama poderosamente la atención y es que a Trinidad, después de la invasión inglesa, sólo se le asignaron 4 movimientos. Es probable que algunos estuvieran encubiertos con la consabida expresión de “Colonias Extranjeras”, pero lo más seguro es que el mayor porcentaje de contactos se realizara a través de medios ilícitos, cuestión que estaría corroborada por dos testigos de excepción como fueron Alejandro de Humboldt y Jean Joseph Dauxion. El primero afirmaba que los permisos para comerciar con las Antillas los proporcionaba el gobernador de Trinidad²⁷⁰, mientras que el segundo decía que por la costa cumanesa o en el golfo de Cariaco siempre había la presencia de fragatas o corbetas inglesas.²⁷¹

Capital negociado:

Tomando como referencia el grupo de terminales comunes tanto para la entrada como la salida, podemos obtener una visión muy clara respecto al movimiento de capitales y que estaría expresado en el cuadro resumen # 74.

A través de estos datos, se puede señalar que este grupo de terminales movilizó el 96,38% del capital para la región que comprende los puertos extranjeros. Quedando las Colonias Extranjeras con el 83,84% del capital para las terminales escogidas o con el 80,81% si lo relacionamos con el monto global (2.653.884,83 ps) para la región. Mientras que las terminales Norteamericanas abarcaron el 16,16% dentro del grupo seleccionado y el 15,58% para el total general. Ahora bien, resulta muy interesante el hecho de que el movimiento de capital tuviera un fuerte incremento durante el año de 1807 tanto para las terminales norteamericanas como para las de colonias extranjeras, lo cual tendría que ver con las concesiones especiales que se hicieron desde la metrópoli en relación a la harina, concurrente con otros privilegios otorgados por el Capitán General interino Juan de Casas, todos los cuales concluyeron en manos de John Craig, del comercio de Filadelfia y quien, a la larga movió su comercio a través de las islas danesas de San Thomas y Santa Cruz sin verse obligado a tocar puertos estadounidenses²⁷². Así pues que la movilización de capital para la totalidad de las terminales norteamericanas subió de 70.757,94 ps efectuada en 1805 a 125.705,88 ps en lo concerniente a 1807. De la misma forma, el capital por importación y exportación relativo a las colonias extranjeras varió de 177.628,88 ps en 1805 a 366.411,44 ps en 1807 de donde las terminales de San Thomas y Santa Cruz acumularon el 72,25% de lo mercadeado para el primer año mencionado, y el 81,1% en lo correspondiente a 1807.

²⁷⁰ Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo II. Pág. 262.

²⁷¹ Dauxion Lavaysse, Jean Joseph: Ob. Cit. Pág.243.

²⁷² Lucena Salmoral, Manuel: *Los Mercados Exteriores de Caracas a Comienzos de la Independencia*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1992. Pág. 145.

Cuadro # 74

Capital Negociado entre Algunos Puertos Extranjeros y Cumaná (1786-1810)	
Terminales	Capital (Ps)
Baltimore	35.635,69
Boston	20.514,00
Filadelfia	172.027,38
Nueva York	29.557,50
Salem	16.593,75
Norteamérica	139.072,75
Total Estados Unidos	413.401,06
Cayena	36.832,69
Colonias Extranjeras	988.349,44
Curazao	27.327,83
Grenada	4.820,81
Guadalupe	106.761,31
Martinica	21.122,13
San Bartolomé	116.896,94
San Thomas	475.421,63
Santa Cruz	343.509,19
Trinidad	2.234,63
No menciona	21.262,63
Total	2.144.539,21
Total General	2.557.940,27

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez
Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

En relación con el flujo de capitales hacia los Estados Unidos, la terminal genérica de “Norteamérica” no alcanzó el más alto volumen de movilización de capital a pesar de haber logrado el mayor número de movimientos navales, de modo que sus 139.072,75 ps representaron el 33,64% de los giros hacia los Estados Unidos y el 5,44% para el grupo seleccionado en la tabla. Sobre esta terminal estuvo Filadelfia que logró movilizar el 41,61% del capital transado con los Estados Unidos y el 6,73% del grupo selecto. Después estaría Baltimore con el 8,62% para Norteamérica y el 1,39% en referencia al capital total negociado con terminales extranjeras. No se puede perder de vista el hecho de que las ciudades antes mencionadas estaban relacionadas con las casas comerciales que obtuvieron contratos, como fueron las de John Craig de Filadelfia y la de Robert Oliver de Baltimore.

Dentro del rango de las Colonias Extranjeras, se aprecia la existencia de cinco terminales con cifras de seis enteros entre las cuales destaca el caso del rango “Colonias Extranjeras” cuyos valores casi alcanzan los del millón de pesos puesto que fue de 988.349,44 ps logrando así un 46,09% dentro de su subárea y un 38,64% en el conjunto de terminales escogidas para esta comparación. Este monto es seguido muy de lejos por el obtenido por la terminal de San Thomas con 475.421,63 ps que representó el 18,59% dentro del grupo escogido y un 22,17% en su renglón, sin embargo, superó por 62.020,56

ps al grupo escogido de los Estados Unidos. Las siguientes terminales que consiguieron mayores porcentajes dentro de su subgrupo fueron: Santa Cruz (16,02%), San Bartolomé (5,45%) y Guadalupe (4,98%).

Otra forma de acercarnos a las cifras del movimiento de capital es a través de la comparación entre el capital exportado y el importado, de modo que lo primero que se aprecia es la constante balanza negativa cumanesa para los montos globales de cada una de las terminales escogidas pertenecientes a los Estados Unidos, quedando la balanza total en rojo con 85.204,69 ps. Mientras tanto, por el lado de las Colonias Extranjeras, la balanza integral resulta favorable para el puerto de Cumaná con 178.461,54 ps a pesar de que seis de sus once terminales resultaron negativas. De modo que, gracias a los números registrados en la subárea de las Colonias Extranjeras, la balanza final para el puerto neoandaluz resultó favorable por 93.256,86 ps, tal como se puede observar en el siguiente cuadro:

Cuadro # 75

Relación del Capital Negociado en Pesos entre el Puerto de Cumaná y Algunos Puertos Extranjeros (1786-1810)			
Puertos	Capital por Importación	Capital por Exportación	Exp-Imp
Baltimore	25.196,75	10.438,94	-14.757,81
Boston	10.724,13	9.789,88	-934,25
Filadelfia	101.624,63	70.402,75	-31.221,88
Nueva York	21.145,50	8.412,00	-12.733,50
Salem	15.881,63	712,13	-15.169,50
Norteamérica	74.730,25	64.342,50	-10.387,75
Total EE. UU.	249.302,88	164.098,19	-85.204,69
Cayena	16.655,50	20.177,19	3.521,69
Colonias Extranjeras	240.189,69	748.159,75	507.970,06
Curazao	22.821,46	4.506,38	-18.315,08
Grenada	2.968,00	1.852,81	-1.115,19
Guadalupe	49.291,81	57.469,50	8.177,69
Martinica	7.443,63	13.678,50	6.234,88
San Bartolomé	80.156,81	36.740,13	-43.416,69
San Thomas	337.186,56	138.235,06	-198.951,50
Santa Cruz	218.896,50	124.612,69	-94.283,81
Trinidad	2.223,63	11,00	-2.212,63
No menciona	5.205,25	16.057,38	10.852,13
Total	983.038,83	1.161.500,38	178.461,54
Total General	1.232.341,71	1.325.598,56	93.256,86

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Sin embargo, esta movilización de capital es incompleta ya que sólo se trató de comparar aquellas que eran comunes para las entradas y salidas de embarcaciones quedando algunas otras que no coincidían para ambos movimientos, tal como se puede apreciar en los siguientes dos cuadros en los que se especifican la distribución total del capital para cada una de las terminales halladas para el período 1786-1810:

Cuadro # 76

Valor de la Mercancía Importada por el Puerto de Cumaná desde Diferentes Puertos de las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1786-1810)			
Puertos de Procedencia	Pesos	Reales	Ps+Rs
Baltimore	25.196,00	6,00	25.196,75
Boston	10.723,00	9,00	10.724,13
Charleston	6.540,00	0,00	6.540,00
Filadelfia	101.617,00	61,00	101.624,63
Norteamérica	74.726,00	34,00	74.730,25
Nueva York	21.144,00	12,00	21.145,50
Salem	15.881,00	5,00	15.881,63
Total EE. UU.	255.827,00	127,00	255.842,88
Carolinias y Trinidad	2.687,00	0,00	2.687,00
Cayena	16.654,00	12,00	16.655,50
Colonias Extranjeras	203.603,00	292.693,50	240.189,69
Curazao	19.895,00	23.411,65	22.821,46
Dominica	559,00	6,00	559,75
Grenada	2.946,00	176,00	2.968,00
Guadalupe	49.283,00	70,50	49.291,81
Guadalupe y S. Bartolomé	9.716,00	7,00	9.716,88
Haití	795,00	0,00	795,00
Islas Vírgenes	1.943,00	1,50	1.943,19
Martinica	7.256,00	1.501,00	7.443,63
No menciona	5.204,00	10,00	5.205,25
San Bartolomé	80.140,00	134,50	80.156,81
San Cristóbal	390,00	0,00	390,00
San Eustaquio	1.566,00	15,00	1.567,88
San Martín	1.884,00	18,00	1.886,25
San Thomas	337.150,00	292,50	337.186,56
San Vicente	4.118,00	2,00	4.118,25
Santa Cruz	218.878,00	148,00	218.896,50
Santa Cruz o San Thomas	3.743,00	4,00	3.743,50
Santa Lucía	2.859,00	4,00	2.859,50
Trinidad	2.223,00	5,00	2.223,63
Total Colonias Extranjeras	973.492,00	318.512,15	1.013.306,02
Total General	1.229.319,00	318.639,15	1.269.148,89

Nota: Las sumatorias ps+rs están expresadas en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Cuadro # 77

Valor de la Mercancía Exportada desde el Puerto de Cumaná hacia Diferentes Puertos de las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos (1786-1810)			
Puertos de Destino	Pesos	Reales	Ps+Rs
Baltimore	10.438,00	7,50	10.438,94
Boston	9.789,00	7,00	9.789,88
Filadelfia	70.400,00	22,00	70.402,75
Norteamérica	64.338,00	36,00	64.342,50
Nueva York	8.412,00	0,00	8.412,00
Salem	712,00	1,00	712,13
Total Estados Unidos	164.089,00	73,50	164.098,19
Colonias Extranjeras o EE. UU.	3.854,00	2,00	3.854,25
Boston y Guadalupe	5.748,00	3,00	5.748,38
Norteamérica y Guadalupe	5.487,00	0,00	5.487,00
Estados Unidos y Colonias	15.089,00	5,00	15.089,63
Cayena	20.175,00	17,50	20.177,19
Colonias Extranjeras	682.717,00	523.542,00	748.159,75
Curazao	3.058,00	11.587,00	4.506,38
Grenada	1.852,00	6,50	1.852,81
Guadalupe	57.463,00	52,00	57.469,50
Guadalupe o S. Eustaquio	2.896,00		2.896,00
Guadalupe, S. Thomas o Sta Cruz	8.235,00	21,00	8.237,63
Guadalupe-Santa Cruz	1.680,00	0,00	1.680,00
Martinica	13.678,00	4,00	13.678,50
No menciona	16.057,00	3,00	16.057,38
San Bartolomé	36.738,00	17,00	36.740,13
San Bartolomé o San Martín	1.230,00	0,00	1.230,00
San Bartolomé y San Thomas	3.713,00	6,00	3.713,75
San Bartolomé y/o San Eustaquio	394,00	0,00	394,00
San Bartolomé y/o San Thomas	12.432,00	7,00	12.432,88
San Bartolomé y/o Santa Cruz	3.444,00	0,00	3.444,00
S Bartolomé, S. Eust, o S. Martín	612,00	0,00	612,00
San Bartolomé-Santa Cruz	3.488,00	0,00	3.488,00
San Thomas	138.223,00	96,50	138.235,06
San Thomas y/o Santa Cruz	5.919,00	4,00	5.919,50
Santa Cruz	124.603,00	77,50	124.612,69
Trinidad	11,00	0,00	11,00
Total Colonias Extranjeras	1.138.618,00	535.441,00	1.205.548,13
Total	1.317.796,00	535.519,50	1.384.735,94

Nota: Las sumatorias ps+rs están expresadas en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

No se puede dejar de lado la posibilidad de apreciar el movimiento de capital entre Cumaná y las terminales más resaltantes, comercialmente hablando, a lo largo de todo el período en estudio, en este caso, se trata de la terminal genérica “Colonias Extranjeras” y las de las islas de San Thomas y Santa Cruz. En donde se aprecia que el uso del término

difuso de “Colonias Extranjeras”, aunque tuvo sus altibajos, siempre se empleó mientras que las referencias a las dos islas ejemplarizadas tuvieron uno o dos momentos pico y podían decaer abruptamente, lo cual no significa que no se comerciara con ellas sino que entraran en el rango de “Colonias Extranjeras”.

Cuadro # 78

Movimiento de Capital entre el Puerto de Cumaná y las Terminales más Importantes de las Colonias Extranjeras (1786-1810)			
Año	"Colonias Extranjeras"	San Thomas	Santa Cruz
1786	26.176,38	0,00	75,00
1787	31.483,00	0,00	0,00
1790	59.168,19	0,00	0,00
1792	84.939,06	0,00	0,00
1793	74.209,69	0,00	0,00
1794	53.730,00	0,00	0,00
1795	35.724,56	0,00	0,00
1796	39.458,94	0,00	1.936,00
1797	41.105,06	16.079,50	10.330,75
1798	40.471,63	40.757,13	106.623,25
1799	21.079,81	76.715,50	36.806,25
1800	61.557,88	87.164,75	5.495,19
1801	26.074,44	2.567,00	2.175,19
1802	78.974,50	6.722,13	0,00
1803	96.410,06	1.000,00	0,00
1805	7.803,69	84.589,19	42.218,25
1807	47.402,44	159.826,44	137.325,81
1810	162.477,50	0,00	523,50
Total	988.246,81	475.421,63	343.509,19

Nota: Los valores están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Otro modo en que se puede visualizar la movilización de capital del Puerto de Cumaná en relación con las terminales extranjeras, sería por intermedio del monto comercial anualizado, esto es sin tomar en cuenta las terminales. Así obtendremos la siguiente relación

Cuadro # 79

Monto Total del Capital Negociado entre el Puerto de Cumaná y los Puertos Extranjeros (1786-1810)			
Años	Total de Exportaciones (Ps)	Total de Importaciones (Ps)	Exp+Imp
1786	23.698,63	26.191,38	49.890,00
1787	17.665,75	14.505,50	32.171,25
1788			
1789			
1790	40.201,13	21.989,39	62.190,52
1791			
1792	73.504,81	11.434,25	84.939,06
1793	71.486,75	7.236,69	78.723,44
1794	51.602,88	2.127,13	53.730,00
1795	35.618,00	1.959,38	37.577,38
1796	37.990,19	3.971,75	41.961,94
1797	63.272,50	23.003,00	86.275,50
1798	113.247,94	124.326,69	237.574,63
1799	64.074,19	143.104,19	207.178,38
1800	95.378,75	121.002,25	216.381,00
1801	157.501,19	93.730,94	251.232,13
1802	102.320,00	95.937,00	198.257,00
1803	76.279,88	25.545,19	101.825,06
1804			
1805	111.405,25	136.981,56	248.386,81
1806			
1807	179.760,56	312.356,75	492.117,31
1808			
1809			
1810	69.727,56	103.745,88	173.473,44
TOTALES	1.384.735,94	1.269.148,89	2.653.884,83

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

De donde resulta que el año con mayor capital negociado fue el de 1807 lo cual se refleja tanto en las importaciones como en las exportaciones. A este año le siguieron 1801, 1805 y 1798. En relación a este aspecto, se debe recordar que por Real Orden del 10 de abril de 1806²⁷³ se permitió el comercio con neutrales por lo que en 1807 se recibieron los beneficios de esta decisión tal como había ocurrido en 1797 cuando se resolvió ampliar la libertad comercial a Cumaná unos días después que la Junta General de Gobierno de Caracas lo practicara con La Guaira²⁷⁴, y que fue ratificada a nivel metropolitano para el 18 de noviembre²⁷⁵ Con respecto a 1801, se recibió el permiso desde el 08 de enero hasta fines de ese año. Pero en cuanto a 1805 debemos suponer que los altos volúmenes de capital negociado se debieron a que por iniciativa del gobernador Cajigal, y ante la escasez

²⁷³ Arcila Farías, Eduardo: *El Real Consulado de Caracas*. UCV, Caracas, 1957. Pág. 204.

²⁷⁴ AGN: IERHda. Tomo CXXII. Fols. 78-79v, 99 y 141-142v.

²⁷⁵ AGN: IERHda. Tomo CXXVII. Fols. 286-86v.

de harina, se tomó la determinación de admitir todos los barcos neutrales que se presentaran²⁷⁶, de allí que en este año constara el mayor índice de harina introducida desde esta región.

Al centrar nuestra atención sobre la serie completa comprendida entre 1792-1803, apreciamos que sólo hubo tres años negativos para Cumaná: 1798, 1799 y 1800. Y luego de este ciclo, el año de 1801 se perfiló como el de mayor exportación, representando éste el 16,71% del grupo y, curiosamente, a pesar de los valores negativos para 1798, este año alcanzó el segundo porcentaje más alto de exportación con un 12,02%. Finalmente, las exportaciones resultaron ser superiores a las importaciones por 288.898,6 ps.

Cuadro # 80

Relación entre el Capital Movilizado en Pesos por Exportaciones e Importaciones en el Puerto de Cumaná con Colonias Extranjeras y Estados Unidos (1792-1803)					
Años	Exportaciones (Ps)	%	Importaciones (Ps)	%	Exp-Imp (Ps)
1792	73.504,8	7,80	11.434,3	1,75	62.070,6
1793	71.486,8	7,59	7.236,7	1,11	64.250,1
1794	51.602,9	5,48	2.127,1	0,33	49.475,8
1795	35.618,0	3,78	1.959,4	0,30	33.658,6
1796	37.990,2	4,03	3.971,8	0,61	34.018,4
1797	63.272,5	6,71	23.003,0	3,52	40.269,5
1798	113.247,9	12,02	124.326,7	19,03	-11.078,8
1799	64.074,2	6,80	143.104,2	21,90	-79.030,0
1800	95.378,8	10,12	121.002,3	18,52	-25.623,5
1801	157.501,2	16,71	93.730,9	14,35	63.770,3
1802	102.320,0	10,86	95.937,0	14,68	6.383,0
1803	76.279,9	8,10	25.545,2	3,91	50.734,7
Total	942.277,1	100,00	653.378,4	100,00	288.898,6

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Mercancías negociadas:

Para esta región se ha podido apreciar un muy amplio espectro de mercancía negociada, esto es, en la medida en que los Ministros de la Real Hacienda anotaran con detalle el contenido de los embarques, cuestión esta que no siempre se aplicaba. A pesar de ello, se ha podido englobar la mercadería en 25 renglones para la importación en los que se incluyó el apartado difuso de “géneros, efectos y frutos”. En lo concerniente a las exportaciones se apreciaron 33 artículos comunes²⁷⁷. Ahora, tanto los productos escogidos dentro del área de la exportación como los de la importación se concentraron en grupos comunes para facilitar su estudio.

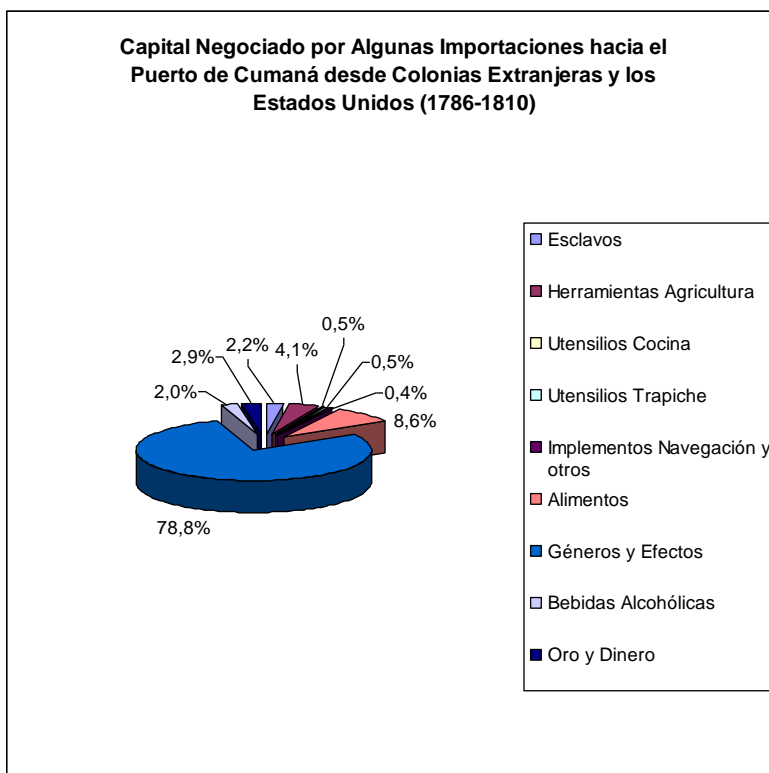
²⁷⁶ AGN: IERHda: Tomo CCXXI. Fols. 204-05.

²⁷⁷ Una información adicional sobre las importaciones y exportaciones para los años de 1794 y 1795, las ofrece Dauxion en sus cuadros estadísticos. Dauxion, Jean J.: Ob. Cit. Tablas IX.

a.- Importaciones:

Para los 25 productos seleccionados dentro de la importación, se establecieron nueve subgrupos: Esclavos; herramientas de agricultura; utensilios de cocina; utensilios de trapiche; implementos de navegación y otros; alimentos; géneros, efectos y frutos y, por último, el oro y dinero. El monto de capital negociado que representan estos nueve subgrupos es de 1.175.651,94 ps, o sea, el 92,63% del total regional de 1.269.148,89 ps. Así pues que se puede hablar con bastante propiedad de las importaciones.

Gráfico # 36



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

La introducción que se llevó el más alto porcentaje fue el grupo de los Géneros y Efectos por un valor de 927.568,44 ps, lo cual representó el 78,9% dentro de toda la mercancía escogida para este estudio, y cuyo porcentaje fue bastante aproximado al que recibió, si la relación se efectúa con respecto a la globalidad de las importaciones ya que alcanzó al 73,1%. En cambio, el porcentaje sólo resultó ser de 34,52% al visualizar la globalidad de “Géneros, Efectos y Frutos” transados por el Puerto de Cumaná para todas las regiones durante los años estudiados. En cualquier caso, este renglón resultó ser muy relevante dentro del comercio regional, especialmente, entre 1797 y 1801 cuando los porcentajes alcanzados superaron el 70% de las importaciones. Y de los años contabilizados, el de menor entrada fue 1795 con apenas 102,38 ps.

Cuadro # 81

Entrada de Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar) al Puerto de Cumaná desde Colonias Extranjeras y Estados Unidos (1786-1810)								
Años	Capital Total negociado por Importaciones (Ps)	Capital Total negociado con Puertos Extranjeros (Ps)	Capital negociado por Géneros, Efectos y Frutos con Puertos Extranjeros		Total	% Relación a Puertos Extranjeros	% Relación al Total General de Importaciones	% Relación al Total Caldos, Géneros, Efectos y Frutos desde Cualquier Región
	Ps	Ps	Ps	Rs	Ps+Rs			
1786	130.087,6	26.191,4	3.994,0	11,0	3.995,4	15,3	3,1	6,5
1787	83.342,8	14.505,5	0,0	11.894,0	1.486,8	10,2	1,8	2,7
1788								
1789								
1790	147.227,8	21.989,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1791								
1792	155.733,1	11.434,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1793	258.626,6	7.236,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1794	279.437,9	2.127,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1795	351.645,2	1.959,4	102,0	3,0	102,4	5,2	0,0	0,1
1796	255.636,1	3.971,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1797	88.156,5	23.003,0	20.588,0	40,0	20.593,0	89,5	23,4	26,3
1798	311.143,6	124.326,7	116.611,0	158,5	116.630,8	93,8	37,5	38,5
1799	283.013,6	143.104,2	120.643,0	88,0	120.654,0	84,3	42,6	47,0
1800	181.858,1	121.002,3	110.022,0	144,5	110.040,1	90,9	60,5	64,6
1801	129.295,3	93.730,9	65.912,0	68,5	65.920,6	70,3	51,0	66,2
1802	209.668,8	95.937,0	64.927,0	38,5	64.931,8	67,7	31,0	40,2
1803	279.140,8	25.545,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1804								
1805	337.835,2	136.981,6	51.789,0	25,5	51.792,2	37,8	15,3	20,9
1806								
1807	325.828,8	312.356,8	281.860,0	142,5	281.877,8	90,2	86,5	96,1
1808								
1809								
1810	291.734,3	103.745,9	89.528,0	125,5	89.543,7	86,3	30,7	32,3
Totales	4.099.412,1	1.269.148,9	925.976,0	1.592,4	927.568,4	73,1	22,6	34,5

Nota: Los pesos y las sumatorias ps+rs están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El siguiente grupo importante es el de los alimentos que con sus 101.512,19 ps alcanzó el 8,6% en relación al grupo de mercancía seleccionada y el 8,0% del total. En realidad, estas cifras se obtienen casi en su totalidad gracias a la entrada de harina, cuyos montos declarados, es decir, que aparezcan como tales en los registros y que den su valor o no los globalicen en un monto total de entrada, fue de 99.502,69 ps lo que nos indica que se trató del 98,02% de los alimentos internados. Los otros tres productos fueron arroz (1.154,0 ps), maíz (754,5 ps) y azúcar (141 ps).

El caso de la harina merece especial atención, se trataba de un alimento vital para las ciudades de blancos y de especial uso en las celebraciones eucarísticas. Así que la falta de abasto trastornaba la vida cotidiana, luego, su introducción era una práctica habitual desde cualquier región que fuera posible, según el momento histórico. De modo que la contabilidad nos indica su presencia en casi todos los años, excepto en cuatro: 1792, 1794,

1796 y 1800, lo cual no significa que no se importara desde esa misma región o de otra²⁷⁸ sino que su presencia quedaba envuelta bajo alguna categoría genérica. Ahora bien, existe la constancia de 9.292,25 barriles de harina por un monto aproximado²⁷⁹ de 99.502,69 ps, lo cual significaría unos 516,24 barriles anuales por una inversión de 5.527,93 y cuyos precios de aforamiento variaron desde los 6 ps hasta los 28 ps.

Dentro de la serie 1792-1803, se produjo la entrada de 4.530,25 (48,75%) de barriles de harina, pero el mayor flujo de introducciones se efectuó en el trienio 1801-1803 por cuanto su participación fue de 3.242,25 barriles (71,57%) con un promedio anual de 1.080,76 barriles o unos 10.711,5 ps, en contraposición a los años precedentes de la serie en que penetraron unos 1.288 barriles, o sea, 143,11 anuales a un monto total de 14.910 ps (1.656,67 ps anuales).

El 12 de mayo de 1803, estando ya en funciones el intendente Juan Vicente Arce, decretó la sola exportación de mulas para los mercados exteriores, obligando a que los demás productos exportables fueran objeto de licencias particulares para cada salida y prohibió la entrada de negros mientras cuadró un contrato con la Compañía de Robinson para la introducción de 1.500 negros y que al año siguiente cambió sus estipulaciones por diez mil negros y cinco barriles de harina por cabeza. No tenemos datos de lo sucedido en 1804 pero sabemos que el asunto se encrespó en Cumaná cuando en abril el propio gobernador Vicente de Emparan²⁸⁰ informó a Manuel Godoy, el Príncipe de la Paz, que a través de los términos del contrato la Compañía de Robinson obtenía pingües ganancias puesto que además recibía 350 mil pesos de las Cajas Reales y podía exportar productos del país.

Para abril de 1805, la gobernación cumanesa se hallaba falta de harina y su nuevo gobernador Juan Manuel Cajigal, se vio en la necesidad de abrir la entrada a cualquier barco extranjero que la proveyera. El primero en arribar lo hizo en mayo y procedía de Guadalupe, trayendo entre su mercadería unos 47 barriles de este insumo. Casi al mismo tiempo, 28 de mayo, la Junta de Gobierno de Caracas acordó abrir el comercio a los neutrales permitiéndoles introducir dinero, oro, harina, entre otras cosas para así solucionar algunos problemas de caja. El permiso concedido por la Junta Gubernativa tuvo que ser revocado en junio de 1805 porque llegaron unas Reales Órdenes del 14 de diciembre de 1804 relacionadas con los negociados y corruptelas de las más altas esferas del poder en Madrid en torno a la Caja de Consolidación de la deuda surgida por la guerra con Inglaterra, organizándose la venta de permisos de comercio a casas extranjeras, de modo que para Venezuela éstos fueron adquiridos por las Casas Craig de Filadelfia, cuyo representante legal en Caracas fue Francisco Caballero Sarmiento, y la Luke y Tiernan de Baltimore²⁸¹. Con todo y ello, vemos que a Cumaná llegaron más embarcaciones, algunas con otros tantos barriles, y de la firma Robinson atracaron unas cinco de las cuales tres introdujeron 1.179 barriles.

²⁷⁸ Por ejemplo en 1792 se declaró la entrada de 114 barriles: 29 procedentes de reexportaciones de las provincias de Venezuela y el resto de los otros Dominios Españoles.

²⁷⁹ El monto es aproximado porque hubo 269 barriles cuyos montos no fueron calculados ya que los Ministros de Hacienda no dieron su valor individual. Además, en 1790, otros 20 barriles fueron mal computados.

²⁸⁰ Tandron, Humberto: *El Real Consulado de Caracas y el Comercio Exterior de Venezuela*. UCV, Caracas, 1976. Págs.172-74. También se puede consultar a Lucena Salmoral, Manuel: *Vísperas de la Independencia Americana: Caracas*. Editorial Alhambra, Madrid, 1986. Pág. 295.

²⁸¹ Lucena Salmoral, Manuel: *Íbidem*. Pág. 296.

Nuevamente, hay una laguna en los datos contables para 1806 pero sabemos que este año no estuvo exento de problemas por cuanto se debieron tomar medidas para repeler las expediciones de Francisco de Miranda, así que el intendente comprendió que sólo a través de la apertura de los fondeaderos a todos los extranjeros sería posible obtener los fondos para paliar la situación fiscal y de escasez económica. Sin embargo, el Capitán General Manuel Guevara Vasconcelos no lo acompañó en esa decisión y sólo ante la inminencia de una segunda invasión mirandina fue cuando definitivamente el 25 de junio de 1806 se tomó esa medida en Caracas y unos días antes también en Madrid. Mas, nuevamente se vio trajinar a la corrupción por los pasillos imperiales pues llegó una Real Orden del 14 de mayo de 1806 por medio de la cual se le otorgó el privilegio de la introducción de harina en Cuba y Venezuela²⁸² al cuñado de Godoy, el Marqués de Branciforte, quien luego vendió su privilegio a John Craig a través de su apoderado Francisco Caballero Sarmiento. De nada valieron las solicitudes del Consulado de Caracas para que se suspendiera esa gracia y sólo fue hasta la invasión de España por Napoleón en 1808 cuando al fin se logró su derogatoria, tanto por Caracas como por el gobierno afrancesado de Madrid así como por la Junta Central Suprema de Sevilla.

Para 1807, entraron 59 embarcaciones desde puertos extranjeros y de ellas sólo 5 aparecen con mercancía registrada por John Craig con cargo a su consignatario local Francisco Illas y Ferrer. Sin embargo, los asientos no especifican si había harina en sus bodegas, a pesar de ello se logró contabilizar en otros navíos la entrada de unos 1.461 barriles por un valor de 15.884,19 ps, lo cual implicó la segunda mayor movilización de capital para este rubro. Todas estas cifras las podemos apreciar mejor en el siguiente cuadro

²⁸² Lucena Salmoral, Manuel: *Íbidem*. Págs. 303-08 y Tandron, Humberto: *Ob. Cit.* Págs.186-87.

Cuadro # 82

Entrada de Harina al Puerto de Cumaná desde Puertos Extranjeros (1786-1810)							
Años	Entrada Total de Capitales desde Puertos Extranjeros	Colonias Extranjeras y Estados Unidos			Monto Total(Ps+Rs)	% Relación a Puertos Extranjeros.	% Relación al Total
		Harina (barriles)	Monto				
		Número	Ps	Rs			
1786	26.191,38	361,00	5.020,00	0,00	5.020,00	19,17	3,86
1787	14.505,50	320,00	3.782,00	0,00	3.782,00	26,07	4,54
1788							
1789							
1790	21.989,39	630,00	7.778,00	0,00	7.778,00	35,37	5,28
1791							
1792	11.434,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1793	7.236,69	200,00	3.600,00	0,00	3.600,00	49,75	1,39
1794	2.127,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1795	1.959,38	21,00	420,00	0,00	420,00	21,44	0,12
1796	3.971,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1797	23.003,00	50,00	720,00	0,00	720,00	3,13	0,82
1798	124.326,69	121,00	1.210,00	0,00	1.210,00	0,97	0,39
1799	143.104,19	896,00	8.960,00	0,00	8.960,00	6,26	3,17
1800	121.002,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1801	93.730,94	1.047,75	10.477,00	4,00	10.477,50	11,18	8,10
1802	95.937,00	967,00	9.382,00	0,00	9.382,00	9,78	4,47
1803	25.545,19	1.227,50	12.275,00	0,00	12.275,00	48,05	4,40
1804							
1805	136.981,56	1.940,00	19.494,00	0,00	19.494,00	14,23	5,77
1806							
1807	312.356,75	1.461,00	15.881,00	25,50	15.884,19	5,09	4,88
1808							
1809							
1810	103.745,88	50,00	500,00	0,00	500,00	0,48	0,17
TOTALES	1.269.148,89	9.292,25	99.499,00	29,50	99.502,69	7,84	2,43

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991,1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El tercer grupo en importancia resultó ser el de las herramientas de agricultura por un monto de 47.733 ps (4,1% para el grupo escogido y 3,8% para el total de importaciones regionales), el cual cubrió diferentes tipos de herramientas como machetes, cuchillos, azadas, azadones y palas. Como en otras oportunidades, es probable que los montos hayan sido superiores y esta sospecha es originada por el hecho de que, primero, porque no siempre se anotaba en los asientos una a una la mercancía introducida y, segundo, que toda la gobernación tenía su zona agrícola y siempre hubo un especial trato hacia la importación de lo que la ayudara a producir, esto es en el sentido de que en momentos críticos se permitía la entrada de los instrumentos agrícolas a cambio de productos locales. Así pues, en 1798 no aparece anotación de ningún tipo de herramienta agrícola sino fórmulas muy generales de importación de objetos. En 1797 sucede casi lo mismo excepto por una embarcación arribada en noviembre desde la colonias extranjeras y en la que su asiento dice que introdujo “herramientas y efectos”. Nuevamente, en 1807 y 1810 desaparecen los

asientos de herramientas aunque ya esta situación podría deberse a circunstancias más complejas o la combinación de factores, entre ellos a una decisión tomada por la Audiencia ante la disparidad de criterios entre el Capitán General Guevara de Vasconcelos y el Intendente Arce sobre una Real Cédula de 1804 en la que se prorrogaba el permiso para introducir negros y se otorgaba la exención de impuestos a la importación de herramientas. El intendente estaba de acuerdo, pero Guevara aducía que en ese negocio obtenían buenas ganancias los ingleses, así que la Audiencia apoyó al Capitán General y el rey la reafirmó, quedando a inicios de 1807 sin efecto todo lo estipulado en la Cédula. Cuando en 1809 entró en funciones el Intendente Vicente Basadre decidió por su cuenta la eliminación de los impuestos a las herramientas agrícolas y también de los cuchillos²⁸³. Así pues, que en 1807 su entrada ha podido quedar englobada junto con otras mercancías que, como ellas, pagaban impuestos mientras que en 1810, ya no aparecen porque estaban exentas.

En particular, el desglose de las herramientas agrícolas fue el siguiente: 67.767 machetes (37.933,57 ps), 5.564 docenas de cuchillos (5.106,53 ps) y 13.168 azadas, azadones y palas (4.692,81 ps).

Seguidamente se encuentra el grupo del oro y dinero introducido que entre 1805, 1807 y 1810 recabó 23.417 ps para el oro y 10.546,44 ps para el dinero en plata. Esta aparente y repentina introducción de oro y dinero no es tal, ya que hasta 1805 no pagaban impuesto y sólo se aprecia al crearse el Impuesto para la Subvención de la Guerra en que se cobraba el 0,5% para estas introducciones.

El cuarto grupo es el de los esclavos que por intermedio de los libros revisados se anotó la entrada de 160 personas, de las cuales se da referencia durante seis años: 1786, 1787, 1790, 1792, 1802 y 1803, cuyo valor negociado resultó ser de 25.960 ps los cuales se aforaron hasta 1792 en 150 ps y en los dos últimos años a 200 ps a excepción de unos seis que vinieron de Cayena en 1803 y que al ser considerados como “defectuosos” se subastaron por 710 ps. El año con mayor entrada fue el de 1792 con 35 personas (5,250 ps), le siguió 1787 con otras 33 personas (4.950 ps), después 1786 (4.050 ps) y 1792 (5.400 ps) con 27 personas cada uno, 1803 con 22 (3.910 ps) y 1790 con 16 personas (2.400 ps).

El siguiente grupo fue el de las bebidas alcohólicas que con sus 23.534,06 ps alcanzó el 2,0% de las importaciones escogidas y el 1,9% para el total.

Los últimos tres grupos: utensilios de cocina, utensilios para el trapiche y el de implementos de navegación y otros movilizaron cada uno entre el 0,4% y el 0,5%. Para el primer caso se registró la entrada de 1.198 calderos entre grandes y pequeños y unas 484 unidades distribuidas entre pailas, sartenes, budares y aripos para un monto total de 6.812,69 ps. En este grupo no se pudieron contabilizar los valores de 50 calderos, 11 sartenes, 4 pailas grandes y 6 pequeñas, tampoco se sumaron unos 280 ps entre calderos y sartenes ya que el monto estaba relacionado con su valor como hierro. Los utensilios empleados en el trapiche abarcaron 14 alambiques (4 de ellos con su culebra) por un monto total de 4.305 ps, 1 culebra (12,5 ps), 2 tambores de trapiche (uno con todas sus piedras) por 500 ps y un tren de trapiche por 200 ps.

En el último sector se agruparon todas las importaciones que estuvieran relacionadas con la navegación y marinería y que abarcó elementos como: 1 vela náutica de 130 ps (se visualizó la entrada de otra pero no se daba su valor); 204 piezas de lona o

²⁸³ Lucena Salmoral, Manuel: *La Economía Americana del Primer Cuarto del Siglo XIX, Vista a través de las Memorias escritas por Don Vicente Basadre, Último Intendente de Venezuela*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983. Págs.47 y 76-79.

loneta (faltaron por contabilizar unas 23 piezas de loneta y otras 30 piezas de media loneta) por un total de 1.847 ps; 8 palos marineros por 221 ps; 440 ps en jarcias (9.091 libras más otra jarcia que no da su peso); 28 quintales de hilo acarreto por 331 ps, 161 barriles o barrilitos de alquitrán, brea o chapapote por 731 ps; 2.166 libras en planchas de hierro por un valor de 259,94 ps y, por último, unos 11 barriles y 2.285 libras en clavos por 273,19 ps en los que no se incluye el valor de los barriles de clavos ni el de unas 25 libras.

El capital movilizado por el segundo puerto regional, o sea, el de la Nueva Barcelona fue bastante elevado para los dos años (1806-1807) en los que poseemos información respecto al contacto con el extranjero. Sin embargo, los datos son relativos ya que durante 18 meses de esa etapa, estuvo abierto el comercio con neutrales y eso significaba una mayor movilización de carga y, por ende, de capital. Para el caso de 1807, tenemos que Cumaná superó a Barcelona por 119.122,87 ps pero es que ese año fue, precisamente, el de mayor movilización de capital por importación. En cuanto a las mercancías, son bastante similares a las importadas por Cumaná: esto es bebidas alcohólicas, efectos, herramientas, instrumentos de marinería, etc.

Cuadro # 83

Mercancía Importada por el Puerto de la Nueva Barcelona desde Puertos Extranjeros (1806-1807)			
1806		1807	
Mercancías	Cantidades o Monto	Mercancías	Cantidades o Monto
aguardiente romo	619 barriles	aceite	47 @
calderos	1.370,00	aguardiente de ginebra	12 pipas
cera	1261 lbs	aguardiente de ginebra	329 cajas
efectos y otros artículos	67.231,50	aguardiente de uva	57 pipas
harina	333 barriles	aguardiente de uva	4 barricas
herramientas de agricultura	806,00	clavazón	20 qqqs 25 lbs
licor	432 botellas	efectos y otros artículos	146.776,80
medicinas	10,00	harina	1.152 barriles
objetos de marina	5,00	herramientas de agricultura	3.932,50
oro y plata	22.880,90	licor	288 cajas
vino	127 barriles	loza	3.804,60
vino	36 botellas	objetos de marina	421,00
Viveres	660,00	oro y plata	5.572,50
		quincalla	932,00
		vino blanco	10 barricas
		vino blanco	45 botellas
		vino tinto	269 barricas
		vino tinto	63 cajas
		viveres	2.680,50
Total en Ps:	85.269,38	Total en Ps:	193.233,88

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez

Fuentes: AGN: IERHda. Tomo CCLXXX. Fol. 185 y Tomo CCLXXXVIII. Fol. 164.

También contamos con los datos totales de las importaciones de La Guaira desde las Colonias Extranjeras para el año 1800, que nos dice que si se toman las importaciones

efectuadas por Cumaná desde puertos extranjeros para el año de 1800 que se calcularon en 121.002,25 ps, entonces, la diferencia entre lo introducido por el puerto caraqueño y el neoandaluz fue de 374.531,5 ps o, dicho de otro modo, Cumaná importó el 24.42% de lo que hizo La Guaira. Por otro lado, es de hacer notar que las importaciones de La Guaira, aparte de los montos, no ofrecen mucha variación en cuanto a los productos introducidos por los puertos de Cumaná o el de la Nueva Barcelona.

Cuadro # 84

Mercancía Importada por La Guaira en Relación a las Colonias Extranjeras (1800)			
Importaciones		Montos	
Mercancías	Cantidades	Ps	Rs
Acero	4 qqs	40,00	
Barriles de Harina	4126 1/2 barriles	41.265,00	
Caldos		3.800,00	6
Cera labrada	210 lbs	31,00	4
Clavazón		150,00	
Herramientas		9.188,00	5
Hierro colado	61 qqs	488,00	
Imagen (?) de caoba	3	24,00	
Lencería		427.374,00	6 1/2
Loza		461,00	4
Medicinas		629,00	2
Naipes	19, gruesas 10 doc	357,00	
Plomo en pasta y labrado	5164 lbs	410,00	5
Quincalla		4.739,00	3
Sal	415 1/4 &	415,00	2
Sillas de Caoba	44	88,00	
Vidrios		248,00	4
Víveres		5.821,00	4 1/2
Total		495.528,00	46
		495.528,00	5,75
Total en Ps:		495.533,75	
Monedas Oro-plata		78.412,00	2
Total Gral. Importaciones		573.945,75	

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez

Fuente: AGN: IERHda. Tomo CLXV. Fol. 280.

b.- Exportaciones:

El mercado exterior legal servía, en principio, para transar algunas mercancías como ganado mular y cueros por aquellos bienes que se necesitaban para expandir la actividad agropecuaria de la región como eran los esclavos, las herramientas agrícolas, los implementos para los trapiches, etc. También se constituyó como una válvula de salida de la producción local cuando no había posibilidades de contacto con los Reinos de España y, de igual modo, fue un mercado alterno para los excedentes y los productos no apetecibles para los barcos metropolitanos. De este modo, para este estudio se siguió la pista a 33

rubros a lo largo de los 18 años en los que se pudieron procesar datos, y así se determinó la recurrencia de algunos productos o la presencia efímera de otros, permitiendo contabilizar 1.302.139,69 ps del total general negociado por exportación de 1.384.735,94 ps.

El grupo de mayor significación monetaria fue el de los productos de gran demanda externa (algodón, añil y cacao) que en su conjunto lograron remitir 724.979,25 ps (55,68% para el total de productos escogidos o el 52,36% para el total de las exportaciones), y que se puede desglosar de la siguiente manera: por el algodón se exportó unos 503.260 ps relacionados con 32.297 quintales, 671,5 arrobas y 203.700 libras o, llevado todo a libras, 3.450.187,5 libras con precios de aforación comprendidos entre los 3 ps y los 18 ps el quintal, aun cuando entre los años de 1794 y 1803 mantuvo un valor de 16 ps el quintal. El año de mayor salida fue el de 1807 cuando se exportaron 4.561 quintales y 42.249 libras (498.349 libras) por un valor de 59.785,4 ps y el de menor transporte dentro de los años en que hubo exportación de este rubro, fue el año de 1787 con 20 quintales pagados a 440 ps (22 rs el quintal).

Cuadro # 85

Exportación de Algodón desde el Puerto de Cumaná hacia los Puertos Extranjeros (1786-1810)					
Años	Quintales	Arrobas	Libras	Ps	Rs
1786	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1787	20,0	0,0	0,0	0,0	3.520,0
1788					
1789					
1790	0,0	579,5	0,0	78,0	14.443,0
1791					
1792	696,0	66,0	213,0	12.041,0	18,5
1793	1.623,5	14,0	18,0	27.096,0	14,0
1794	1.052,5	9,0	61,0	16.878,0	7,0
1795	1.008,5	0,0	132,0	16.157,0	1,0
1796	1.199,0	0,0	290,0	19.236,0	11,5
1797	1.951,5	0,0	734,0	31.326,0	0,0
1798	3.537,0	0,0	898,0	56.833,0	37,0
1799	1.908,5	0,0	710,0	30.668,0	26,5
1800	2.848,5	0,0	1.217,0	45.532,0	61,5
1801	2.349,0	0,0	107.022,0	52.622,0	69,0
1802	622,0	3,0	47.619,0	17.556,0	36,0
1803	2.721,0	0,0	1.408,0	43.780,0	35,0
1804					
1805	3.885,0	0,0	448,0	38.889,0	46,0
1806					
1807	4.561,0	0,0	42.249,0	59.777,0	67,0
1808					
1809					
1810	2.314,0	0,0	681,0	32.485,0	55,0
TOTALES	32.297,0	671,5	203.700,0	500.954,0	18.448,0
			Valor en Ps:	503.260	

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El segundo rubro de importancia dentro de este grupo fue el cacao, el cual logró movilizar unos 204.601,5 ps que corresponden a 18.312 fanegas y 2.026 libras, o sea, 18.330 fanegas y 46 libras. De donde el año con mayor venta fue el de 1801 con 5.373 fanegas y 266 libras (5.375 fanegas y 46 libras) cuyo valor fue de 53.454 ps 7 rs, mientras que el año de menor venta registrada resultó ser el de 1790 con 50 fanegas cobradas a 10 ps, lo que totalizó unos 500 ps. Por otro lado, el año con mayor ganancia por venta de cacao fue 1807, cuando éste se aforó en 12 y 14 ps la fanega, de modo que las 4.832 fanegas 108 libras montaron 60.795,8 ps. Hubo años en los que no se registraron ventas de este rubro ya fuera por la prohibición de su salida hacia puertos extranjeros o por su venta hacia otros mercados ínter imperiales, lo que sí es cierto es que durante el sexenio comprendido entre 1797 y 1802, el cacao no faltó en los registros totales y su precio de aforamiento más estable se radicó entre 1798 y 1801 en 10 ps la fanega.

Cuadro # 86

Exportación de Cacao desde el Puerto de Cumaná hacia Puertos Extranjeros (1786-1810)				
Años	Fanegas	Libras	Ps	Rs
1786	520,0	0,0	4.800,0	0,0
1787	0,0	0,0	0,0	0,0
1788				
1789				
1790	50,0	0,0	500,0	0,0
1791				
1792	0,0	0,0	0,0	0,0
1793	0,0	0,0	0,0	0,0
1794	0,0	0,0	0,0	0,0
1795	0,0	0,0	0,0	0,0
1796	0,0	0,0	0,0	0,0
1797	434,0	134,0	4.536,0	3,0
1798	1.708,0	281,0	17.105,0	14,5
1799	66,0	105,0	670,0	0,0
1800	2.549,0	114,0	25.502,0	10,0
1801	5.373,0	266,0	53.454,0	7,0
1802	923,0	61,0	14.776,0	7,0
1803	0,0	0,0	0,0	0,0
1804				
1805	1.862,0	407,0	22.456,0	12,0
1806				
1807	4.827,0	658,0	60.792,0	30,5
1808				
1809				
1810	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTALES	18.312,0	2.026,0	204.591,0	84,0
	Total en Ps:		204.601,50	

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez
Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

El tercer renglón del grupo de los Productos de Demanda Externa fue el del añil del cual se exportaron 6 arrobas y 13.356 libras (13.506 libras en total) por un valor de 17.117,75 ps, los cuales fueron aforados entre 10 y 12 rs la libra. Resultando que el año de 1805 fue el de mayor extracción añilera con 4.827 libras que correspondió al de mayor valor monetario con 5.830 ps. En cambio, 1799 fue el de menor salida de añil con tan sólo 180 libras que resultaron en 225 ps. Igual que lo sucedido con el cacao, se precisó una etapa en la que este producto no falló y que correspondió a los años de 1797-1803, de donde 1801 fue el de mayor venta del septenio con 2.643 libras por 3.303 ps.

Antes de concluir con el conjunto de mercancías de alta demanda externa, se debe mencionar la presencia en algunas embarcaciones de ciertos lotes de algodón y añil procedentes de la Provincia de Venezuela y que no pagaron sus impuestos de salida en su lugar de origen sino en la Nueva Andalucía. Para el caso del añil, había una carga de 3.800 libras (4.750 ps) en la goleta Emiget con rumbo a San Bartolomé y San Thomas. Se repitió el caso en 1801 con el guairo La Diligencia que transportó 600 libras (750 ps) rumbo a las colonias extranjeras. Y, nuevamente, en 1803 hubo otro transporte de 2.916 libras (3.645 ps) hacia las colonias extranjeras en la goleta La Cumanesa. Además, en esta última nave también se embarcaron unos 424 quintales 86 libras de algodón tasados en 6.797 ps 6 rs e, igualmente, en 1801 al mismo momento en que se navegó el añil, se expidieron 70 quintales y 8 libras de algodón por un valor de 1.121 ps. Estos datos son relevantes pues nos dan a entender que Cumaná fue utilizada como puerta de salida para producciones caraqueñas y que no siempre ocurría la circunstancia contraria de que el puerto chico dependía del grande. Más aún, se puede, entonces, deducir que por las fronteras neoandaluzas podían también salir ilícitamente los frutos caraqueños.

El segundo grupo de mercancía seleccionada para este estudio fue el de la ganadería o de ganado en pie y avicultura del cual se distinguieron las exportaciones de mulas, vacas y novillos, caballos, cerdos y algunas pocas gallinas montando todo unos 493.518,81 ps que representaron el 37,9% del grupo y 35,64% del total de exportaciones. A pesar de que este grupo quedó en segundo lugar, realmente, se puede afirmar que fue el de mayor trascendencia ya que gracias a la exportación ganadera y, particularmente, mular, Cumaná se mantuvo en contacto legal con los puertos extranjeros, incluso, en momentos difíciles políticamente hablando. Fue a través de las mulas como se logró introducir de una manera regular los esclavos y las herramientas agrícolas para activar un poco el campo. No obstante, toda la actividad que conllevaba el comercio de mulas era complicada y hasta riesgosa ya que implicaba que los indios y mulatos que conducían el ganado desde los llanos invirtieran de ocho a nueve días porque debían atravesar las cordilleras del Bergantín y del Imposible²⁸⁴. Ya en el puerto el proceso de embarque era trabajoso, tal como lo explica Humboldt pues los animales eran

...derribados con lazos y luego alzados a bordo de los buques por medio de un aparato semejante a una grúa. Acomodadas en dos filas, las mulas se tienen con trabajo de pie durante los movimientos de balance y arfada. Para intimidarlas y volverlas más dóciles, se toca la caja en gran parte del día y de la noche²⁸⁵.

²⁸⁴ Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo II. Pág. 251.

²⁸⁵ Íbidem. Tomo III. Págs.155-56.

Luego había que esperar que la embarcación pudiera remontar y tomar su rumbo hacia las islas extranjeras pero era muy probable que en el trayecto se perdiera o inutilizara el 10% de las mulas, así que un cargamento comprado en 30 ó 35 ps terminaba costando en su destino, según explicaba el gobernador Cajigal, unos 48 a 50 ps²⁸⁶. Ahora bien cuando no había libertad comercial, sólo estaba permitido intercambiar las mulas por negros bozales, herramientas, oro y plata. Entonces, al patrón del barco se le presentaba el problema de cómo mercadear las mulas porque, según seguía explicando Cajigal, en las islas había escasez de metálico y esclavos, amén que las herramientas no eran atractivas para quien no estaba relacionado con la agricultura. Además, era muy probable que el patrón fuera objeto de chantaje por parte de los comerciantes de las islas extranjeras a fin de que tomara a cambio de las mulas algunos efectos y no los artículos permitidos por el comercio español con esas colonias. De este modo, el patrón ante la imposibilidad de introducir libremente en Cumaná la mercancía obtenida, debía valerse de algún truco para engañar a las autoridades aduanales y lo más común era que con suma precaución se acercara a las costas cumanesas, mandara a alguno de sus compañeros a ponerse en contacto con quien localmente le aceptara la mercancía y le diera el dinero de forma que se pudieran presentar en el puerto con la nave de vacío y mostrar las monedas ante la Contaduría alegando haber sido el producto directo del tráfico de mulas²⁸⁷.

Por otro lado, este comercio exigía rapidez porque los marinos eran bastante pobres y se les dificultaba no sólo el mantenimiento de los animales sino el de ellos mismos y así no permanecían más de cuatro a seis días en aquellas islas²⁸⁸, como explicaba Emparan en 1795. Y esto ha debido ser así por cuanto en las declaraciones del rancho de estas embarcaciones, el mismo consistía en unos pocos pesos de pescado y otros tantos de cazabe.

Así pues tenemos que este comercio fue constante al punto que no existe un año en que no se haya transportado mulas. El total de animales remitidos a colonias extranjeras fue de 15.793,5²⁸⁹ por un total de 473.805 ps, lo que daría un promedio de 877,4 mulas anuales para los 18 años contabilizados. Resultando que, como el precio de aforación se mantuvo estable en 30 ps, 1792 resultó ser el año con mayor exportación de mulas (1.810 mulas y 1 muleco) y mayor entradas por este concepto (54.315 ps). Ahora bien, Cumaná no era el único ni el más proporcionado puerto de embarque de ganado por las dificultades ya descritas que imponía la geografía neoandaluza. Así que los mayores embarques se producían por Barcelona (unas 8.000 anuales según Humboldt) por su cercanía con los llanos haciendo que el arreo se efectuara en tan sólo tres días y el otro puerto era el de Carúpano por el que anualmente salían unas 3.000 mulas, también según Humboldt. En todo caso, en el siguiente cuadro se puede apreciar esta exportación desde Cumaná:

²⁸⁶ En su momento, el gobernador Diguja calculó el valor de las mulas entre 14 y 16 ps en la localidad y entre 5 y 8 ps si se trataba del ganado caballar. Fray Íñigo Abbad en 1773 decía que en el país tenían un precio entre 8 y 9 ps, mientras que en las colonias extranjeras rondaba los 100 ps. Dauxion aseguraba que el precio de las mulas era de 264 francos ó 330 ps en el extranjero y Depons las calculó entre 250 y 305 francos en las colonias extranjeras y de 14 a 25 ps en el propio hato.

²⁸⁷ AANH: Colección Villanueva. 2da. Parte. Doc. # 390.

²⁸⁸ AGN: IERHda. Tomo CIX. Fol. 345v.

²⁸⁹ En 1798 se registró un error contable de 1 mula demás y en 1792 se anotó un muleco como media mula.

Cuadro # 87

Exportación de Mulas desde el Puerto de Cumaná a Colonias Extranjeras (1786-1810)		
Años	Número	Ps
1786	394	11.820,0
1787	419	12.570,0
1788		
1789		
1790	700	21.000,0
1791		
1792	1.810,5	54.315,0
1793	1.382	41.460,0
1794	814	24.420,0
1795	495	14.850,0
1796	423	12.690,0
1797	661	19.830,0
1798	1.136	34.080,0
1799	853	25.590,0
1800	507	15.210,0
1801	1.123	33.690,0
1802	1.666	49.980,0
1803	837	25.110,0
1804		
1805	447	13.410,0
1806		
1807	1.500	45.000,0
1808		
1809		
1810	626	18.780,0
Total	15.793,5	473.805,0

Nota: en este cuadro no esta registrada 1 mula Mal contabilizada por los Ministros en 1798.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

En relación con los otros ganados, se llevó a cabo una extracción de 215 caballos aforados a 12 ps excepto el único que salió en 1807 que, quizás por error, fue aforado en 30 ps. Su salida se efectuó durante casi todos los años, menos en 1799 y 1805. El monto total de su capital movilizado fue de 2.598 ps. Por último estaría el ganado porcino cuyo valor de aforamiento fue variable pero que los 518 animales aportaron unos 2.175,5 ps.

En la medida en que hacia el interior de la gobernación se crearon centros poblados y caminos para acceder a ellos, a su vez, se organizaron en forma natural las vías para la exportación de ganado. De allí, por ejemplo, que desde la Villa de Aragua surgieron caminos por los que se llegaba a su capital Nueva Barcelona pero también no faltaron los que le permitían comunicarse con los llanos de Caracas o con la Villa de la Concepción del Pao la cual dominaba, a su vez, la región comprendida por Santa Clara, Aribí y Múcura.

Hacia la zona de las mesas, Nuestra Señora de Chamariapa, era el eje central de las vías que conducían hacia la Nueva Barcelona, El Pao, los llanos de Maturín y el Orinoco. Pero también hacia Angostura llegaba ganado procedente de San Diego de Cabrutica o de El Tigre, famoso por la presencia de grandes hatos como los de los Fernández de León. Importantísima resultó Maturín gracias a sus pasteaderos y a su red fluvial que ya para principios del siglo XIX logró una buena comunicación al Norte por la vía de Chaguaramar y de los Valles de Cumanacoa, hacia el Sur lo hizo con Tabasca, Uracoa y Barrancas y hacia el Este podía acceder al Golfo de Paria por intermedio de los ríos Guarapiche y San Juan, todos ellos puntos importantes para la salida de ganado mayor de manera legal o subrepticia.

El grupo que vendría a continuación sería el de los derivados pecuarios, cuya exportación estuvo valorada en 50.160,25 ps por lo que representaron el 3,85% de la mercancía escogida y el 3,62% del total general. Desglosando este grupo tenemos unos 47.320,5 ps por 46.995 cueros al pelo, 1.257,25 ps por la carne de res (2.088 @), 618,75 ps por 513,5 @ de sebo, 569 ps por 446 medias suelas, 338 ps por 26,6 quintales de jabón²⁹⁰, 35 ps por 28 @ de queso y 21,75 ps por 4.350 astas de res.

El renglón posterior está dedicado a otros comestibles y aceites el cual recabó 27.701,63 ps (2,13% en relación a la mercancía escogida y 2,0% respecto al total exportado hacia puertos extranjeros) y estuvo representado por 10.995 fanegas de maíz (11.313,5 ps), unas 32.000 cañas que montaron 135 ps y que suponemos destinadas a la obtención de melado, luego las diversas remisiones de pescado que totalizaron unas 9.151@ (5.869,63 ps) en las que no se incluyeron las cantidades que expresamente se anotaban como parte del rancho. Seguidamente, los montos relacionados con los cocos ya fueran en fruto (284.910 cocos por 3.613,88 ps) o en botijuelas de su aceite (7 botijuelas por 5,25 ps). Después tendríamos al café que se empezó a exportar a partir de 1792 y que totalizó unos 641 quintales y 1.217 libras (65.317 libras) que representó 6.508,38 ps, cotizado entre los 4 y los 12 ps por quintal. Destacándose el año de 1797 con la mayor venta (11.240 libras) por un capital de 1.132,5 ps. Por último, se encuentra el renglón de la sal de la cual sólo existen 2 registros: el primero se efectuó en 1801 por 60 fanegas que salieron rumbo a Guadalupe en la goleta El Recurso y, en la segunda ocasión, se trató de una remisión de 150 fanegas efectuada en la goleta N. S. del Carmen rumbo a las colonias extranjeras.

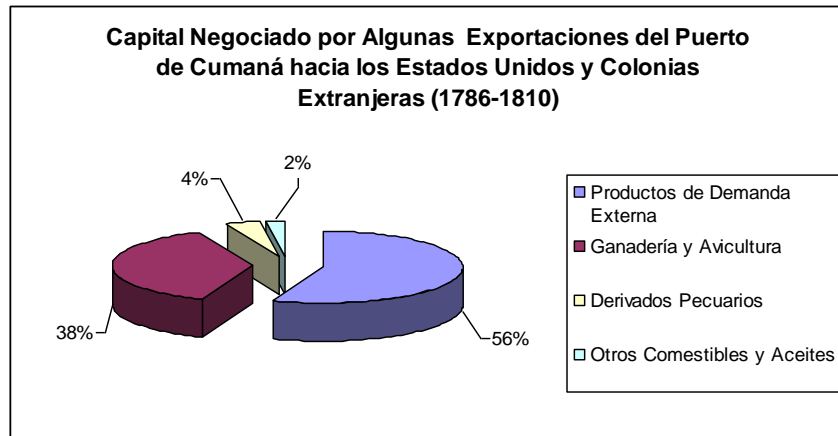
La siguiente instancia es la que comprende los palos de tinte y otras maderas como fueron: 180.100 libras de brasil y brasilete por 2.728,75 ps, 176 tozas de palo gateado por 352 ps, 760 quintales de palo de guayacán por un valor de 600,6 ps, 104 tozas de manzanillo por 208 ps, 855 quintales y 29 libras de palo de mora por un monto de 642,6 ps, 91 tozas y 200 quintales de palo morado en 282 ps y, por último, unas 20 @ de zarzaparrila por 106,25 ps. Todo lo cual dio un total de 4.920,25 ps que representó el 0,38% de los productos escogidos en esta muestra.

A continuación, tenemos el grupo de mercancía relacionada con la alfarería y la artesanía cuyo monto total fue de 859,5 ps (0,07%) y que estuvo representada por 7.000 ladrillos aforados en 56 ps, 52.500 tejas por un valor de 787,5 ps y unas 8 piedras de destilar que se cotizaron a 16 ps en total.

Toda esta información sobre las exportaciones se puede apreciar mejor en el siguiente gráfico que muestra los porcentajes de los montos totales de los grupos más representativos de la exportación cumanesa

²⁹⁰ En 1801 salieron otros 5 quintales más de jabón pero en el registro no aparece su valor.

Grafico # 37



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Al revisar las exportaciones efectuadas por Nueva Barcelona hacia los puertos extranjeros para el bienio de 1806-1807, se aprecia que las mercancías transadas son similares a las cumanasas sólo que las cantidades de mulas, cueros, carne, queso y añil son bastante considerables lo que le permitió obtener una alta movilización de capital tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro # 88

Mercancía Exportada desde el Puerto de la Nueva Barcelona hacia Puertos Extranjeros (1806-1807)			
1806		1807	
Mercancías	Cantidades o Monto	Mercancías	Cantidades o Monto
algodón	1.364 qqs 48 lbs	algodón	2.767 qqs 49 lbs
añil	14.885 lbs	añil	12.160 lbs
cacao	200 & 57 lbs	caballos	1
café	736 lbs	cacao	1.425 & 87 lbs
corambres	9.976	café	374 qqs 18 lbs
mulas	1.952	carne	4.160 @
rancho	1.029,25	corambres	15.880,00
		cuernos	4.000,00
		destiladores	3
		mulas	1.850
		queso	460 @
		sebo	84 qqs
		zarzaparrilla	43 lbs
		rancho	742,75
Total en Ps	104.870,00	Total en Ps:	147.290,94

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez

Fuentes: AGN: IERHda. Tomo CCLXXXVIII. Fol. 187 y Tomo CCLXXXVIII. Fol. 164.

Recaudación Fiscal:

De las doce ramas de impuestos existentes para el comercio con colonias extranjeras, el que obtuvo una más alta recaudación fue el correspondiente al almojarifazgo. Se trató de la exacción de mayor persistencia temporal aun cuando sufriera algunas rebajas en ocasiones particulares como en momentos en que no había comunicación con la metrópoli, tal como ocurrió en 1797 por cuanto el intendente Fernández de León aprobó una disminución en el porcentaje cobrado en los impuestos aduanales de Cumaná²⁹¹. A fin de cuentas, se puede decir que a partir de los asientos revisados se contabilizó que por importación se recaudaron unos 147.711,53 ps y por exportación unos 114.887,97 ps para totalizar entre ambas actividades la suma de 262.599,49 ps.

El siguiente impuesto con presencia constante y alta recaudación fue el relativo al corso, gracias al cual ingresaron a las arcas reales unos 24.240,91 ps por concepto de importación y 25.358 en lo relativo a exportaciones, totalizando unos 49.599 ps (13,53%).

Por consulado se recabaron 36.008 ps (9,82%), de los cuales 16.453,5 ps correspondieron a las importaciones y 19.554,09 ps a las exportaciones. Los restantes impuestos colectaron sumas más módicas: el nuevo impuesto de guerra 8.901 ps (2,43%), almirantazgo 5.800 (1,58%), derechos de negros 999 ps (0,27%), hospital 887 ps (0,24%), alcabala 619 ps (0,17%), regalía de sal 393 ps (0,11%), aduana 364 ps (0,1%), armada 282 ps (0,08%), almirante 40 ps (0,01%).

Por otro lado, se puede decir que la importación aportó 200.836,4 ps (54,8%) y la exportación 165.654,3 ps (45,2%), totalizando para el Puerto de Cumaná la suma de 366.490,7 ps, siendo así la primera región comercial que captó mayores montos impositivos. De igual modo, cabe mencionar que las exacciones por importación fueron superiores a las de las exportaciones por la suma de 35.182,1 ps.

El año con mayor percepción fiscal fue el de 1807 en el que se obtuvo 25,043 ps por exportación y 56.497,19 ps por importación. Mientras que el año en que las Cajas Reales obtuvieron menos ingresos fue el de 1787 ya que tan sólo se alcanzó recaudar 3.081,8 ps, de los cuales 1.037 ps correspondieron a las exportaciones y 2.045 ps para las importaciones.

Dentro de la serie comprendida entre 1792-1803, el año de mayor recaudación fiscal fue 1802 por cuanto sus números alcanzaron los 30.498,6 ps distribuidos entre 17.175,31 ps para las importaciones y 13.323 ps para las exportaciones. En cambio, el de menor cobranza resultó ser el de 1795 con 3.911,13 ps. La razón de estas situaciones se debe a la menor y mayor apertura permitida hacia esos destinos por motivos bélicos.

Al tomar los montos recaudados por el Puerto de Cumaná durante los 18 años en que tenemos datos (366.490,7 ps) y los comparamos contra lo recogido por La Guaira en 1800, apreciamos que este último puerto obtuvo un total de 146.582,82 ps (90.153,38 ps por importación y 56.429,44 ps por exportación), o sea, un 40% de lo recolectado por Cumaná en todos esos años. De modo que la diferencia entre ambos ancladeros fue de 219.907,88 ps, sólo que Cumaná recabó 25.464,1 ps en el año 1800 (un 17,4% del valor guaireño).

²⁹¹ AGN: IERHda. Tomo LXVII. Fol. 236.

Cuadro # 89

Recaudación Fiscal en el Puerto de Cumaná por Importación y Exportación con Colonias Extranjeras y Estados Unidos (1786-1810)														
Años	Almojarifazgo	Aduana	Alcabala	Armada	Corso	Consulado	Impuesto de Guerra	Almirantazgo	Almirante	Derecho de Negros	Hospital	Regalía Sal	Total	%
	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	
1786	4.921,8	255,6	0,0	0,0	517,8	0,0	0,0	0,0	0,0	243,0	0,0	0,0	5.938,2	1,6
1787	2.458,8	108,6	0,0	0,0	217,6	0,0	0,0	0,0	0,0	297,0	0,0	0,0	3.081,9	0,8
1788														
1789														
1790	5.998,3	0,0	1,9	0,9	608,1	0,0	0,0	0,0	0,0	144,0	0,0	0,0	6.753,3	1,8
1791														
1792	5.242,7	0,0	55,3	0,0	1.335,8	0,0	0,0	0,0	0,0	315,0	0,0	0,0	6.948,7	1,9
1793	5.389,4	0,0	0,0	0,0	1.559,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6.949,3	1,9
1794	3.324,7	0,0	0,0	0,0	1.074,2	1.041,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.440,3	1,5
1795	2.414,7	0,0	0,0	0,0	751,8	744,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3.911,1	1,1
1796	2.874,1	0,0	0,0	0,0	840,7	1.299,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5.014,0	1,4
1797	7.672,8	0,0	561,8	280,9	1.678,9	2.571,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12.765,4	3,5
1798	16.558,4	0,0	0,0	0,0	4.750,3	7.234,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28.542,8	7,8
1799	15.378,1	0,0	0,0	0,0	4.149,2	5.152,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	24.679,3	6,7
1800	18.875,7	0,0	0,0	0,0	4.173,3	2.415,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25.464,1	6,9
1801	26.766,9	0,0	0,0	0,0	4.704,1	2.532,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	34.078,7	9,3
1802	24.549,9	0,0	0,0	0,0	3.965,3	1.983,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30.498,6	8,3
1803	12.484,3	0,0	0,0	0,0	2.032,7	1.016,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	187,5	15.721,2	4,3
1804														
1805	33.734,2	0,0	0,0	0,0	4.673,8	2.312,6	0,0	0,0	0,0	0,0	501,7	0,0	41.222,3	11,2
1806														
1807	53.831,8	0,0	0,0	0,0	9.392,8	5.638,0	6.451,4	5.799,7	40,3	0,0	385,8	0,0	81.539,7	22,2
1808														
1809														
1810	20.123,1	0,0	0,0	0,0	3.173,3	2.066,6	2.449,2	0,0	0,0	0,0	0,0	130,0	27.942,1	7,6
Totales	262.599,5	364,2	618,9	281,8	49.599,2	36.007,6	8.900,6	5.799,7	40,3	999,0	887,4	392,5	366.490,7	100,0

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

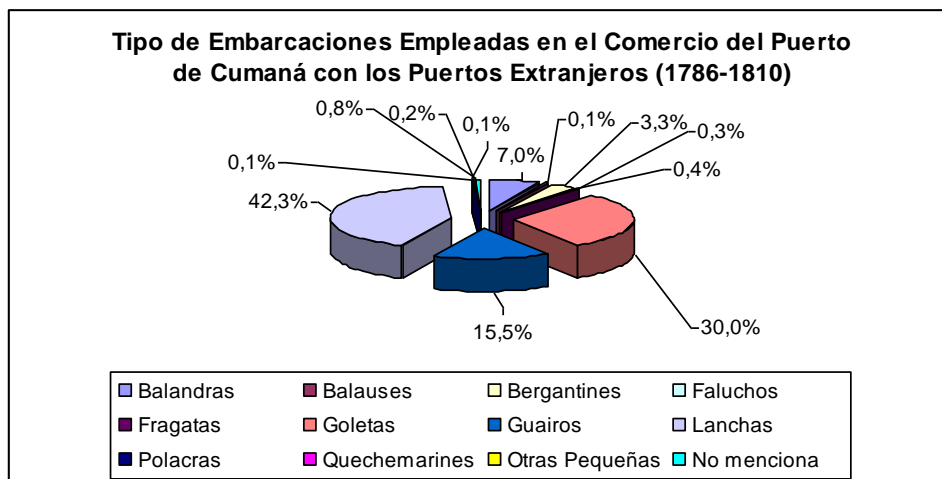
Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Movimiento Naviero:

En términos generales, el movimiento naviero del Puerto de Cumaná con los puertos extranjeros entre 1786 y 1810 totalizó 1.968 embarcaciones, de las cuales 700 pertenecieron al grupo de los arribos y las restantes 1.968 a las salidas. De modo que las salidas representaron el 35,57% del movimiento naval y las partidas el 64,43%.

Al desglosar cada uno de los 1.968 giros que comprende esta región, se hace patente que cada área estudiada tuvo su particular orden de preferencia en cuanto al tipo de naves empleadas. Así pues, se aprecia que para el período estudiado la lancha fue la nave de mayor predominancia para este giro comercial, ya que del puerto neoandaluz partieron 607 naves y arribaron 226, o sea, que sus 833 unidades representaron el 42,3% para esta región. Se constató también la presencia de 586 (30%) goletas distribuidas en 260 arribadas y 326 salidas y tras ellas estuvieron unos 305 (15,5%) guairos de los cuales 99 pertenecieron a las entradas y 206 a las salidas. Las balandras se ubicaron en el cuarto lugar con 138 (7%) participaciones y le siguieron los bergantines con 65 (3,3%) giros pertenecientes a esta nave. El resto de las embarcaciones fueron: ocho faluchos, cinco fragatas, dos balauses, dos quechemarines, una polacra, tres naves pequeñas y diez y seis asientos en los que no se menciona el tipo de nave empleada.

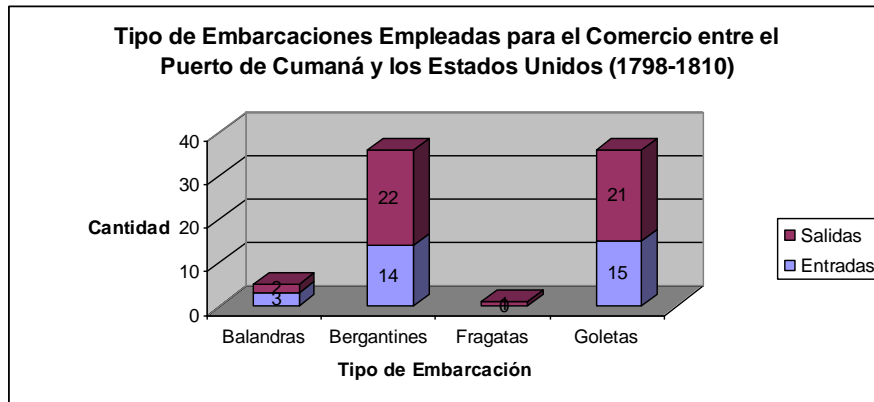
Gráfico # 38



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Al separar la región de las colonias extranjeras y la de los Estados Unidos, se aprecia que las naves empleadas en los 78 movimientos registrados para el país norteamericano (incluyendo 4 giros de destino doble entre los Estados Unidos y las colonias extranjeras), fueron las siguientes: 5 balandras, 36 bergantines, 1 fragata y 36 goletas, las cuales se repartieron entre los arribos y los despachos según se aprecia en el siguiente gráfico:

Gráfico # 39



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2014 y 2019.

Para tener una visión más efectiva del movimiento naviero norteamericano, se podría discriminar los cuatro tipos de embarcaciones empleadas para este giro con las terminales comunes para las entradas y salidas, tal como se aprecia en el siguiente cuadro

Cuadro # 90

	Balandras	Bergantines	Fragatas	Goletas	Totales	Porcentajes
Terminales	Tipo de Embarcaciones					
Baltimore		1	1	6	8	11,0
Boston	3	1		3	7	9,6
Filadelfia		11		9	20	27,4
Norteamérica		17		12	29	39,7
Nueva York		4		3	7	9,6
Salem	2				2	2,7
Totales	5	34	1	33	73	100
Porcentajes	6,8	47	1,4	45	73	100

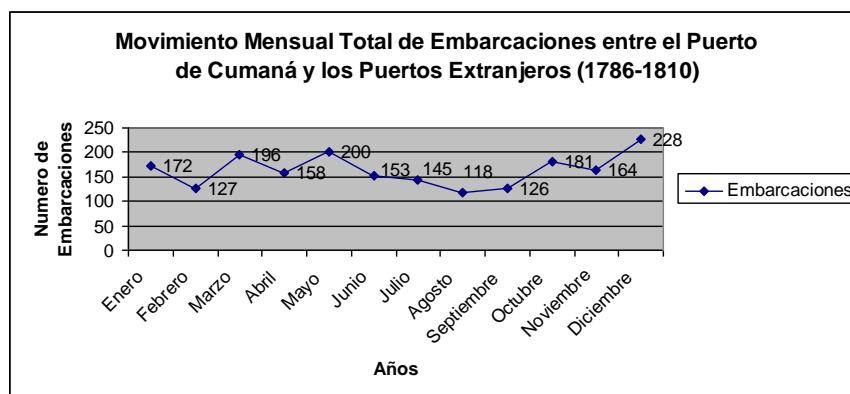
Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2014 y 2019.

Por otro lado, contrastando la información general para la región comprendida para todos los puertos extranjeros con los documentos del gobernador Gual, se aprecia un importantísimo incremento del movimiento naviero legal para este ámbito ya que, en su momento, sólo se efectuaron tres entradas: una goleta procedente de Barbados que arribó en vacío en agosto de 1757 y que trajo unos prisioneros. Las otras dos naves fueron dos balandras que vinieron de Martinica con permiso real para extraer mulas, efectuando su

registro en diciembre de 1766. Hubo también tres salidas, todas con destino a Martinica y se trató de una goleta en enero de 1764 y las dos balandras del comercio de mulas²⁹². La investigadora Nestares Pleguezuelo, por su lado, no señala el tipo de embarcación que efectuó en los diferentes giros pero afirma que en los períodos que ella cubrió, o sea los comprendidos entre 1714 y 1724 más el de 1734 y 1785, salieron del Puerto de Cumaná unos 878 (29,3%) navíos hacia las colonias extranjeras y entraron de esta procedencia unos 330 (29%), lo cual totalizó 1.208 naves movilizadas y que representaron en su totalidad el 29,2% de los giros ubicados por ella para todas las regiones (4.137 embarcaciones).

En relación al movimiento mensual para el período 1786-1810, se obtiene que el promedio mensual total se ubicara en 164 movimientos, distribuido en 58,3 para las entradas y 105,7 para las salidas. En donde diciembre fue el mes con el mayor pico positivo ya que llegó a los 228 giros, mientras que agosto se ubicó como el más alto pico negativo con 118 movimientos, por lo que se podría pensar que para esta región era más atractiva para el comercio legal la segunda cosecha cumanesa del año efectuada en diciembre, quizás porque la primera se dirigiría mayormente a Europa.

Gráfico # 40



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2014 y 2019.

En lo concerniente a la serie 1792-1803, hubo 1.344 (68,3%) movimientos de los cuales 390 (55,7%) fueron entradas y 954 (75,2%) correspondieron a las salidas. Resultando también que el promedio de embarcaciones movilizadas para este ciclo fue de 112, que fue superado en 1792, 1798 y durante los años 1800-1803 y, además, fue igualado durante 1793. Ahora bien, el promedio anual para los arribos fue de 32,5, superado durante la serie 1798-1803, mientras que el promedio para las partidas llegó a 79,5 superado durante los años 1792-1794, 1798 y durante el bienio 1802-1803.

Finalmente, se puede comparar los datos del puerto de Cumaná con los alcanzados por Nueva Barcelona durante los años de 1806-1807, tomando en cuenta que buena parte de las embarcaciones extranjeras procedían de Filadelfia a consecuencia de la Real Gracia concedida a John Craig de la cual se habló en páginas anteriores. Además, muchas embarcaciones nacionales fueron apresadas por los ingleses y de allí la amplia diferencia entre las entradas y salidas producidas en 1806. En esta perspectiva, se puede decir que hubo 89 entradas de un total de 131, lo cual representó el 68%, mientras que las salidas

²⁹² AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1508. Fols. 209-10, 227-250. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 127.

alcanzaron a 124 (53%) del total de 213. Como se puede observar, el comercio con los puertos extranjeros fue muy nutrido para la época tratada y esto se debió, particularmente, a los beneficios otorgados al comercio norteamericano, tal como se aprecia por la presencia de 90 naves extranjeras. El orden de empleo de embarcaciones fue, en primer lugar, las goletas (126), luego los guairos (36) y, por último, las balandras (19).

Cuadro # 91

Entrada y Salida de Embarcaciones por el Puerto de la Nueva Barcelona Referentes a Puertos Extranjeros (1806-1807)											
Origen de la Embarcación		Nacionales						Extranjeras			
Años	Movimiento	Faluchos	Goletas	Guairos	Jabeques	Lanchas	Paquebotes	Balandras	Bergantines	Goletas	Total
1806	Entradas	2	18	12		2		3		7	44
	Salidas	4	33	21		3	1	4		10	76
1807	Entradas	3	4	1	2	2	0	6	2	25	45
	Salidas	2	4	2	0	7	0	6	2	25	48
	Total	11	59	36	2	14	1	19	4	67	213

Fuentes: AGN: IERHda. Tomo CCLXXXVIII. Fol. 164 y Tomo CCLXXX. Fol. 185.

Periodización:

Para efectos de la elaboración de una periodización que pudiera mostrar una visión general del movimiento de capital del Puerto de Cumaná, se ha procedido, tal como se desarrolló para las otras regiones estudiadas, a tomar el único período continuo que se tiene de la documentación revisada, esto es el correspondiente a los años de 1792-1803. Para ello, se ha podido determinar la presencia de cuatro etapas de flujo de capitales y estas fueron:

I.- Etapa de moderado y equilibrado intercambio comercial (1792-1795):

Al iniciarse las diferencias entre los colonos ingleses de Norteamérica y su metrópoli, se tomó la decisión de cerrar este mercado a los productos ingleses procedentes del Caribe, de modo que éstos fueron suplidos por los dominios españoles y ya en el proceso de la conflagración, Francia logró invadir varias de las posesiones inglesas como fueron Dominica, Tobago, San Vicente, Nevis, Montserrat, San Cristóbal, y Grenada, así como otras colonias holandesas como San Eustaquio y las instaladas en Suramérica, pero al alcanzar la paz se logró prácticamente volver al mismo status quo político, mas en lo comercial las potencias permitieron mayores concesiones en sus territorios americanos y se abrió mayor número de puertos al tráfico ínter colonial. Por ejemplo, Francia liberalizó en 1784 los puertos de Les Cayes de Saint Louis, El Cabo y Puerto Príncipe en Saint-Domingue. También el de Saint Pierre en Martinica, Pointe-à-Petre en Guadalupe, el de La Carenage en Santa Lucía y el de Scarborough en Tobago. Luego, en 1787, Inglaterra hizo lo propio en las Bahamas con el fondeadero de Nassau, como el de Roseau en Dominica y

el Saint George en Grenada, así como otros cuatro embarcaderos en Jamaica, entre los que estaba el de Kingston²⁹³.

Entre tanto, como se ha visto desde los años del informe del gobernador Gual, la Corona expidió algunas órdenes a través de las cuales se permitía la extracción legal pero controlada, de mulas, ganado vacuno y algún fruto local para poder introducir los negros y las herramientas necesarias para el trabajo en las haciendas. De esta manera, para principios de 1769²⁹⁴ el gobernador Urrutia dio cuenta de haber recibido una Real Orden del 16 de Julio (que incluía otra del 4 de marzo de 1764) por medio de la cual se otorgaba el permiso para la extracción de un total de dos mil mulas hacia las colonias francesas a través de las provincias de Cumaná y Caracas, así que este comercio continuó de manera controlada produciendo una movilización moderada de capital. Sin embargo, para el 25 de noviembre de 1788, estando encargado de la Intendencia el capitán general Juan Guillelmi, le anuncia al gobernador de Cumaná Antonio de Pereda, que había decidido suspender temporalmente la exportación de mulas hacia las colonias extranjeras porque consideraba que ya había otorgado suficientes permisos para Cumaná y Barcelona, tomando en cuenta el limitado número procreado y porque pensaba que de esta manera se podía aumentar su precio que, según expresaba él se encontraba bastante abatido, y, además, se evitaría así el contrabando de estos animales. Como aún para septiembre de ese año no se había resuelto la apertura de este mercado y la situación económica cumanesa era muy precaria, no tuvo el gobernador Pereda más opción que dirigirse al secretario Antonio Valdés a fin de exponerle la situación y ponerle remedio²⁹⁵. Y, justamente, en febrero de 1789 se concede la libertad de comercio de negros ya fuera efectuado por españoles o extranjeros de las provincias de Venezuela, Santo Domingo, Puerto Rico y Cuba. Esta medida fue ampliada por una Real Cédula del 20 de febrero de 1791 y allí se estableció que se podía extraer dinero o frutos (excepto cacao) para introducir negros, herramientas de agricultura o implementos para los ingenios azucareros. Ya antes (1784) se había regulado el costo de cada negro a 150 ps y se habían rebajado los impuestos de su entrada al pago de un 6%.

En 1795, la Corona suscribió un contrato con el inglés Edward Barry para la entrada en la Capitanía General de Venezuela de unos cuatro mil negros a ser introducidos en el plazo de 10 años, obteniendo como recompensa la posibilidad de importar un barril de harina por cada negro, junto con su correspondiente rebaja de impuestos.

Ya numéricamente hablando, en el ámbito comercial tenemos que el capital negociado durante esta etapa por concepto de importación fue de 22.757,44 ps y el correspondiente a las exportaciones ascendió a 232.212,44 ps, de modo que su sumatoria alcanzó los 254.970 ps, lo que implicó un promedio anual de 63.742,47 ps, permitiendo así que el porcentaje de esta etapa fuera del 15,98% en relación al lapso comprendido entre 1792 y 1803. Además, se puede apreciar que la balanza resultó positiva para Cumaná por 209.455 ps y que las importaciones representaron el 3,48%, mientras que las exportaciones fueron de 24,64%.

²⁹³ Grafenstein Gareis, Johanna: Ob. Cit. Págs. 130-131.

²⁹⁴ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1483. Fols. 131-33. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 121.

²⁹⁵ AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1624. Fols. 163-169. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 133.

Los años que superaron el promedio de la etapa resultaron ser los dos primeros de la misma, logrando acumular unos 163.663 ps, pero los dos últimos sólo pudieron movilizar unos 91.307 ps.

En cuanto al movimiento naviero, tenemos que arribaron a Cumaná unas 61 naves, o sea, el 16% dentro del período comprendido entre 1792 y 1803, y partieron unas 329 que representaron el 34% para el lapso indicado. Si se mira por el lado de los totales, estas 390 embarcaciones constituyeron el 29%. Ahora bien, al unificar el factor capital con el de los navíos movilizados, obtenemos que el promedio de capital negociado ascendió a 653,77 ps por navío.

Para este período sólo participaron tres terminales de las cuales la muy genérica llamada “colonias extranjeras” alcanzó a movilizar el 97,5% del capital, esto es 18.518,69 ps por importación y 230.084,63 ps por exportación, por lo que la balanza resultó positiva para esta terminal por unos 211.565,94 ps.

La siguiente terminal fue Curazao que transó un total de 4.513,75 ps (1,77%), de los cuales 4.238,75 ps pertenecieron a la importación y los restantes 275 ps los negoció en exportaciones, dejando a Cumaná con una balanza negativa de 3.963,75 ps.

La última terminal fue Grenada, a través de la cual sólo se efectuó un movimiento de exportación en 1795 por 1.852,81 ps (0,73%), de modo que para esta terminal la actividad comercial resultó favorable a Cumaná.

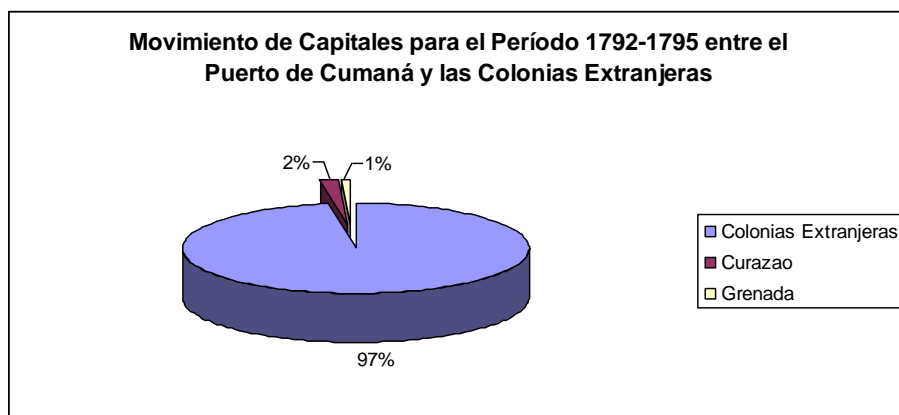
Cuadro # 92

Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1792-1795 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras					
Puertos	Importación	Exportación	Total	Porcentaje	Balanza
Colonias Extranjeras	18.518,69	230.084,63	248.603,31	97,50	211.565,94
Curazao	4.238,75	275,00	4.513,75	1,77	-3.963,75
Grenada	0,00	1.852,81	1.852,81	0,73	1.852,81
Total	22.757,44	232.212,44	254.969,88	100,00	209.455,00

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1985, 1988, 1991 y 1994.

Gráfico # 41



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1985, 1988, 1991 y 1994.

II.- Etapa de ascenso comercial (1796-1798):

Al iniciarse la guerra contra Inglaterra en 1796, este país dejó sentir su presencia a lo largo de la ruta comercial metropolitana, de modo que a los barcos se les fue haciendo

difícil atravesar el cordón de vigilancia impuesto por esta potencia y las provisiones comenzaron a mermar. Al año siguiente la situación se complicó más aún porque Trinidad fue invadida y la Real Hacienda precisaba de mayores recursos para proteger las costas de la Capitanía venezolana, así que a través del Consulado, el intendente Fernández de León le propuso a los comerciantes locales que le otorgaran a la Hacienda un préstamo por 400 mil pesos a cuenta de una carga de tabaco valorada en un millón de pesos, la cual podían enviar directamente a Europa o a través de sus colonias. Como los comerciantes estuvieron reacios al negocio y alegaron no tener ese capital ni el conocimiento del mercado tabacalero, entonces, el intendente decidió firmar un contrato con la casa danesa de Eckard y Compañía radicada en San Thomas. Gracias a esta negociación, la Real Hacienda obtenía cien mil pesos en provisiones y pertrechos más 900 mil pesos en dinero, todo lo cual provendría de la introducción y venta de 1,9 millones de pesos en mercancía. Con los 900 mil pesos que le restaba a la Compañía del producto de su mercancía, podía comprar frutos locales y así se verían beneficiados los hacendados²⁹⁶.

Este convenio fue ampliamente criticado por los comerciantes locales a través de un documento fechado el 19 de octubre de 1797 y que fue elaborado por cuatro comisionados del consulado. En ese texto, los comerciantes expresaban su inclinación a favor de la permanencia de la estructura mercantil colonial sin apertura a los extranjeros. Ahora bien, como esta disertación trató puntos que involucraban a los intereses de los hacendados, éstos decidieron producir su propio documento en respuesta al anterior el cual fue presentado en enero de 1798. Después de ello, la situación entre ambos grupos se caldeó mucho más y el intendente tuvo que pasar informe de todo a la metrópoli de manera tal que el Consejo de Indias, a través de su fiscal, estudió el caso y ya para el 7 de octubre de 1799 por Real Cédula se ordenó terminar el asunto, buscar la armonía y recoger todas las copias de la representación de los hacendados por resultar injuriosa.

A través de una junta de gobierno efectuada en Caracas el 6 de abril de 1797²⁹⁷, se decidió abrir el comercio de la Provincia de Venezuela a las naciones neutrales que ya para el día 8 fue ampliado para Cumaná²⁹⁸ y el 28 de ese mismo mes se cursó una lista con las tarifas para el aforo de los derechos que debían cobrarse en el comercio con las colonias extranjeras²⁹⁹. Más adelante, el 2 de octubre el gobierno central dio su aprobación a la ejecutoria regional y, luego, por Real Orden del 18 de noviembre³⁰⁰ se autorizó a todas las posesiones españolas a comerciar con las colonias extranjeras amigas y con los países neutrales mediante el empleo de naves españolas o extranjeras ya que la metrópoli se encontraba imposibilitada de llevarlo a cabo. Ahora, esta apertura tenía sus limitaciones particulares como fue el caso del privilegio para la importación de harina concedido a la familia Álvarez como compensación por una persecución injusta padecida por ellos, y cuya prerrogativa comercial estipulaba la importación de 40 mil barriles de harina de los Estados

²⁹⁶ Tandron, Humberto: Ob. Cit. Págs. 105-06, 115-116.

²⁹⁷ AGN: Gobernación y Capitanía General. Tomo LXVII. Fols. 164-165. Se debe agregar que para el 29 de ese mes, el Intendente, tomando como modelo el Reglamento del Libre Comercio de 1778, cursó una tabla con las tarifas para el avalúo y aforo de los productos que estaban permitidos introducir desde las colonias extranjeras, los que estaban prohibidos pero que en caso de necesidad podrían permitirse y, por último, los nombres (sin avalúo) de los que estaban totalmente prohibidos. AANH: Colección Villanueva. Ira. Parte. Doc. # 331.

²⁹⁸ AGN: IERHda. Tomo CXXII. Fols. 78-79.

²⁹⁹ AANH: Colección Villanueva. Ira. Parte. Doc. # 331.

³⁰⁰ AGN: IERHda. Tomo CXXVII. Fols. 286-86v.

Unidos. Pero dado que el representante de los Álvarez, José Bustamante Gayón no pudo cumplir con su misión, entonces el intendente León determinó en enero de 1798, la apertura de este rubro a cualquier importador extranjero³⁰¹.

Durante este trienio, la negociación cumanesa de capital ascendió a 365.812,06 ps distribuidos en 21.510,64 ps de exportaciones y 151.301,44 ps de importaciones, o sea, que las introducciones significaron el 41,36% del negociado y las exportaciones el restante 58,64%, así que nuevamente la balanza resultó positiva para Cumaná por 63.209,19 ps.

Como para este período entraron a formar parte de las terminales aquellas de origen norteamericano, se pueden distinguir los montos correspondientes a las áreas norteamericanas y las de las colonias extranjeras. En este sentido, los Estados Unidos movilizaron 9.724,63 ps (2,66%) de la siguiente manera: 4.980,63 ps por importación y 4.744 ps por exportación, dejando una balanza negativa para Cumaná por 236,63 ps. En cuanto a las colonias extranjeras su movilización de capital fue de 356.087,45 ps (97,34%), de donde 146.320,82 ps correspondieron a las importaciones y 209.766,64 ps a las exportaciones, dejando una balanza positiva para el puerto neoandaluz de 63.445,82 ps.

La diferencia de capital negociado con respecto al período anterior fue de 110.842,21 ps, siendo el promedio anual negociado de la segunda etapa de 71.503,54 ps cuando en la anterior ascendió tan solo a 50.433,81 ps.

Los 365.812,06 ps transados durante este lapso, representaron el 22,93% de lo negociado para el período completo de 1792-1803. De igual forma, sus importaciones aportaron el 23,16% y las exportaciones el 22,77%. El promedio general anual de movilización de capital para este lapso se ubicó en 121.937,35 ps, faltándole cerca de 11 mil pesos para llegar al promedio general del lapso 1792-1803. El año con más baja movilización de capital fue el de 1796, cuya participación fue, incluso, muy inferior al promedio ya que su total negociado alcanzó los 41.961,94 ps, aunque tampoco el año 1797 logró arribar al promedio puesto que mercadeó 86.275,5. Así pues que fue gracias a la apertura comercial en pleno cuando se logró remontar el promedio en 104.603,33 ps, es decir, que en 1798 se negociaron unos 237.574,33 ps.

Este capital fue movilizado gracias a la intervención de 299 navíos, los cuales representaron el 22% del total de embarcaciones empleadas para el período 1792-1803. De estos navíos, unos 101 (25%) participaron en la importación y 198 (21%) en la exportación. Si dividimos las cifras de los capitales movilizados entre el número de navíos, se obtienen los montos promedios para las dos actividades comerciales: en la importación sería 1.498 ps por navío y en la exportación el monto alcanzaría los 1.083 ps.

En esta etapa se emplearon 10 (33,3%) terminales de las 30 reconocidas para la introducción y 15 (46,8%) de las 32 para la exportación. En general fueron 19 terminales porque algunas compartieron procesos de exportación e importación, ahora, habría que destacar que 8 de estas terminales se catalogaron como múltiples por tener más de un embarcadero como destino o como salida.

De los dos embarcaderos registrados para los Estados Unidos (Baltimore y Filadelfia), fue Filadelfia el que mayor capital movilizó (9.424,63 ps) distribuido en dos embarcaciones. En cuanto a las colonias extranjeras fue, precisamente, la terminal genérica “colonias extranjeras” la que llevó la delantera con 121.035,63 ps (33%) en total y que dejó una balanza positiva para Cumaná de 83.459,63 ps, gracias a que su exportación fue de 102.247,63 ps y su importación de 18.788 ps. Un punto porcentual por debajo de ella se

³⁰¹ Tandron, Humberto: Ob. Cit. Págs. 108-111.

ubicó Santa Cruz, ya que movilizó 118.890 ps, distribuidos en 46.223,13 ps para la exportación y 72.666,88 ps para la importación, dejando una balanza negativa a Cumaná de 26.443,75 ps. El tercer embarcadero de mayor importancia fue el de San Thomas con 56.836,63 ps (15%), distribuidos entre 32.569,75 ps de importaciones y 24.266,88 ps de exportaciones, por lo que nuevamente la balanza cumanesa quedó negativa para este fondeadero por 8.302,88 ps. Con el 8.96%, quedó de cuarto lugar la terminal de San Bartolomé ya que por su intermedio se negociaron unos 32.769,56 ps, de los cuales 17.943,06 ps correspondieron a las importaciones y 14.826,5 ps a las exportaciones, así que la balanza negativa para Cumaná se estableció en 3.116,56 ps. Habría que agregar que esta última cifra podría aumentarse en contra de la Nueva Andalucía si se agregan unos 12.881,75 ps exportados hacia 5 terminales múltiples o de destino compartido entre San Bartolomé y las islas de San Martín, San Thomas, San Eustaquio, Santa Cruz y el destino triple San Bartolomé-San Martín-San Eustaquio. Por último, quedarían las otras terminales que movilizaron menos del 1%.

A continuación se ofrece una tabla en la que aparece con detalle la negociación de capital de Cumaná con los puertos extranjeros en lo concerniente a esta etapa:

Cuadro # 93

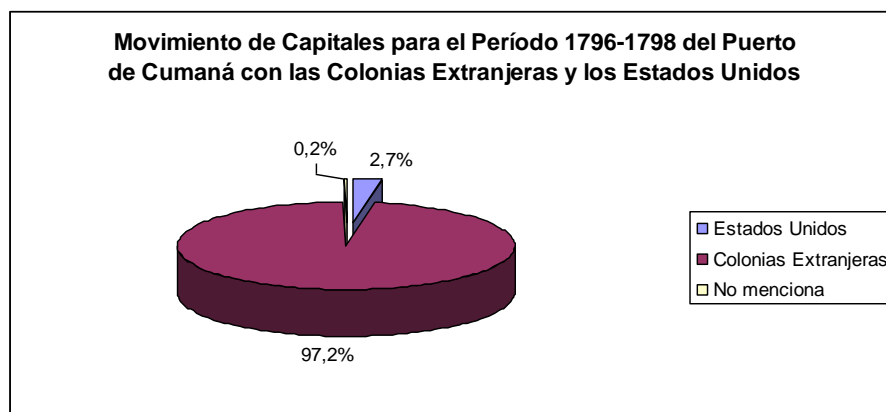
Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1796-1798 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras y los Estados Unidos					
Puertos	Importación	Exportación	Total	Porcentaje	Balanza
Baltimore	300,00	0,00	300,00	0,08	-300,00
Filadelfia	4.680,63	4.744,00	9.424,63	2,58	63,38
Total EE. UU.	4.980,63	4.744,00	9.724,63	2,66	-236,63
Colonias Extranjeras	18.788,00	102.247,63	121.035,63	33,09	83.459,63
Curazao	0,00	683,25	683,25	0,19	683,25
Guadalupe	1.298,25	542,50	1.840,75	0,50	-755,75
Guadalupe o San Eustaquio	0,00	2.896,00	2.896,00	0,79	2.896,00
Guadalupe-Santa Cruz	0,00	1.680,00	1.680,00	0,46	1.680,00
San Bartolomé	17.943,06	14.826,50	32.769,56	8,96	-3.116,56
San Bartolomé o San Martín	0,00	1.230,00	1.230,00	0,34	1.230,00
San Bartolomé y San Thomas	0,00	3.713,75	3.713,75	1,02	3.713,75
S. Bartolomé y/o S. Eustaquio	0,00	394,00	394,00	0,11	394,00
San Bartolomé y/o Santa Cruz	0,00	6.932,00	6.932,00	1,89	6.932,00
S. Bartolomé, S. Eust, o S. Martín	0,00	612,00	612,00	0,17	612,00
San Eustaquio	641,50	0,00	641,50	0,18	-641,50
San Thomas	32.569,75	24.266,88	56.836,63	15,54	-8.302,88
San Thomas o Santa Cruz	0,00	3.519,00	3.519,00	0,96	3.519,00
Santa Cruz	72.666,88	46.223,13	118.890,01	32,50	-26.443,75
Trinidad	1.718,63	0,00	1.718,63	0,47	-1.718,63
No menciona	694,75	0,00	694,75	0,19	-694,75
Total Colonias Extranjeras	146.320,82	209.766,64	356.087,45	97,34	63.445,82
Total General	151.301,44	214.510,64	365.812,08	100,00	63.209,19

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1996 y 1999.

Este movimiento puede quedar expresado en tres grupos: el de los Estados Unidos, el de las colonias extranjeras y aquel que sabiéndose que involucraba a terminales extranjeras, no aparecen mencionadas:

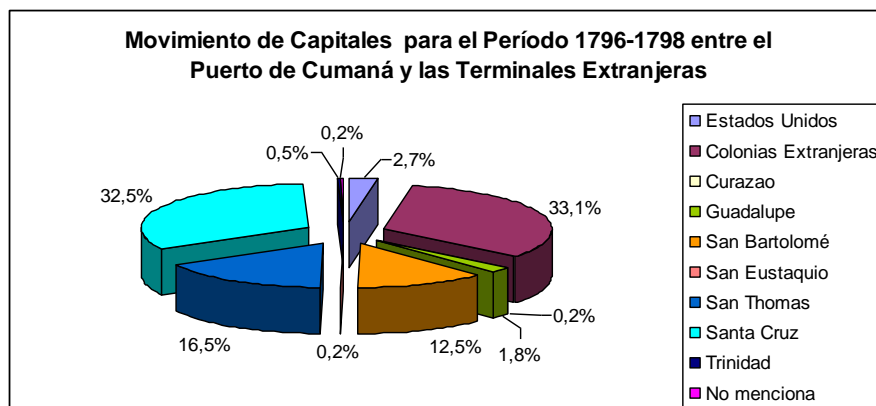
Gráfico # 42



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1996 y 1999.

Si se desglosa el grupo de las colonias extranjeras según sus terminales, entonces, el gráfico quedaría expresado de la siguiente manera:

Gráfico # 43



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1996 y 1999.

III.- Etapa de estabilidad con ligero ascenso (1799-1801):

Las apremiantes necesidades presupuestarias motivaron al intendente Fernández de León a firmar un convenio el 5 de septiembre de 1799 con la Casa holandesa de Robinson, Philips y Corser³⁰² (que luego subcontrató a los norteamericanos John Craig y Robert Oliver³⁰³), a través de la cual se le facilitaba la venta de 50 mil quintales de tabaco por un valor de 956 mil pesos, pagaderos de la siguiente manera: 80% de su valor en oro, plata y mercancías, y el 20% restante en harina. El tabaco lo podía extraer con barcos nacionales o

³⁰² Tandron, Humberto: Ob. Cit. Págs. 150-51.

³⁰³ Tandron, Humberto: Ob. Cit. Págs. 162-164. Y también en Lucena Salmoral, Manuel: *Vísperas de la Independencia Americana: Caracas*. Editorial Alhambra, Madrid, 1986. Pág. 294.

extranjeros y a lo largo de tres años, o sea, hasta octubre de 1802, lo cual fue cumplido a pesar de la toma de Curazao por los ingleses en septiembre de 1800.

Para el 31 de julio de 1799³⁰⁴, la situación en la Capitanía de Venezuela se complicó más aún por cuanto se recibió una Real Orden³⁰⁵ del 20 de abril en la que se derogaban las aperturas comerciales con el extranjero quedando nuevamente en pie el monopolio comercial metropolitano. Sin embargo, el gobernador de Cumaná, Vicente de Emparan, tomando en cuenta la falta de víveres, el riesgo que significaba la presencia inglesa en Trinidad y la posibilidad de una sublevación interna, tuvo que disponer en contra del mandato real³⁰⁶. Mientras, en Caracas los hacendados y comerciantes que conformaban el Real Consulado clamaban por la apertura comercial. De igual manera, las autoridades locales no dejaron de señalarle a las metropolitanas, las dificultades por las que atravesaban estas provincias. Así que ante la gravedad de las circunstancias y la necesidad de dar continuidad al recién firmado contrato con la Casa holandesa, para el 21 de noviembre de ese mismo año el Capitán General y el Intendente suspendieron la Real Orden.

Informada la Corona sobre lo actuado, inmediatamente (febrero de 1800) desaprobó la suspensión de lo ordenado³⁰⁷ aunque facultó al gobierno local a que decidiera sobre la introducción de mercancía si la necesidad se lo aconsejaba³⁰⁸, y ésta se lo dictaminó, con ciertas restricciones, el 22 de mayo de 1801³⁰⁹.

El intendente Fernández de León limitó el comercio con los extranjeros a través de una serie de estipulaciones tendentes a que en el término de ese año se exportaran los productos depositados en los almacenes gubernamentales para así cumplir con el contrato de 1799. Por ello, una de sus disposiciones fue la de establecer que la mitad de la carga de las embarcaciones quedara para los depósitos gubernamentales pero esto tuvo que modificarlo (01 de octubre) para darle mayor holgura a los comerciantes locales dejando a los extranjeros la cuarta parte de la carga. De igual modo, se facilitó a los extranjeros la importación de todos los productos permitidos por el Reglamento del Libre Comercio de 1778 y la exportación de cualquier fruto local. También se formó una tabla para el avalúo de los efectos prohibidos por el mencionado Reglamento pero que a través de una Providencia del 31 de agosto, se permitió introducir por La Guaira siempre y cuando su producto sirviera para exportar el tabaco de la Real Hacienda³¹⁰. Por último, el permiso que inicialmente se dio hasta cubrir todo el año de 1801 si es que no se lograba llegar antes a un acuerdo de paz, fue extendido, hasta julio de 1802. Así, se alcanzó cumplir con lo pactado en el convenio comercial a pesar de que los ingleses tomaron a Curazao en septiembre de 1800.

³⁰⁴ Sobre el comercio con neutrales entre 1796 y 1802, se puede consultar el trabajo de García-Baquero, Antonio: *“El Comercio de Neutrales en Venezuela (1796-1802)”*, en Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, Julio-Septiembre, 1985. # 271. Págs. 674-701.

³⁰⁵ AGN: Reales Órdenes. Tomo XIV. Fols. 188-9.

³⁰⁶ AGN: IERHda. Tomo CXLVII. Fols. 178-80.

³⁰⁷ AGN: Reales Órdenes. Tomo XV. Fols. 5-5v.

³⁰⁸ Señala Tandron que el intendente recibió unas comunicaciones reservadas en las que se le ordenaba buscar los medios para cancelar unas letras de cambio emitidas en Madrid y que él supone se utilizarían para recabar los fondos necesarios para la reconquista de Haití y que, probablemente, en alguna forma este asunto estuviera relacionado con la visita de Depons a Venezuela. Tandron, Humberto: Ob. Cit. Pág. 156.

³⁰⁹ AGN: IERHda. Tomo CLXX. Fols. 208-09. En los folios subsiguientes se encuentra la copia del acta de la Junta de Gobierno y la de la aceptación por parte del Cabildo de Caracas.

³¹⁰ AANH: Colección Villanueva. Ira. Parte. Doc. # 387.

La negociación de capital durante este período consiguió la cifra de 674.791,5 ps distribuidos en 357.837,38 ps de las importaciones y 316.954,13 ps de las exportaciones. Resultando, de este modo, que este período fue el más fructífero comercialmente hablando ya que en su transcurrir se transó el mayor porcentaje de capital para todo el lapso comprendido entre 1792 y 1803, representando éste el 42,29%. Ello fue producto del incremento de las exportaciones llegando a constituir éstas el 33,64% del total pero, más especialmente, se debió al amplio volumen de importaciones que alcanzaron el 54,77% y, por consiguiente, la balanza resultó desfavorable para Cumaná por 40.883,3 ps, ello llevó a que en este lapso se movilizara 224.930, 5 ps en promedio anual por lo que se superó por 91.959,21 ps al promedio general del período 1792-1803 y la diferencia entre la etapa anterior y esta fue de 308.979 ps a favor de la última.

El año con menor movilización de capital para este período fue 1801 con 251.232,15 ps (37,23%) en total, precedido por el año de 1800 que mercadeó 216.381 ps (32,7%). Se puede agregar que el capital negociado a lo largo de 1801 superó al promedio de la etapa por unos 26.301,63 ps.

A pesar de las cifras reflejadas en la movilización de capital, esta etapa se constituyó en la tercera en el empleo de embarcaciones ya que se destinaron unas 321 que reflejaron el 24% del total de 1.344 para el período 1792-1803. En contraste, resultó ser la etapa con mayor empleo de naves para la importación pues las 146 reseñadas significaron el 37% de las entradas. Pero así como sucedió este hecho con las importaciones, se tiene que los 175 navíos de las exportaciones ubicaron a esta etapa en el último renglón con el 18%. Y en lo concerniente al promedio de movilización naval anual, éste se situó en 107 embarcaciones.

El promedio de capital negociado por embarcación fue de 2.102,15 ps, el cual logró ser superado en 1799 (2.838,06 ps) y en 1801 (2.093,6 ps), quedando 1800 con una movilización promedio por nave de 1.690,5 ps.

El número de naves empleadas para el comercio con los Estados Unidos fue 31 y, dado que el capital movilizado para esta región se ubicó en 134.824,44 ps, entonces, el capital promedio transado fue de 4.349,18 ps. Las colonias extranjeras ameritaron el uso de 283 naves que se repartieron unos 505.476,81 ps, o sea, 1.786,14 ps por embarcación. Luego estarían los 13.922,38 ps de las 4 naves que combinaron su giro entre las colonias extranjeras y los Estados Unidos y que su promedio dio 3.480,59 ps. Por último, estarían las 3 embarcaciones cuyo registro contable no indica su puerto de salida o de destino y que movilizaron unos 20.567,88 ps, ubicándose su promedio en 6.855,96 ps.

Al comparar el capital movilizado por las diferentes subregiones durante esta etapa se observa que las terminales norteamericanas agruparon el 19,98% del mismo. Las importaciones procedentes de las terminales norteamericanas ascendieron a 73.963,81 ps (20,67%) y las exportaciones fueron 60.860,63 ps (19,20%). Las terminales de las colonias extranjeras agruparon el 77,32% de las importaciones al transar 276.676,06 ps, porcentaje bastante cercano con el de las exportaciones ya que éste se ubicó en 72,19% al mercadear 228.800,75 ps. Luego estarían las movilizaciones de capital en áreas combinadas (Estados Unidos y colonias extranjeras) que abarcó el 0,75% de las importaciones al negociar 2.687 ps mientras que las exportaciones se ubicaron en 3,54% con sus 11.235,38 ps. Por último, los 4.510,5 ps por importación y los 16.057,38 ps por exportación de las terminales sin identificar, representaron el 1,26% y el 5,07%, respectivamente. Si se practica esta misma relación por áreas, esta vez atendiendo al capital total movilizado durante el período 1792-1803, se puede decir que las importaciones norteamericanas estuvieron en el orden del

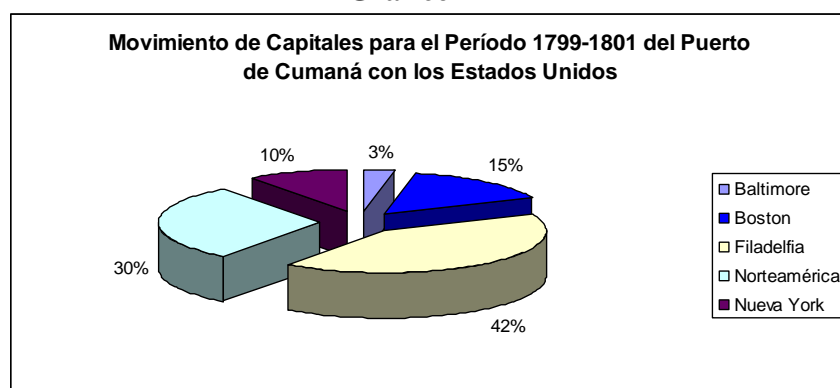
11,32% y las exportaciones en el 6,46%. Los porcentajes relativos a las colonias extranjeras fueron del 42,35% para las importaciones y 24,28% para las exportaciones. Mientras que para el grupo de las terminales combinadas se obtuvo un 1,19% para las extracciones y tan sólo un 0,41% en las introducciones. El 1,70% por expediciones y el 0,69% por adquisiciones que restan, corresponden a la categoría de las terminales no identificadas.

Durante esta etapa participó un mayor grupo de terminales, o sea, unas 23 terminales de las cuales 17 actuaron en la importación y otras 17 en la exportación, de donde 11 terminales tuvieron entrada y salida de mercancía y las 12 restantes sólo se mencionan para una de las dos actividades: 6 sólo para importaciones y otras 6 exclusivamente para exportaciones.

Si las 23 terminales se agrupan por región, entonces, se puede apreciar que los Estados Unidos participaron con 5 terminales, incluyendo la denominada “Norteamérica”. Las colonias extranjeras agruparon 8 terminales sencillas, esto es tomando en cuenta la genérica “colonias extranjeras”, y 6 combinadas, o sea, con destino o partida múltiple. También se presentaron 3 terminales “mixtas” o, en otras palabras, las que presentan terminales estadounidenses junto con las insulares. Por último, estaría aquella terminal cuyo destino o partida no está especificado.

Filadelfia fue la terminal con mayor negociado de capital dentro de la región norteamericana con 56.859,13 ps (8,43% en relación a todas las terminales). Ello se debe a los mencionados convenios con las Casas comerciales aunque nos encontramos con que Baltimore, que también gozaba de estos tratados, se ubica en último lugar con 4.052,75 ps, lo que hace suponer que el resto de su capital movilizado se encuentra diluido entre las terminales coloniales y entre la denominada “Norteamérica” ya que esta alcanzó el segundo lugar al atraer el 5,94%, es decir, 40.055,31 ps. Seguidamente, estarían Boston con 20.514 ps (3,04%) y Nueva York con 13.343,25 ps (1,98%). Ahora bien, sólo la terminal “Norteamérica” fue la que saldó en positivo para Cumaná de modo que para este grupo, la balanza cumanesa quedó en negativo por 13.103,19 ps. Ahora bien, si deseamos ver la participación de estas terminales sólo dentro del ámbito de los Estados Unidos, entonces, se podría apreciar a través del siguiente gráfico:

Gráfico # 44



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2006, 2007 y 2009.

En el área de las colonias extranjeras se destacó la isla de San Thomas con el 24,67% del capital negociado en relación a todas las terminales de esta etapa, y ello debido a que introdujo en Cumaná 147.659,81 ps y recibió de este puerto unos 18.787,44 ps para

un total de 166.447,25 ps, quedando así la balanza negativa para el atracadero neoandaluz en 128.872,38 ps. A su vez, se podría unificar a esta isla junto a todas las terminales que la combinen, de modo que el capital movilizado se ubicaría en 191.581,25 ps. La explicación de la preponderancia comercial de esta isla está en función de lo que ella representaba, o sea, un almacén comercial para los negociantes norteamericanos en general y para los relacionados con los negocios de la Capitanía de Venezuela, en particular. No está demás acotar que Lucena Salmoral supone que debería ser más apropiado calificar a la isla como una terminal norteamericana³¹¹

La anotación genérica de “colonias extranjeras” alcanzó el segundo lugar en la movilización de capital con el 16,66% (112.566,38 ps) y que dejó una balanza positiva para Cumaná de 86.824,5 ps. Y con 12,49% quedó Guadalupe, estableciéndose así en el tercer lugar, amén de que dejó un saldo positivo para Cumaná por 86.824,5 ps. Finalmente, como las importaciones coloniales (276.676,06 ps) fueron superiores a las exportaciones (228.800,75) cumanas para esos destinos, entonces, la balanza las favoreció por 47.875,31 ps, aunque este monto se reduciría a 36.328,44 ps si se incluye dentro del grupo colonial a la terminal “no menciona”.

No se puede concluir esta etapa sin mencionar al conjunto de terminales combinadas (Estados Unidos-Colonias) que aportaron al capital movilizado unos 13.922,38 ps que, en definitiva, contribuyeron con un saldo positivo para Cumaná por el orden de los 8.548,38 ps. No obstante ello, el comercio de la capital neoandaluza culminó en negativo (40.883,25 ps) en lo que a terminales extranjeras se refiere, pues habría que tener presente que estas terminales terminaron por suplir a las metropolitanas en los momentos políticos más difíciles para Europa.

El desglose del movimiento de capital por terminales se puede visualizar con mayor precisión a través del siguiente cuadro:

³¹¹ Lucena Salmoral, Manuel: *Los Mercados Exteriores de Caracas a Comienzos de la Independencia*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1992. Pág. 174.

Cuadro # 94

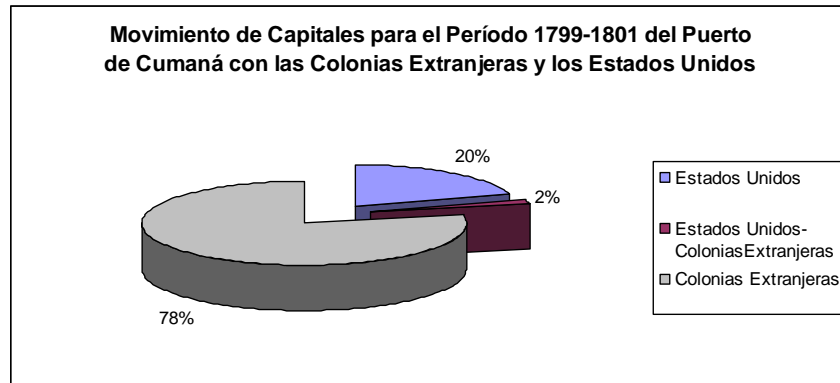
Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1799-1801 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras y Estados Unidos					
Puertos	Importación	Exportación	Total	Porcentaje	Balanza
Baltimore	4.052,75	0,00	4.052,75	0,60	-4.052,75
Boston	10.724,13	9.789,88	20.514,00	3,04	-934,25
Filadelfia	36.004,63	20.854,50	56.859,13	8,43	-15.150,13
Norteamérica	10.984,06	29.071,25	40.055,31	5,94	18.087,19
Nueva York	12.198,25	1.145,00	13.343,25	1,98	-11.053,25
Total EE. UU.	73.963,81	60.860,63	134.824,44	19,98	-13.103,19
Boston y Guadalupe	0,00	5.748,38	5.748,38	0,85	5.748,38
Carolinas y Trinidad	2.687,00	0,00	2.687,00	0,40	-2.687,00
Norteamérica y Guadalupe	0,00	5.487,00	5.487,00	0,81	5.487,00
Total EE. UU. y Cols. Extranjeras	2.687,00	11.235,38	13.922,38	2,06	8.548,38
Cayena	2.842,50	5.640,00	8.482,50	1,26	2.797,50
Colonias Extranjeras	12.870,94	99.695,44	112.566,38	16,68	86.824,50
Curazao	618,50	0,00	618,50	0,09	-618,50
Guadalupe	30.874,19	53.427,00	84.301,19	12,49	22.552,81
Guadalupe y S. Bartolomé	9.716,88	0,00	9.716,88	1,44	-9.716,88
Guadalupe, S. Thomas o Sta Cruz	0,00	7.234,88	7.234,88	1,07	7.234,88
No menciona	4.510,50	16.057,38	20.567,88	3,05	11.546,88
San Bartolomé	40.255,00	11.592,25	51.847,25	7,68	-28.662,75
San Bartolomé y/o San Thomas	0,00	12.432,88	12.432,88	1,84	12.432,88
San Martín	1.886,25	0,00	1.886,25	0,28	-1.886,25
San Thomas	147.659,81	18.787,44	166.447,25	24,67	-128.872,38
San Thomas y Santa Cruz	0,00	720,00	720,00	0,11	720,00
S. Thomas, Sta. Cruz o Guadalupe	0,00	1.002,75	1.002,75	0,15	1.002,75
Santa Cruz	26.208,50	18.268,13	44.476,63	6,59	-7.940,38
Santa Cruz o San Thomas	3.743,50	0,00	3.743,50	0,55	-3.743,50
Total Colonias Extranjeras	281.186,56	244.858,13	526.044,69	77,96	-36.328,44
Total General	357.837,38	316.954,13	674.791,50	100,00	-40.883,25

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2006, 2007 y 2009.

También se pueden visualizar estos datos a través del siguiente gráfico que recoge el negociado de capital por áreas dentro de esta etapa:

Gráfico # 45



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2006, 2007 y 2009.

En tanto el Puerto de Cumaná movilizó para el año de 1800 unos 216.381 ps, La Guaira casi quintuplicó esa cifra al negociar 988.574,25 ps, lo que correspondió a 573.946 ps por importaciones y 414.628,25 ps por exportaciones como se puede apreciar en el cuadro # 95. Ahora, entre los puntos a detallar se encuentran que las exportaciones, al igual que las importaciones, tendían a ser similares a las efectuadas por los dos principales embarcaderos de las provincias orientales de la Capitanía General de Venezuela. Segundo, que Cumaná exportó hacia los puertos extranjeros el 23% de lo que logró La Guaira, de modo que la diferencia a favor del último amarradero fue de 319.249,5 ps y en total (importación y exportación) la diferencia se ubicó en 693.781 ps. Ahora, si se visualizan las exportaciones de mercancías de gran demanda foránea, nos encontramos con que Cumaná exportó 2.550 fanegas 4 lbs de cacao por un monto de 25.503,25 ps, lo que implica un 12% respecto a lo practicado por La Guaira. De añil sólo exportó 2.596 libras por un valor de 3.245 ps, así que ello fue el 2% de lo comercializado por La Guaira. En cuanto al café, sus ventas fueron escasamente de 532 lbs ó 66,3 ps que significan en 0,42% de La Guaira. Pero en donde Cumaná superó al puerto caraqueño fue en la venta de algodón puesto que era mejor cotizado debido a su calidad³¹² y al empleo de buenas máquinas despepitadoras³¹³ así logró poner a la venta unos 45.539,7 ps (286.067 lbs), de manera que la diferencia a favor de Cumaná se ubicó en 35.352,1 ps (22,37% de lo que Cumaná vendió).

³¹² José Domingo Díaz comentaba sobre la buena calidad del algodón de Cumaná y Barinas en relación al producido en Valencia que también era bueno pero mal beneficiado porque en esta ciudad y en otras zonas cultivadas de la provincia de Caracas se comenzó a aceitar los cilindros de las máquinas desmotadoras y a rayarlos con piedras una vez que se ponían lisos, lo que ocasionaba que el producto obtenido se manchara o no estuviera bien limpio de semillas. Díaz, José Domingo: *Semanario de Caracas*. Ediciones Guadarrama y Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1959. Págs.86-87.

³¹³ En 1768, a bordo de la fragata Ntra. Sra. De Montserrat, propiedad de la Real Compañía de Barcelona, fueron remitidos 2 cajones con maderas y hierros para dos tornos de máquinas despepitadoras para uso de las factorías. AGI: Contratación. Leg. 1677. También Humboldt comentaba de la existencia en el pueblo indígena de Guanaguana de una máquina despepitadora que estaba hecha de madera y se movía con el pie de modo que por su sencillez estaba siendo copiada por otros pueblos. Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo II. Pág. 76.

Cuadro # 95

Mercancía Exportada por La Guaira en Relación a las Colonias Extranjeras (1800)			
Exportaciones		Montos	
Mercancías	Cantidades	Ps	Rs
Aguardiente del país	8 cargas	80	
Algodón	81.501 lbs	10.187	5
Almidón	300 lbs	18	6
Añil	127.218 lbs	159.022	4
Cacao	18.963 & 15 lbs	206.799	5 1/2
Café de 1ra	159.861 1/2 lbs	12.788	7 1/2
Café de 2da	46.796 1/2 lbs	2.807	6 1/2
Café de 3ra	8.437 lbs	337	4
Carnes saladas		217	6
Chocolate	50 lbs	25	
Cigarros	2 cajas	18	
Cobre	12.144 lbs	1.518	
Cueros	18.214 unidades	13.675	4
Hortalizas		12	
Maíz	3.017 &	6.109	
Papelones		428	
Zarzaparrilla	1.832 lbs	109	7 1/2
Rancho		472	2
Total		414.621	58
Total en Pesos		414.628,25	

Notas: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez. Los ministros obtuvieron un valor errado en las exportaciones de 414.539,5 ps.

Fuente: AGN: IERHda. Tomo CLXV. Fol. 280.

Los giros totales caraqueños, tomando en cuenta la importación y la exportación, fueron unos 117 entre 58 arribos y 59 partidas, siendo las balandras y las goletas las naves de mayor empleo para este tipo de giro, cuando en Cumaná predominaron las lanchas, luego las goletas, los guairos y las balandras:

Cuadro # 96

Movimiento Portuario de La Guaira con las Colonias Extranjeras y Países Neutrales (1800)								
Movimiento	Balandras	Bergantines	Faluchos	Fragatas	Goletas	Guairos	Total	Porcentaje
Entradas		6	5		41	6	58	50
Salidas	42	5		5	1	6	59	50
Total	42	11	5	5	42	12	117	100

Fuente: AGN: IERHda. Tomo CLXV. Fol. 280.

De esta manera se puede decir que el promedio de capital importado por embarcación fue de 9.895,6 ps y por exportación ascendió a 7.027,6 ps. Pero si tomamos el monto total de capital negociado y el número general de embarcaciones empleadas, entonces, la movilización de capital para ese año se ubicaría en 8.449,4 ps por nave. Se ha de recordar que el promedio para Cumaná durante el año de 1800 fue de 1.690,5 ps, o sea, que entre ambos puertos hubo una diferencia de 6.758,9 ps.

IV.- Etapa de descenso comercial (1802-1803):

La Real Orden que obligaba a volver al régimen establecido en 1778, fue emitida el 4 de diciembre de 1801³¹⁴ aun cuando se debía continuar hasta el término del contrato con la Casa comercial holandesa lo que, lógicamente fue criticado por los comerciantes del Consulado de Caracas, en particular porque alegaban que

...las tres cuartas partes de las mercaderías importadas bajo este contrato se habían introducido entre marzo y octubre de 1802, esto es, después de haberse proclamado la paz. Como resultado, Venezuela se veía abastecida con un exceso de manufacturas europeas que se vendían más baratas que aquellas introducidas a través de los puertos españoles³¹⁵.

Dos importantes determinaciones comerciales tomó el nuevo intendente Juan Vicente de Arce durante el mes de mayo de 1803, la primera fue la de pactar con Robinson la introducción de 1.500 negros a cambio del tabaco depositado en los almacenes reales. Más adelante, Arce cambió los términos del contrato por otro más ambicioso que, ya Vicente de Emparan culminando su mandato como gobernador en Cumaná, debió presentar su queja ante la Corona.

La segunda determinación de Arce la llevó a cabo el día 12 de mayo y consistió en decretar el cierre del comercio con las colonias extranjeras a sólo lo indispensable, esto es al intercambio de mulas por oro, plata y herramientas de agricultura, Todo ello con previo permiso por escrito de la Intendencia. Así que viéndose constreñido el pueblo cumanés a un comercio tan difícil, su nuevo gobernador Juan Manuel Cajigal, el 22 de noviembre de 1804 dirigió una representación³¹⁶ a Arce en la que le exponía la serie de dificultades que atravesaban las provincias a su cargo, particularmente, por la sequía que había ocurrido ese año y, en general, argumentaba que esas tierras eran muy ricas pero se necesitaban incentivos y facilidades para que sus habitantes prosperaran, pues el comercio tal como lo había dispuesto el intendente resultaba muy complicado, ya que muchos animales se morían en el trayecto y porque en las colonias extranjeras también existían otros intereses y así el marino-comerciante neoandaluz se veía compelido a cambiar su mercancía por géneros y efectos extranjeros aun cuando el intendente tenía prohibida su introducción.

El capital negociado durante este bienio fue de 300.082,06 ps de los cuales 121.482,19 ps pertenecían a la importación y 178.599,88 ps, por lo cual el Puerto de Cumaná obtuvo una balanza positiva por 57.117,69 ps.

³¹⁴ AGN: Reales Órdenes. Tomo XV. Fols. 234-235. Esta Orden, naturalmente, no llegó sino tiempo después pero ya para el 22 de diciembre las autoridades locales habían practicado lo propio emitiendo un decreto al respecto.

³¹⁵ Tandron, Humberto: Ob. Cit. Pág. 172.

³¹⁶ AANH: Colección Villanueva. 2da. Parte. Doc. # 390.

Ahora bien, contrastando las introducciones de capital entre los meses de marzo a octubre durante los años 1801 y 1803 a fin de verificar si las afirmaciones de los comerciantes eran ciertas, nos encontramos con los siguientes datos:

Cuadro # 97

Entrada de Capital en el Puerto de Cumaná entre los Meses de Marzo a Octubre para los Años 1801-1803	
Año	Capital
1801	49.743,19
1802	75.524,94
1803	12.872,94
Total	138.141,06

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2009, 2010 y 2011.

Queda, entonces, en evidencia que al menos hubo un apuro por concluir el contrato con la Casa Comercial extranjera con la mayor celeridad posible y así, quizás, no transgredir en demasía las órdenes reales de diciembre de 1801 que prohibían el comercio con extranjeros, pues se aprecia que efectivamente hubo una mayor movilización de capital durante 1802 a pesar de las citadas órdenes reales.

Para este lapso se observa únicamente la presencia de dos subregiones comerciales, las cuales fueron: los Estados Unidos y las colonias extranjeras. Para el primer caso, nuestro puerto culminó con un saldo negativo de 31.869,31 ps que fue producto de una importación de 51.750,94 ps en contra de una exportación de 19.881,63 ps. En cambio, la balanza con las colonias extranjeras dio un monto positivo de 121.482,19 ps.

Los Estados Unidos participaron con dos terminales, reduciéndose éstas a “Norteamérica” con 67.922,81 ps (22,63%) y Filadelfia con 3.709,75 ps (1,24%). Las colonias extranjeras también redujeron su participación a 8 terminales sencillas y una combinada resultando, como en otras oportunidades, que el término genérico “colonias extranjeras” obtuvo la mayor participación no sólo de la subárea sino del lapso en general con 175.384,56 ps (58,45%). La siguiente colonia mejor posicionada, porcentualmente hablando, fue Cayena con un 9,45% obtenido gracias al negocio de 28.350,19 ps. Luego estuvieron San Thomas, Martinica y Guadalupe con algo más del 2% cada una y, finalmente, el resto con menos de 1%.

La participación naviera para esta etapa fue de 82 embarcaciones en las importaciones y 252 para las exportaciones. De manera que comparando este lapso con todo el período de 1792-1803, resulta que las introducciones emplearon el 21% de las naves y las expediciones el 26%, pero las 334 embarcaciones representarían el 25% del total para el período indicado (1792-1803). Así pues que el promedio de capital remitido por nave alcanzó los 898,45 ps pero si practicamos esta operación según las regiones, veremos que como los Estados Unidos actuaron con tan sólo 15 embarcaciones (10 para entradas y 5 para exacciones), todas ellas para el año de 1802, entonces su promedio fue de 4.775,5 ps. Luego, las 319 embarcaciones relacionadas con las colonias extranjeras transportaron en promedio unos 716,1 ps. Y ampliando esta información, nos encontramos que San Thomas (incluyendo el destino doble San Thomas-Santa Cruz) con sus 6 embarcaciones transportó

en promedio unos 1.312,94 ps, que fueron superados por las 13 naves asociadas a Cayena ya que su promedio fue de 2.180,78 ps pero el término genérico de “colonias extranjeras” que agrupó unos 290 barcos, promedió 604,77 ps.

A continuación se presenta un cuadro que ofrece el detalle de los montos por introducciones y exportaciones relativas al Puerto de Cumaná:

Cuadro # 98

Movimiento de Capital en Pesos para el Período 1802-1803 entre el Puerto de Cumaná y las Colonias Extranjeras y Estados Unidos					
Puertos	Importación	Exportación	Total	Porcentaje	Balanza
Filadelfia	3.709,75	0,00	3.709,75	1,24	-3.709,75
Norteamérica	48.041,19	19.881,63	67.922,81	22,63	-28.159,56
Total Estados Unidos	51.750,94	19.881,63	71.632,56	23,87	-31.869,31
Cayena	13.813,00	14.537,19	28.350,19	9,45	724,19
Colonias Extranjeras	32.794,19	142.590,38	175.384,56	58,45	109.796,19
Dominica	559,75	0,00	559,75	0,19	-559,75
Guadalupe	6.226,75	0,00	6.226,75	2,08	-6.226,75
Martinica	6.686,13	0,00	6.686,13	2,23	-6.686,13
San Thomas	6.286,94	1.435,19	7.722,13	2,57	-4.851,75
San Thomas-Santa Cruz	0,00	155,50	155,50	0,05	155,50
Santa Lucía	2.859,50	0,00	2.859,50	0,95	-2.859,50
Trinidad	505,00	0,00	505,00	0,17	-505,00
Total Colonias Extranjeras	69.731,25	158.718,25	228.449,50	76,13	88.987,00
Total General	121.482,19	178.599,88	300.082,06	100,00	57.117,69

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 2009, 2010 y 2011.

Alcances internacionales del comercio imperial español en Cumaná:

En la medida en que la obra de control político y económico de la corona española fue avanzando, sus engranajes fueron acomodándose a las circunstancias del país y a las necesidades inmediatas del momento. Por ello, se pidieron préstamos al exterior, se vendieron cargos públicos, se otorgaron beneficios a ciertos nacionales o se los negaron a otros, se firmaron pactos de alianza o declaraciones de guerra, hasta concluir con la legalización de situaciones ya habituales y la liberación del comercio con los extranjeros.

Por parte de las otras potencias marítimas europeas también hubo variaciones en cuanto a la injerencia de una u otra y a su manera particular de actuar. En principio, todas emplearon la violencia para intentar socavar las bases imperiales españolas, para luego invadir ciertas áreas marginales, pero consideradas estratégicas para aquellas potencias, con el fin de usarlas tanto como asentamiento de colonos para la producción de frutos tropicales, así como almacén para retener las manufacturas y esclavos que luego venderían en Hispanoamérica.

Desde el lado cumanés, se combatió con firmeza las intrusiones practicadas con violencia por las fuerzas enemigas, mas en ocasiones la población y las autoridades locales fueron benevolentes con los contactos comerciales en tanto éstos estuvieron prohibidos o limitados, ello en la convicción de que a través de los mismos se obtenía alguna ganancia, así fuera ilegal, y que eran necesarias estas relaciones para mantener o mejorar el nivel de

vida de sus habitantes. De esta manera, y en particular cuando desde la metrópoli se fue transigiendo con los intercambios con los extranjeros, fueron los gobernadores neoandaluces sus mejores defensores al ser estos contactos una fuente importante para la provisión de los fondos de las Cajas Reales locales. Y, por el lado comercial, se fueron creando vínculos mercantiles más fuertes, complejos, mejor estructurados, con mayor capacidad de movilización de capitales y variedad de mercancías, en donde Cumaná pasó a ser el centro de una red que se extendía hacia la zona sur y oriental de la Capitanía de Venezuela, en una relación de dependencia y connivencia con la provincia de Caracas y con un franco comercio hacia el Caribe y los principales puertos estadounidenses. De modo que en lo correspondiente al comercio legal exterior cumanés, se logró verificar el movimiento portuario más elevado (1.968 embarcaciones que representan el 46,07% del total verificado en toda la investigación) en lo que respecta a naves que pagaron impuestos (el 56,76% de las entradas fiscales comerciales procedieron de esta región), y el segundo sector que movilizó más capital (34,93%). Ahora bien, dentro de las subregiones establecidas como “Estados Unidos” y “Colonias Extranjeras”, fueron éstas las que acapararon mayor movimiento naval y de capital aun cuando los porcentajes de participación de una y otra podrían variar por cuanto, dados los vínculos comerciales y los negociados que hubo respecto a la introducción de harina, una proporción desconocida (y seguramente muy amplia) de mercancía norteamericana ha debido ser asimilada en la contabilidad cumanesa como perteneciente a las terminales de San Thomas y Santa Cruz por ser éstas las pantallas al comercio neutral y unas altas depositarias de mercancía de diversos orígenes de las que se valió John Craig, negociante de Filadelfia, para cumplir con los acuerdos mercantiles que le compitieron. Por ello, de los 1.900 giros en los que existe una relación bilateral entre Cumaná y otra terminal, San Thomas aparece en 95 entradas (19%) y 51 salidas (4,2%), mientras que Santa Cruz posee 56 arribos (8,2%) y 45 despachos (3,7%), cifras no superadas por ninguna otra colonia extranjera. Asimismo, creemos que Cumaná sirvió de puerta falsa a La Guaira tanto para el comercio con la metrópoli como con el practicado con los puertos extranjeros, ello porque la vigilancia era menor y el acceso al exterior era más factible. Aparte de ello, el cacao cumanés podía servirse de la fama del caraqueño, para asimilarlo a su nombre y obtener mejores precios.

Aunque para Cumaná eran muy importantes los contactos con el extranjero, esa filiación se ajustaba de acuerdo a la capacidad o no de la metrópoli para mantener su vínculo comercial con estas provincias. De allí que en años en donde se le dificultaba a la metrópoli el tránsito naviero por el Atlántico debido a las interferencias de las naciones enemigas, entonces ascendía el monto de capital transado con el extranjero, tal como sucedió durante los años de 1801 y, principalmente, en 1807 cuando los niveles de capitales transados con el exterior superaron con creces las cifras precedentes de este tipo de intercambio³¹⁷. Sin embargo, los movimientos habituales del comercio con el extranjero, parecen ajustarse más a la obtención de la segunda cosecha de los frutos tropicales correspondiente a los meses finales del año, que a la primera por estar ésta mayormente comprometida con el giro hispánico.

Las exportaciones legales cumanesas que se iniciaron como medio recíproco de auxilio entre esta gobernación y las colonias extranjeras, fue mutando hacia prácticamente

³¹⁷ El capital transado para esta región entre 1786-1810 fue de 2.653.884,83, lo que significó que en promedio se comercializó unos 147.438,05 ps anuales, pero durante los años de 1801 y 1807, las cifras alcanzaron los 251.232,13 ps y 492.117,31 ps, respectivamente.

un canje de frutos locales de poca demanda por esclavos e implementos dirigidos hacia la mejora de la producción local, hasta llegar a transacciones mercantiles similares a las practicadas con la metrópoli con la importación de remesas de “géneros, efectos y frutos” y la exportación de productos de alta demanda como lo fueron el algodón, añil y cacao, todos los cuales aportaron unos 724.979,25 ps y el resto (659.756,69 ps) estuvo constituido por la expedición de ganado (mulas y reses, principalmente) y, en mucha menor proporción al envío de derivados pecuarios (como la carne, los cueros, por ejemplo); algunos otros comestibles como pescado, café o cocos; así como ciertas ventas de maderas, palos de tintes y alfarerías. Empero, las cifras de capital movilizado por el puerto neoandaluz sólo significan que aún le faltaba mucho para alcanzar a su homólogo de Caracas, asimismo que con esfuerzo había logrado superar los pequeños montos transados al inicio de su contacto con el extranjero y que, seguramente, las fuentes legales sólo reflejan una parte que convenientemente se dejaba traslucir para solapar los verdaderos movimientos que se efectuaban. De allí que también den pie a la sospecha de encubrimiento acerca de la práctica de giros navales vedados, la persistente imprecisión en el registro de los libros contables en cuanto a los destinos y procedencias de los navíos, al preferir el empleo de términos genéricos como “colonias extranjeras” o “Norteamérica” en lugar de asentar la fidelidad de sus tránsitos. Dicho en cifras, de las 46 entradas de embarcaciones relacionadas con los Estados Unidos, unas 14 (30,4%) se apuntaron con el término “Norteamérica” y de las 29 remitidas hacia ese destino, fueron 15 (51,7%) las que participaron de igual catalogación. En lo atinente a las colonias extranjeras, se puede decir que de las 632 naves recibidas, unas 354 (56%) recibieron el cognomento difuso de “colonias extranjeras” y de las 1.192 salidas se recogieron 1.020 (85,8%) bajo la misma situación. Y es que esta manera de obrar obedece a que el sistema económico existente no favorecía la realización de actividades más transparentes, por lo que el negociado permeó a todas las instancias sociales cumanesas, aunque en realidad esta situación no era sino el reflejo de lo acontecido en las altas esferas del poder y que, por ejemplo, en buena parte incidieron en los volúmenes de importación de 1807.

Durante el período comprendido entre 1796 y 1810, el comercio cumanés con el extranjero discurrió entre los vaivenes de las guerras, los turbios negocios pactados en la metrópoli o en Caracas y las imperiosas necesidades de dinero por parte de la Real Hacienda de Caracas. En cuanto a estos dos últimos factores, vimos cómo los intendentes de Venezuela con el fin de obtener recursos monetarios (y quizás también por ambiciones crematísticas, como apunta Lucena Salmoral en el caso de Juan Vicente de Arce³¹⁸) se vieron impelidos a negociar con el tabaco firmando contratos con casas comerciales como la danesa de Eckard y Compañía (1796) establecida en San Thomas, en 1799 con la holandesa de Robinson, Philips y Corser (que luego subcontrató a los negociantes norteamericanos John Craig y Robert Oliver) y en 1803 con la de Robinson.

En ocasiones los contratos y las órdenes de unas instancias colidieron con los intereses o acciones emprendidas por otras instancias de poder por lo que se tuvieron que buscar ajustes que afectaron los intereses económicos locales como sucedió en septiembre de 1803 cuando el Capitán General Guevara Vasconcelos, remitió una representación a la Corona en la que pedía que se prohibiese la importación de esclavos pues consideraba que no eran necesarios y alteraban el orden. Sin embargo, el 22 de abril de 1804, se firmó una

³¹⁸ Lucena Salmoral, Manuel: *Vísperas de la Independencia Americana*: Caracas. Editorial Alhambra, 1986. Pág. 295.

Real Cédula por medio de la cual se prorrogaban los permisos para la introducción de negros en 12 años a los negociantes extranjeros y en 6 a los españoles, además recomendaba el buen trato a los esclavos, fijaba la exención a las importaciones de herramientas agrícolas y rebajaba el diezmo y alcabala para ciertos frutos de las nuevas haciendas. Mas, a fines de 1804 y principios de 1805 se tensaron las relaciones entre Francia y su aliada España con respecto a Inglaterra y al grupo de la tercera coalición, así que Guevara Vasconcelos consideró que para acabar con el contrabando y el negocio de los ingleses había que eliminar este comercio, de modo que suspendió la aplicación de la Real Cédula a pesar de la oposición del intendente. Entonces, el caso fue llevado a la Real Audiencia que decidió el 25 de enero de 1807 suspender la aplicación total de la Real Cédula, por lo que la situación del campo neoandaluz se tornó difícil hasta que el último intendente, Vicente Basadre, decidió poner en práctica lo estipulado en dicha Real Cédula³¹⁹.

Para el 10 de abril de 1804 el gobernador de Cumaná, Juan Manuel Cajigal, informó al Capitán General de la necesidad de abastos y su determinación a franquear la entrada a cualquier embarcación. Entre tanto, en Caracas, desde enero de 1805 y en diferentes Juntas de Gobierno se discutió sobre la guerra y la interrupción del comercio, circunstancia que inicialmente se pretendió resolver mediante decreto del 28 de mayo a través de la autorización de un comercio restringido con las colonias extranjeras, pero que 15 días después debió ser anulado pues se recibieron unas órdenes secretas procedentes de Madrid del 24 de diciembre de 1804 en las cuales se les advertía que desde el gobierno central se estaba aplicando una política de consolidación de la deuda provocada por la guerra, esto era a través de la venta de contratos de comercio a destacadas personalidades que, al final se las transfirieron a ciertas casas comerciales extranjeras, quedando así excluidas todas las demás transacciones. Esta condición permaneció inalterable a pesar de que los comerciantes privilegiados no cumplían con los requerimientos de las provincias venezolanas y sólo se acordó la apertura limitada del comercio con colonias extranjeras amigas y países neutrales cuando se efectuó una nueva Junta de Gobierno el 25 de junio de 1806. Igual determinación se practicó en Madrid el 15 de junio de 1806 únicamente que sobre este decreto pesaba otra Real Orden del 14 de marzo de 1806, en la que se le otorgaba al marqués de Branciforte el monopolio de la introducción de la harina en las capitanías de Venezuela y Cuba y que, como se señaló en páginas anteriores, la Orden se extinguió en 1808.

En 1806 un incidente particular movió la repulsa del pueblo cumanes apoyado por su gobernador y el cabildo capitalino. Se trató de una serie de privilegios comerciales que otorgó el Capitán General Guevara de Vasconcelos a algunas personas que facilitaron informes sobre las actividades de Francisco de Miranda en el Caribe³²⁰. El punto fue que el gobernador Cajigal solicitó la suspensión de dichas gracias, recibiendo por respuesta que ellas habían sido otorgadas “como recompensa de servicio”³²¹, por tanto, eran necesarias para el buen gobierno. Pero para Cajigal, estas prerrogativas resultaban un exabrupto por cuanto fueron numerosos los comerciantes agraciados y las Cajas Reales se veían disminuidas, considerando que pagaban el 3% de los derechos en lugar del 28%. Así que

³¹⁹ Lucena Salmoral, Manuel: *La Economía Americana del Primer Cuarto del Siglo XIX, Vista a través de las Memorias Escritas por Don Vicente Basadre, Último Intendente de Venezuela*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983. Págs. 76-77.

³²⁰ Lucena Salmoral, Manuel: *Vísperas de la Independencia Americana: Caracas*. Editorial Alhambra, Madrid, 1988. Pág. 299.

³²¹ AGN: IERHda. Tomo CCLXIV. Fol. 50.

ante la falta de solución sobre los inconvenientes creados, el gobernador hubo de dirigir una representación ante el gobierno metropolitano.

La situación beligerante de los ingleses en el entorno hispanoamericano durante los años de 1806 y 1807 oscureció el panorama comercial al ser perpetrados los ataques al Río de la Plata e invadida nuevamente la isla de Curazao, hecho este último que afectó directamente a las provincias venezolanas en sus tratos con la metrópoli puesto que la flota británica mantenía el control de estas costas gracias a sus apostaderos trinitarios y curazoleños, y no quedó más opción que confiar el comercio legal en manos de un país neutral como eran los Estados Unidos por intermedio de la Casa Craig y sus contactos caribeños. Empero, los intercambios con este país se complicaron en lo que Napoleón Bonaparte penetró en Berlín, pues allí publicó un decreto el 21 de noviembre de 1806 por medio del cual obligó al bloqueo de las islas británicas y al apresamiento de sus naves y tripulación, asumiendo, asimismo, que las embarcaciones estadounidenses eran inglesas. Así, al año siguiente, el presidente norteamericano Thomas Jefferson presentó un decreto que fue aprobado el 22 de diciembre de 1807 por el Congreso y en el que se prohibía la salida hacia el extranjero de las naves de su país para protegerlas de las fuerzas inglesas o francesas.

Sin embargo, la situación comercial se fue aclarando una vez que se consumó la ocupación de la Península Ibérica por Napoleón y la obligada abdicación de los reyes Carlos IV y Fernando VII. Entonces, vino el armisticio con los ingleses, su apoyo para la independencia española y, consecuentemente, la apertura comercial con ellos, en principio a través de Curazao (30 de julio de 1808) para luego hacerlo extensivo a todo el Imperio Británico en sus áreas europeas y americanas.

Como a fines de 1808 se evidenció la poca salida que tenían los frutos locales que, según los ingleses se debía al bloqueo francés y a una supuesta saturación de los mercados, el intendente Arce se vio en la necesidad de asumir la propuesta del gobernador de Curazao en cuanto a la rebaja de los impuestos y así para el 7 de octubre de 1808, éstos sufrieron una rebaja del 20% para todo el comercio y no exclusivamente para el británico. Al mes siguiente se cambiaron los términos, estableciendo una tabla de arancel exclusivamente para La Guaira³²².

El 1 de marzo de 1809, el Congreso de los Estados Unidos aprobó la revocación del embargo establecido a partir del 22 de diciembre de 1807. Por su parte, la Junta Central Suprema de España ordenó en marzo y en mayo que se anulara la tabla de arancel de La Guaira y las concesiones especiales a los extranjeros. Pero Emparan ahora en su calidad de Capitán General de Venezuela y Vicente Basadre como Intendente, decidieron en Junta de Gobierno efectuada en mayo de 1809, suspender la rebaja de los impuestos y la aplicación de la tabla de aranceles pero dejaron abierta la libertad comercial a sabiendas de que de no hacerlo, perjudicarían enormemente a las provincias venezolanas. Entonces, mediante una representación del 10 de junio de 1809 dilataron esta parte de la ejecutoria³²³.

³²² Gazeta de Caracas (facs.): Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, Tomo I. Volumen 21, 1808-1810.

³²³ Lucena Salmoral, Manuel: *La Economía Americana del Primer Cuarto del Siglo XIX, Vista a través de las Memorias Escritas por Don Vicente Basadre, Último Intendente de Venezuela*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983. Págs. 69-76.

CAPÍTULO VI

LAS RELACIONES CON LA METRÓPOLI

La economía metropolitana:

Una vez concluida la Guerra de los Siete Años y retornadas a la Corona hispana las colonias de Manila y La Habana, Carlos III comprendió que si quería preservar su patrimonio y el carácter de potencia internacional del país, debía lograr la seguridad bélica en América y el crecimiento económico dentro del Imperio, por lo que para alcanzar el primer objetivo encomendó a unos visitadores oficiales que observaran con fidelidad la situación de las Indias de modo que pudieran desarrollar planes de defensa como los ofrecidos por Ambrosio de Funes, conde de Riela; Alejandro O'Reilly, o el elaborado por Bernardo de Gálvez, cuyos fundamentos se hallaban en “la disposición de una armada potente, el despliegue de un buen sistema de recintos abaluartados y la existencia de un ejército ultramarino aceptablemente instruido y con capacidad de maniobra...”³²⁴.

Como suponían los expertos, los encuentros con Inglaterra no cesaron y, más pronto que tarde, el país debió ejercer acciones de defensa directa ante los ataques de aquella nación, sin perder de vista la obtención de alguna ventaja sobre su rival. Así, hubo algunos choques a lo largo del período comprendido entre 1761 y 1774 a causa de la invasión de las Islas Malvinas. Posteriormente, en lo que se renovó el Tercer Pacto de Familia, España entró (junio de 1779) en abierto apoyo a la independencia de las trece colonias inglesas de Norteamérica bajo las premisas de, primero, vulnerar el expansionismo británico a través de la recuperación de los territorios perdidos por su causa y, segundo, lograr la integración de una fuerza naval franco española que atacara a las islas británicas y a su enclave en Gibraltar, operación esta última que resultó un fracaso, muy al contrario de las realizadas por Bernardo y Matías de Gálvez quienes reconquistaron la Florida y Honduras, respectivamente.

Dentro de las fronteras americanas se reestructuró el sistema institucional a través de la instauración de nuevos organismos y la ampliación y mejoramiento de los existentes. Por ejemplo, el ámbito virreinal fue fortalecido con la creación del perteneciente al Río de la Plata (1776) y en otros espacios se dispuso la formación de Capitanías Generales empezando por la de Venezuela (1777) o la de Chile al año siguiente. Para atender las causas de Hacienda y Ejército se establecieron las Intendencias como la de Cuba (1765) o la de Caracas (1776) hasta que en 1790 se aplicó este sistema en toda la América española. El aspecto judicial recibió un nuevo impulso gracias a la expansión del número de Audiencias como sucedió en Caracas (1786) o en Cuzco (1787) o reabriendo otras como la de Buenos Aires (1782). La producción y el comercio se vieron beneficiados con la constitución de nuevos Consulados iniciándose esta etapa precisamente con el de Caracas en 1793 y para los dos años subsiguientes se fundaron los de Guatemala, Buenos Aires, La Habana y Santiago de Chile.

³²⁴ González, Juan Bautista: *La Estrategia Española en América Durante el Siglo de las Luces*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992, Pág. 117.

En todo caso, lo trascendental para efectuar cualquier cambio dentro de la estructura imperial era lograr mayor control sobre los caudales de plata que arribaban de América y de los impuestos recabados por el comercio, pero todo se diluía en los pagos a la cuantiosa burocracia, en los gastos militares que implicaban las guerras y la defensa territorial, en la liquidación de las deudas, en la compra de mercancía y, por sobre todo, en la corrupción que minaba amplias esferas del poder.

El sistema comercial que recibió Carlos III era aún (a pesar de ciertas variaciones) el mismo que se estipuló en 1564, o sea, el organizado a través de una flota de embarcaciones que salían de un puerto único (Cádiz para ese momento) en dirección al Golfo de México donde se encontraba el centro neurálgico argentífero más importante de América. Una vez arribadas las naves, se acostumbraba a poner en venta la mercancía por medio de una feria organizada en Veracruz o en Jalapa, con la particularidad de que los comerciantes estaban muy conscientes de que al ser un mercado cerrado o monopolista, no tenían competidores legales a la hora de adquirir la mercancía por lotes. Entonces, llegaban a unirse y esperar lo más posible hasta el momento en que la flota tuviera que retornar a los reinos hispanos, consiguiendo de esta manera una sustanciosa rebaja en el costo de los bienes, lo que compensaría el muy probable sobrepeso al que los gaditanos las hubieran ofrecido amparándose en una escasez provocada por ellos mismos al no remitir las naves a tiempo. En fin, que al llegar todos a un acuerdo, los bienes eran trasladados hacia la zona de influencia de la Nueva España, obviando aquellos lugares a donde se encontrara alguna embarcación que se hubiera desprendido de la flota original en su recorrido atlántico. Para el tornaviaje se pararían en La Habana pero ya no esperarían al convoy de los galeones de Tierra Firme pues, desde el ataque a Portobelo en 1740, se decidió terminar con esa feria.

Una modalidad comercial introducida por el rey Felipe V consistió en la creación de compañías privilegiadas como, por ejemplo, la Guipuzcoana de Caracas, la de Barcelona o la de La Habana, en donde la corona siempre mantenía el control sobre su patrimonio imperial. Con esta fórmula se pretendía desarrollar económicamente a cada región otorgada en permiso y rebajar el nivel monopolístico de Cádiz, quedando los ancladeros indianos como unas especies de “puertos de feria” de segundo orden. Ahora bien, la mayor parte de estas compañías no prosperaron porque no contaban con buenos fondos y aún en España no existía una suficiente acumulación de capital privado ni plena comprensión de la tarea del emprendimiento en el sentido del riesgo y la ganancia.

Pero, como se dijo anteriormente, las cosas tuvieron que variar después de que los ingleses tomaron a La Habana en 1762 pues ya era evidente que se podían perder las Indias en manos de cualquier potencia, así que estaba en juego el prestigio del rey a través de la mengua de su control político y de la capacidad de pago del país al verse truncada la entrada de plata de las minas y de los impuestos recabados por el comercio. Sin embargo, la experiencia vivida a principios del siglo XVIII por los personeros de Felipe V, Jean Orry y Melchor de Macanaz cuando intentaron efectuar algunos cambios radicales en el funcionamiento imperial, demostró que existían muchos intereses creados alrededor de las instituciones existentes así que, primero, había que luchar contra el imaginario colectivo que prácticamente las veneraba como parte de su herencia y acervo cultural y, segundo, era necesario tratar de perturbar lo menos posible a los nacionales y extranjeros que medraban en torno a los organismos comerciales surgidos en las centurias precedentes, tal como eran los Consulados y la Casa de Contratación. Así pues, que a través del “mercantilismo ilustrado”, como lo catalogó Nunes Dias, se buscó una solución intermedia que no afectara al patrimonio real y que pudiera dar un empuje al comercio y, en consecuencia, dinamizara

la economía imperial. Ello consistió en la apertura de diferentes embarcaderos a partir de 1765 eliminando así el privilegio de Cádiz para el comercio ínter imperial. Esta nueva estrategia, conocida como “libre comercio”, fue dotada en 1778 de un Reglamento que regulaba las transacciones, aforos e impuestos de las mercancías de acuerdo a su procedencia nacional o extranjera. Con el transcurrir del tiempo se fueron incorporando más puertos a este sistema hasta llegar a 1789 cuando se le dio término a la flota de Nueva España y, formalmente, los puertos de la Capitanía de Venezuela se igualaron a los demás al haber sido extinguida la Compañía Guipuzcoana.

Como se puede apreciar, las provincias que comprendían la Capitanía General de Venezuela tuvieron una condición diferente a otras partes del imperio pues en ellas estuvieron funcionando dos empresas comerciales como fueron la Guipuzcoana y la de Barcelona. La primera (creada en 1728) atendía principalmente a la Provincia de Caracas y en 1777 se le permitió exportar los frutos de todas las provincias con las que hacía comercio. Por otra parte, en 1761 la corona le amplió el giro hacia Cumaná a la Compañía de Barcelona (fundada en 1755) ya que en su origen sólo podía hacerlo con Puerto Rico, Santo Domingo y Margarita. De esta manera, Cumaná gozó de la presencia de representantes o factores para tres destinos peninsulares como lo fueron Cádiz, Barcelona y Pasajes, hecho nada despreciable si se toma en cuenta que La Guaira, el mayor puerto de la Capitanía de Venezuela, sólo podía comerciar con Pasajes. Con el tiempo, la conexión más estable y fructífera para Cumaná fue la catalana, ya que desde que se iniciaron las actividades de la empresa barcelonesa hasta que cesaron en 1785, fueron remitidas 22 naves, 19 de ellas con destino directo hacia nuestro puerto oriental y las tres restantes compartiendo rumbo con las islas. Esta cifra de arribos quizás pueda parecer mediocre si no tomamos en cuenta que entre 1714 y 1761 sólo hubo 5 arribos procedentes de la metrópoli³²⁵.

No obstante, es muy probable que los negocios de la Compañía Catalana se asentaran sobre el fraude al fisco y a sus propios accionistas. Baste mencionar como ejemplo que en 1775³²⁶ se le prohibió trasladar mercancía desde las islas hacia Cumaná pues, el gobierno de Madrid sospechaba que aprovechaba el giro insular para cometer actos dolosos. En todo caso, este proceder no ha debido ser exclusivo de los catalanes sino también propio de los otros dos representantes comerciales pues hartos es conocido el nivel de ilegalidad vivido en Cádiz y en Pasajes.

Apartando los posibles tratos ilícitos en los que se viera involucrada la Compañía de Barcelona, hubo acciones positivas porque a través de ella se favoreció la labor religiosa y cultural, se otorgaron créditos para ampliar la producción cacaotera de la región y, lo más importante, a partir de su actividad se colocó a Cumaná dentro de la mira de la zona metropolitana más avanzada en el campo de la manufactura.

Sin embargo, a pesar de los cambios introducidos por la corona, el comercio sufrió serias interrupciones a lo largo del siglo XVIII debido a las guerras en las que se involucró España por lo que el monarca tuvo que, antes de perder el control total, aceptar lo que ya era un hecho en América y apelar al uso de embarcaciones neutrales para poder acceder a los mercados indios. Esta situación se vivió por primera vez durante la guerra de

³²⁵ Estas cifras las ofrece Nestares Pleguezuelo al tomar los datos de los años comprendidos entre 1714-1724 y 1734-1785. Nestares Pleguezuelo, María José: *El Comercio Exterior del Oriente Venezolano en el siglo XVIII*. Universidad de Almería. 1996. Págs.137-140.

³²⁶ AGN: Reales Órdenes. Tomo V. Fol. 31.

independencia de las trece colonias norteamericanas, cuando en 1780³²⁷ se le dio poder a las autoridades locales para que, en caso de necesidad, acudieran a abastecerse en las colonias extranjeras. Más crítica aún fue la época vivida durante las guerras napoleónicas, pues se originó un colapso en las comunicaciones marítimas imperiales de forma que sólo durante los armisticios se logró cierta normalidad. Así, por ejemplo, entre 1797 y 1801, el comercio prácticamente estuvo en manos de los neutrales, pero ya en 1802, la metrópoli retomó el control total y se incrementaron ostensiblemente las exportaciones de los productos locales pues éstos permanecían en los almacenes a la espera del cese de las hostilidades.

El espíritu reformista de Carlos III no sólo se sintió en América sino en la península. Al principio, intentó emplear su autoridad a través de la mano de sus hombres de confianza venidos desde su reinado en Nápoles, pero al ocurrir el llamado “Motín de Esquilache”, el rey comenzó a nombrar funcionarios ilustrados españoles quienes continuaron con las transformaciones económicas, particularmente en el sector agrícola del cual dependían casi totalmente la población y el comercio, pues es que la mayor parte de las llamadas manufacturas, eran en realidad talleres atendidos por un maestro y unos aprendices cuyos productos, por lo general, sólo abastecían a su localidad a excepción hecha de Cataluña en donde la industria algodonera ocupó a fines del siglo XVIII a unas 20 mil personas y pudo exportar a América las dos terceras partes de su producción. En la agricultura, realmente no aumentó el rendimiento promedio de la superficie sembrada pues se tuvo que recurrir al cultivo de tierras marginales y, además, en muchas zonas se empleaba el sistema de la roza y la roturación por métodos arcaicos. Aunque la población aumentó, también hubo crisis de subsistencias que provocaron hambrunas y muertes. Los caminos eran precarios por lo que el coste del transporte de los productos resultaba muy elevado.

Así pues, que ante esta delicada situación económica, Carlos III se propuso efectuar algunos cambios con la ayuda de sus colaboradores José Moñino (conde de Floridablanca) y Pedro Rodríguez (conde de Campomanes) quienes, junto con otros personajes ilustrados lograron iniciar una colonización en zonas deshabitadas al interior de la metrópoli (Sierra Morena), establecieron pósitos municipales y cajas de crédito agrícola. Se crearon canales de navegación e irrigación del campo. En 1783 se fundó el primer banco del país y que llevó por nombre “Banco de San Carlos”. Se estimuló el establecimiento de Sociedades Económicas lo que permitió que se integraran ocho de ellas entre 1784 y 1801. Se buscó debilitar a los grandes propietarios de tierra, se redujeron los impuestos a algunos productos de consumo alimenticio, se crearon o repararon algunos caminos, se organizaron los concejos municipales con dos funcionarios que representaban al pueblo común, se fomentó la educación, se continuó con la creación de factorías que permitieran la creación o transformación de los géneros que irían al mercado americano, tales como las sedas, algodones y porcelanas, entre otras muchas acciones.

Dentro de este contexto, en las siguientes páginas se analizarán los diferentes factores relativos al comercio de Cumaná con la metrópoli a fin de lograr una comprensión cabal del hecho. Y para ello, partiremos de las relaciones que involucraron a Cumaná con algunos puertos metropolitanos.

³²⁷ AGN: Reales Órdenes. Tomo X. Fols. 102-103.

Comercio de Cumaná con los puertos metropolitanos:

Si bien a lo largo de siglo XVIII, los intercambios comerciales de Cumaná con la metrópoli los había dirigido hacia tres puertos como eran Cádiz, Pasajes y Barcelona; con el cierre de las dos grandes empresas privilegiadas (la Guipuzcoana y la de Barcelona), parecía que Cumaná iba a ir en contra corriente a los nuevos planteamientos pautados por la corona sobre el libre comercio en lo referente a la supresión de un puerto único de entrada a Europa y en la aminoración del poder ostentado por Cádiz a fin de lograr un mayor desarrollo en otras regiones imperiales. Sin embargo, ya a partir de 1787 se fue reactivando su comercio metropolitano hasta llegar a un momento de gran auge antes del inicio de la etapa bélica con las potencias europeas.

En ocasiones, la vitalidad de las relaciones cumanas las llevaron a aproximarse a varios puertos metropolitanos en el tránsito de una sola nave o, también, el mismo flujo de las embarcaciones y mercancías permitió que se involucraran en el giro cumané algunos embarcaderos de otras provincias venezolanas. Así que los asientos contables se fueron multiplicando y haciéndose más complejos, por ello, se hace preciso señalar algunas características generales del movimiento portuario de Cumaná a través de lo recabado en los libros de la Real Hacienda en relación a la metrópoli. He aquí nuestras apreciaciones:

- La mitad de los asientos fueron escriturados con un solo puerto de entrada o de salida, incluyendo algunos con terminales muy difusos o genéricos como, por ejemplo la frase “Reinos de España”.
- El 10,2% se inscribió con doble puerto metropolitano.
- El 3% consta con tres o más atracaderos ya fuera como destino o como procedencia.
- Del total hubo un 1,2% de los asientos con doble embarcadero, en los que uno de ellos correspondió a un puerto de alguna otra posesión española no venezolana.
- Los puertos de las provincias venezolanas estuvieron en el 36,6% de los registros con doble terminal y un 0,47% de los triples.

Los puertos metropolitanos de los asientos simples (un solo puerto de procedencia) para las entradas a Cumaná fueron los siguientes: Barcelona, Cádiz, La Coruña, Málaga, Mallorca, Motril, Santander, Tarragona y Vigo. Además, hubo tres recepciones en las que se nombra la región española pero no su ancladero exacto de procedencia, esto sucedió en dos ocasiones respecto a las Islas Canarias y la restante desde Cataluña.

En cuanto a las relaciones comerciales con Málaga, se ha encontrado evidencia de entrada de embarcaciones con esta procedencia en doce años comprendidos entre 1787 y 1805, sin embargo, la autora Aurora Gámez³²⁸ encontró partidas continuas desde aquel embarcadero hasta Cumaná entre 1788 y 1797.

En relación a los contactos con Santander, Isabel Miguel³²⁹ afirma que aunque a este embarcadero se le abriera el comercio con América desde 1765 y su giro se centrara en San Cristóbal de La Habana, ya desde 1783 comenzaron sus contactos con La Guaira. Mientras que por los datos empleados en el presente estudio, se aprecia que al menos uno de los

³²⁸ Gámez, Aurora: *Málaga y el Comercio Colonial con América (1765-1830)*. Editorial Miramar, S. L. Málaga, 1994. Tabla a.2.9 s/p.

³²⁹ Miguel López, Isabel: “*Relaciones Comerciales entre Santander y La Guaira en el Período 1778-1785*” en Boletín de la ANH, Caracas, 1982. # 260. Tomo LXV. Págs. 963-978. Y también en Miguel López, Isabel: “*Relaciones Comerciales entre Santander y La Guaira (1786-1795)*” en Boletín de la ANH, Caracas, 1990, # 291. Tomo LXXIII. Págs. 115-149.

barcos señalados por la autora también fondeó en el puerto cumanes en el año de 1793. Se trata del bergantín “La Isabel” cuyo dueño era Antonio Tastet y que la investigadora pudo ubicar su salida desde Santander en dos ocasiones, una en 1791 y otra 1792 y, luego, su partida desde La Guaira en forma continuada entre 1790 y 1793. En lo que respecta a la entrada a Cumaná de la embarcación ya señalada en el año de 1793, se ha podido determinar que según los asientos de los ministros locales, la efectuó su capitán D. Juan Larrea e introdujo una mercancía valuada en 6.181 ps 7 rs, discriminada de la siguiente manera: 1.580 ps 2 rs en efectos libres (españoles) de almorzarifazgo y 4.601 ps 5 rs en efectos extranjeros. Posteriormente, en 1805, hizo lo propio la goleta “La Fortuna” con “géneros, efectos y frutos” cuyo valor era de 3.672 ps y 5 rs y a su salida para los “Reinos de España” remitió 500 fanegas de cacao valoradas en 6.000 ps, ambos registros de ese año tuvieron como consignatario o pagador a Lorenzo Fernández de La Hoz.

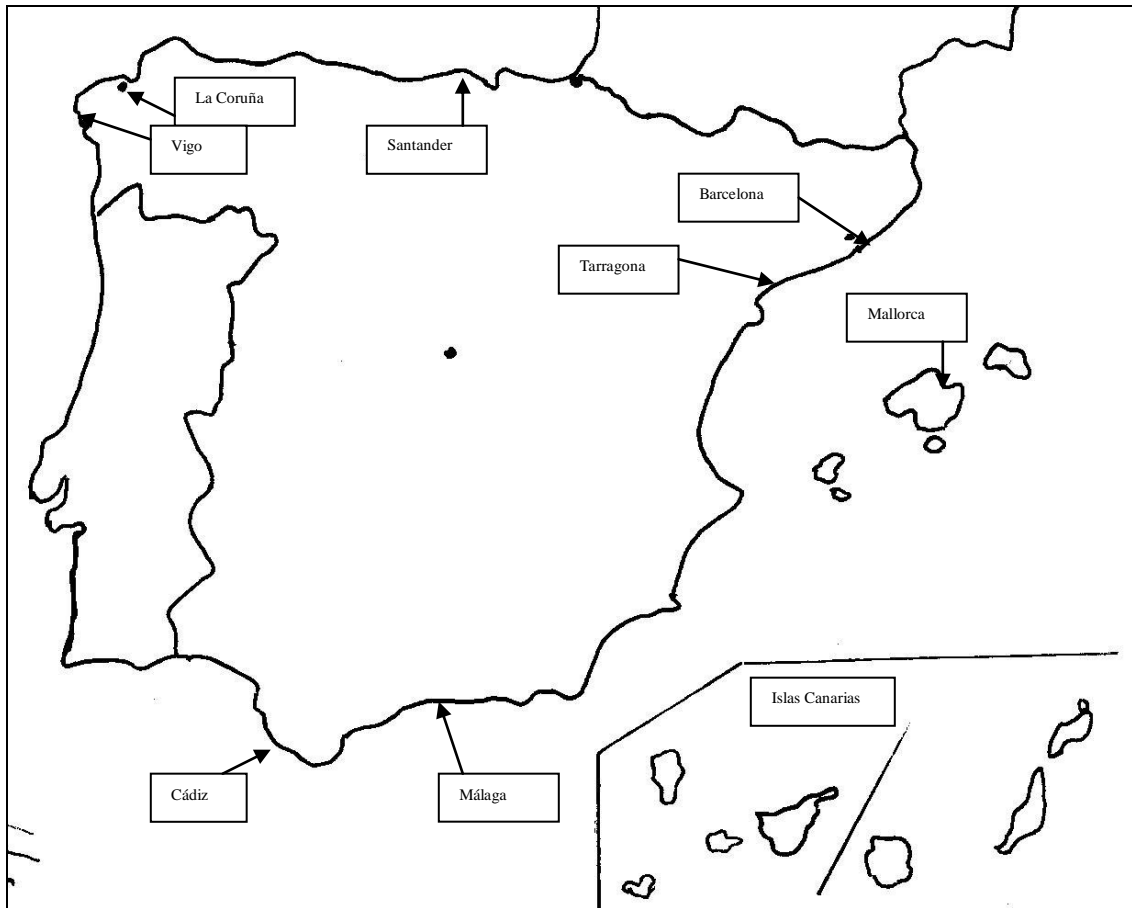
Los asientos de doble procedencia metropolitana correspondieron a: Barcelona-Málaga, Cádiz-Málaga, Mallorca-Cartagena, Mallorca-Málaga, Tarragona-Cádiz, Tarragona-Málaga. Mientras que los que conjugaron un fondeadero metropolitano con el de otro dominio español fueron los siguientes: España-Cartagena de Indias, España-Puerto Rico y Vigo-Puerto Rico. Y en cuanto a los pertenecientes al grupo que combinó un puerto metropolitano con uno venezolano para los arribos, nos encontramos con: España-Margarita y La Coruña-Margarita.

Las entradas con triple puerto asentado (un total de 4) procedieron de: Barcelona-Málaga-Alicante, Barcelona-Málaga-Cádiz, Barcelona-Málaga-Mallorca y Barcelona-Málaga-Trinidad.

En lo concerniente a las salidas, los destinos simples fueron 22 y estuvieron representados por: Barcelona, Cádiz, Málaga y Vigo pero también se contabilizaron 2 registros como “Cádiz u otro puerto” (ambos en 1802) y otro en 1803 en el que se anotó “Vigo u otro puerto”, sin contar a los 62 que se inscribieron como “España”. Los atraques dobles puramente hispanos fueron más abundantes que las partidas, ya que para aquellos se contabilizaron unos 39 mientras que para las salidas se totalizaron unas 5. Sin embargo, al tomar en cuenta los giros dobles y triples venezolano-metropolitano entre embarcaciones que tocaban a La Guaira, Trinidad o Margarita como puerto intermedio de carga, tendríamos 5 casos en los que la mercancía arribaba de aquellos reinos y 154 para los destinos, siendo La Guaira el puerto más común para los embarques cumaneses y estaba asociado a Barcelona, Cádiz o “España”. Habría que agregar que se hallaron dos registros con destino triple y uno cuádruple: Barcelona-Málaga-Alicante, Cádiz-Málaga-Barcelona y Cádiz-Málaga-Alicante-Barcelona.

Mapa # 5

Algunas Terminales de la Metrópoli Relacionadas Comercialmente con el Puerto de Cumaná (1786-1810)



Si la distribución por terminales la llevamos a cabo, según las regiones, nos encontraremos que, a simple vista, la región andaluza continuó ejerciendo una gran influencia en el Oriente de la Capitanía de Venezuela ya que el 19,81% de las embarcaciones perteneció a dicha región y tan sólo el 3,5% a Cataluña. Sin embargo, hubo un 10,26% que combinó ambas regiones, por lo que se podría pensar que su filiación era catalana. Además, si se detalla en el nombre de los capitanes o maestros de algunas embarcaciones o, incluso, en el de las naves y de los consignatarios, entonces, sería fácil concluir que su procedencia era catalana. Por otro lado, a partir de 1799 aparece Galicia como remitente o receptora de embarcaciones relacionadas con Cumaná, llegando a significar el 4,9% de las mismas.

No se debe dejar de mencionar, que las remisiones de reexportaciones europeas desde los puertos venezolanos hacia Cumaná, se tomaron en cuenta para el estudio del giro comercial con las provincias venezolanas, mientras que las efectuadas desde Cumaná hacia los embarcaderos venezolanos con destino final hacia la metrópoli, fueron asimiladas a este capítulo para lograr una mayor fidelidad sobre la cantidad de mercancías remitidas desde este puerto hacia Europa aun cuando tuvieran que estar afectadas por el trasbordo local.

Cuadro # 99

Terminales Metropolitanas con las que Comerció el Puerto de Cumaná según sus Regiones (1786-1810)				
Regiones	Entradas	Salidas	Total	Porcentajes
Andalucía	71	14	85	19,81
Canarias	3	0	3	0,70
Cantabria	2	0	2	0,47
Cataluña	13	2	15	3,50
Baleares	2	0	2	0,47
Galicia	15	6	21	4,90
Andalucía-Baleares	1	0	2	0,47
Andalucía-Cataluña	38	6	44	10,26
Andalucía-Valencia-Cataluña	1	2	3	0,70
Andalucía-Cataluña-Baleares	1	0	1	0,23
Baleares-Murcia	1	0	1	0,23
Imprecisos	22	65	87	20,28
Total Metrópoli	170	95	265	61,77
Venezuela-España	5	154	159	37,06
Otras Posesiones-España	5	0	5	1,17
Total Metrópoli-Hispanoamérica	10	154	164	38,23
Total General	180	249	429	100,23

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Capital negociado:

Según los datos empleados para este estudio, el capital involucrado para el comercio del Puerto de Cumaná con la metrópoli ascendió a la cifra de 4.353.582,69 ps de los cuales unos 2.570.155,46 ps (59,04%) pertenecieron a las importaciones y 1.783.427,23 (40,96%) a las exportaciones. Ahora bien, los datos precedentes fueron calculados según el valor dado por la mercancía metropolitana a precios comunes en Cumaná y previo al aumento del 5% correspondiente a los productos importados desde la metrópoli. Vale también añadir, que aun cuando algunas terminales incluyen una escala en un puerto indiano, toda la mercancía aquí reseñada se refiere a la procedente de Europa. Aclarados estos puntos se puede decir que los negocios cumaneses con la metrópoli llegaron a movilizar más capital que lo efectuado con las provincias de Venezuela, con los otros dominios españoles o, incluso, con el extranjero. Sin embargo, fue la única región que logró una balanza negativa para Cumaná a diferencia de lo que sucedía en La Guaira, al menos en lo que respecta a los años iniciales de la Independencia, en que su balanza era negativa para todas las regiones excepto para la metrópoli³³⁰.

De manera más específica, se puede catalogar cada terminal con el monto de capital negociado y obtendremos el siguiente desglose para las introducciones:

³³⁰ Lucena Salmoral, Manuel: *Los Mercados Exteriores de Caracas a Comienzos de la Independencia*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1992. Pág. 294. Y en Lucena Salmoral, Manuel: *“Características del Comercio entre La Guaira y España durante la Revolución Caraqueña: 1808-1812”* en Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1982. # 258. Tomo LXV. Pág. 344.

Cuadro # 100

Valor de la Mercancía Europea Arribada al Puerto de Cumaná desde Diferentes Puertos de la Metrópoli (1786-1810)			
Puertos de Procedencia	Pesos	Reales	Ps+Rs
Barcelona	86.068,0	7,0	86.068,9
Barcelona-Málaga	584.126,0	313.045,5	623.256,7
Barcelona-Málaga-Alicante	7.282,0	4,0	7.282,5
Barcelona-Málaga-Cádiz	29.695,0	4,5	29.695,6
Barcelona-Málaga-Mallorca	16.573,0	1,0	16.573,1
Barcelona-Málaga-Trinidad	50.726,0	7,5	50.726,9
Cádiz	741.390,0	453.564,5	798.085,6
Cádiz-Málaga	31.449,0	3,0	31.449,4
Cataluña	0,0	1.249,5	156,2
España	297.185,0	93,0	297.196,6
España-Cart. de Indias	10.761,0	6,5	10.761,8
España-Margarita	519,0	5,0	519,6
España-Puerto Rico	1.623,0	1,0	1.623,1
Islas Canarias	7.196,0	14,5	7.197,8
La Coruña	34.823,0	19,0	34.825,4
La Coruña-Margarita	2.321,0	12,0	2.322,5
Málaga	116.936,0	638.642,7	196.766,3
Málaga-Puerto Rico	6.041,0	3,0	6.041,4
Mallorca	28.044,0	6,0	28.044,8
Mallorca-Cartagena	5.010,0	2,5	5.010,3
Mallorca-Málaga	10.876,0	2,0	10.876,3
Motril	20.682,0	2,0	20.682,3
Santander	9.853,0	12,0	9.854,5
Tarragona	118.319,0	23,5	118.321,9
Tarragona-Cádiz	30.586,0	5,0	30.586,6
Tarragona-Málaga	39.182,0	9,5	39.183,2
Vigo	101.496,0	31,0	101.499,9
Vigo-Puerto Rico	5.546,0	3,0	5.546,4
Total	2.394.308,0	1.406.779,7	2.570.155,5

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez.

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Y para las exportaciones tendríamos el siguiente movimiento de capital, referente exclusivamente a la mercancía cumanesa embarcada en ese puerto y no incluyendo cualquier otra que hubiera podido trasladarse a Europa desde cualquier otro embarcadero. Esto es a pesar de que algunas terminales se vieron afectadas por las escalas:

Cuadro # 101

Valor de la Mercancía Exportada desde el Puerto de Cumaná hacia Diferentes Puertos de la Metrópoli (1786-1810)			
Puertos de Destino	Pesos	Reales	Ps+Rs
Barcelona	30.215,0	0,0	30.215,0
Barcelona-Málaga	96.205,0	31,0	96.208,9
Barcelona-Málaga-Alicante	36.531,0	6,0	36.531,8
Cádiz	186.448,0	41,0	186.453,1
Cádiz u otro puerto	40.782,0	3,0	40.782,4
Cádiz-Málaga-Alicante-Barcelona	0,0	194.849,0	24.356,1
Cádiz-Málaga-Barcelona.	0,0	166.151,5	20.768,9
España	873.684,0	225,5	873.712,2
La Coruña	7.170,0	7,5	7.170,9
La Guaira-Barcelona	0,0	26.167,5	3.270,9
La Guaira-Cádiz	7.240,0	3,5	7.240,4
La Guaira-España	373.499,0	239.583,2	403.446,9
Málaga	0,0	149.700,6	18.712,6
Trinidad-España	244,0	0,0	244,0
Vigo	28.073,0	14,5	28.074,8
Vigo u otro puerto	6.238,0	2,0	6.238,3
Total	1.686.329,0	776.785,9	1.783.427,2

Nota: El valor total en pesos está expresado en unidades de a diez.

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

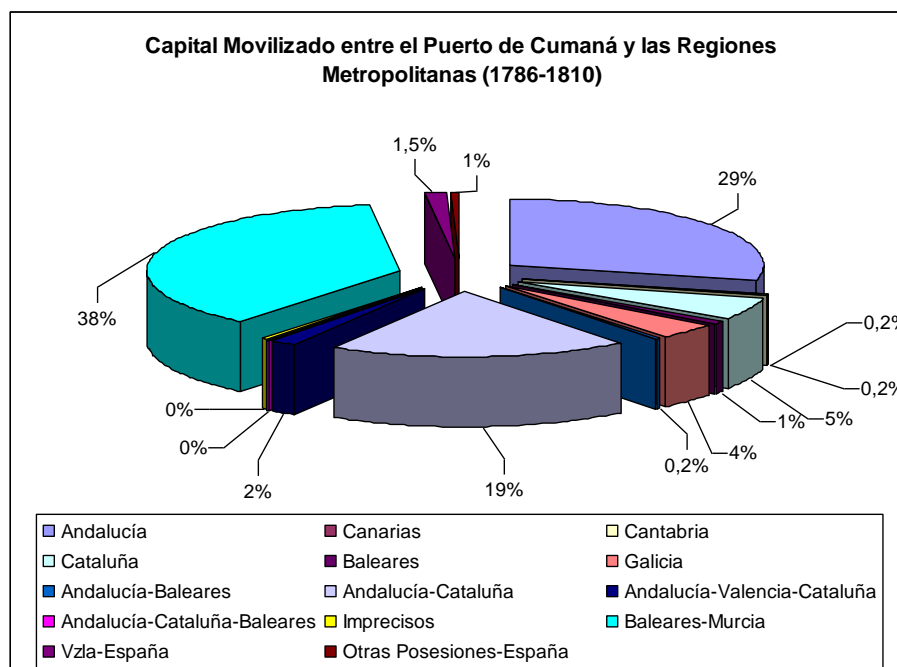
La sumatoria del capital exportado e importado se puede analizar por zona geográfica, de tal forma que a Andalucía le correspondería 1.252.149,2 ps, o sea, el 28,76% de lo negociado según estos datos. Galicia, por su lado, negoció 171.571 ps (3,94%) y muy cerca de ella estaría Cataluña con 234.762 ps (5,39%). Mientras que Cantabria, las Canarias y Baleares no alcanzaron el 1% en sus transacciones. Luego estarían las transacciones que implicaron varias terminales y regiones, registrándose el mayor porcentaje a la que implicó a Andalucía junto con Cataluña pues se movilizó 839.699,9 ps que representaron el 19,29%, lo cual dejó muy atrás a las combinaciones: Andalucía-Valencia-Cataluña (1,57%) o Andalucía-Cataluña-Baleares con un 0,38%. Así pues que estas cifras indicarían que los negocios con regiones múltiples aportaron un 21,6% del total de lo transado.

Ahora bien, si se asume como cierta la suposición del origen catalán de las embarcaciones que combinaron ancladeros de esta región junto con los de Andalucía o, incluso, las de cualquier otra composición portuaria en la que participaba Cataluña, entonces, el porcentaje ascendería a 26,63% (1.159.205,4 ps). Y, no habría que olvidarse, que una buena proporción de los 1.621.896 ps correspondientes a los registros que no dan una precisión exacta de sus terminales, podría corresponder a Cataluña.

En promedio y tomando las terminales con un solo puerto o “terminales sencillas”, Cataluña fue la región que mayor capital movilizó por embarcación ya que éste alcanzó los 15.650,8 ps, la seguiría Andalucía con 14.731,2 ps y las Baleares con sus dos embarcaciones con unos 14.022,4 ps. En cuanto a las terminales múltiples, la que obtuvo mayor promedio fue la correspondiente a Andalucía-Valencia-Cataluña por cuanto éste fue de 22.723,5 ps.

Por otro lado, las terminales que combinaron un puerto hispanoamericano con otro metropolitano, mercadearon 87.777,5 ps (2,02%) a un promedio de 6.269,8 ps por cada una de las 14 naves empleadas para este trayecto.

Gráfico # 46



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Otra opción que nos permiten analizar los documentos empleados para esta investigación es la de su contexto anualizado, tomando en cuenta los capitales transados en las importaciones y las exportaciones. De esta forma, se podrá apreciar que el comercio con la metrópoli fue ascendiendo desde 1786 hasta 1796 cuando España entró en guerra contra Inglaterra. A partir de allí hasta 1801 las transacciones fueron declinando precipitadamente aunque nunca las cifras alcanzaron las de 1786. Después, para el bienio 1802-1803 se alcanzaron los mayores toques pero, nuevamente, se declaró la guerra entre España e Inglaterra, así que la movilización de capital vuelve a descender y sólo se recupera en 1810, o sea, en un momento en que no había confrontación entre ambas potencias. De tal modo, que a través de estos datos se puede corroborar la afectación del comercio metropolitano al involucrarse España en enfrentamientos contra Inglaterra debido al poderío naval de esta última y a la interrupción por apresamiento o bloqueo del tránsito mercantil que ella podía lograr. Además, se puede evaluar numéricamente los efectos de las guerras dentro del giro comercial metropolitano. Así, por ejemplo, entre 1796 y 1797, la diferencia de capital movilizado fue de 297.444,5 ps y al cese del enfrentamiento, o sea, 1801 con respecto a 1802 en que no hubo confrontación, la diferencia fue de 386.352,94 ps. Habría que hacer notar, que en ningún par de años sucesivos de los períodos de paz, las diferencias llegaron a superar los 200 mil pesos.

Otro aspecto a tomar en cuenta serían los años con mayor y menor participación de capital metropolitano los cuales serían, respectivamente, 1795 con el 11,0% y 1786 con el 0,08%. Ahora bien, por el lado de las exportaciones cumanesas, el mejor año fue 1802 ya que su capital movilizado alcanzó el 18,72% y el peor fue 1786 puesto que sólo obtuvo el 0,2%. En lo concerniente a las importaciones, éstas fueron más abundantes en 1795 cuando se obtuvo el 12,95%, seguido por 1794 con el 9,57%. Excluyendo a 1786 en que las

entradas fueron nulas, el peor comportamiento lo obtuvo 1807 con el 0,46% y después el año de 1801 pues las introducciones sólo alcanzaron el 1,31%.

Cuadro # 102

Relación Total Anualizada del Capital Negociado entre el Puerto de Cumaná y los Puertos Metropolitanos (1786-1810)			
Años	Total de Exportaciones (Ps)	Total de Importaciones (Ps)	Exp.+Imp.
1786	3.592,94	0,00	3.592,94
1787	21.019,19	56.212,94	77.232,13
1788			
1789			
1790	72.405,61	119.558,62	191.964,22
1791			
1792	92.948,19	140.309,75	233.257,94
1793	126.011,69	230.930,06	356.941,75
1794	106.549,81	245.920,69	352.470,50
1795	148.006,50	332.755,69	480.762,19
1796	169.266,75	239.065,94	408.332,69
1797	54.277,81	56.610,38	110.888,19
1798	75.096,00	186.110,88	261.206,88
1799	36.984,81	139.861,69	176.846,50
1800	52.998,44	60.372,25	113.370,69
1801	10.508,13	33.628,88	44.137,00
1802	333.903,00	96.586,94	430.489,94
1803	218.306,88	237.198,44	455.505,31
1804			
1805	83.876,63	195.955,47	279.832,09
1806			
1807	20.894,31	11.756,50	32.650,81
1808			
1809			
1810	156.780,56	187.320,38	344.100,94
TOTALES	1.783.427,23	2.570.155,46	4.353.582,69

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019

Al realizar una revisión exclusiva de la serie completa comprendida entre 1792 y 1803, entonces, veríamos que las importaciones efectuadas para 1801, representarían el 1,68% y seguirían las del año de 1797 cuando éstas estuvieron en el orden del 2,83%. En torno a este período únicamente, ahora las exportaciones efectuadas en 1802 pasaron a representar el 23,43% y le siguió 1803 con el 15,32%.

A pesar de lo anterior, las exportaciones cumanesas sólo resultaron positivas para este ciclo, durante el año de 1802 cuando la balanza comercial llegó a marcar 237.316,06 ps de diferencia entre las extracciones y las introducciones. Quedando, finalmente, una balanza negativa para Cumaná de 574.493,56 ps.

Cuadro # 103

Relación entre el Capital Movilizado en Pesos por Exportaciones e Importaciones en el Puerto de Cumaná con la Metrópoli (1792-1803)					
Años	Exportaciones (Ps)	%	Importaciones (Ps)	%	Exp.-Imp.(Ps)
1792	92.948,19	6,52	140.309,75	7,02	-47.361,56
1793	126.011,69	8,84	230.930,06	11,55	-104.918,38
1794	106.549,81	7,48	245.920,69	12,30	-139.370,88
1795	148.006,50	10,39	332.755,69	16,64	-184.749,19
1796	169.266,75	11,88	239.065,94	11,96	-69.799,19
1797	54.277,81	3,81	56.610,38	2,83	-2.332,56
1798	75.096,00	5,27	186.110,88	9,31	-111.014,88
1799	36.984,81	2,60	139.861,69	7,00	-102.876,88
1800	52.998,44	3,72	60.372,25	3,02	-7.373,81
1801	10.508,13	0,74	33.628,88	1,68	-23.120,75
1802	333.903,00	23,43	96.586,94	4,83	237.316,06
1803	218.306,88	15,32	237.198,44	11,86	-18.891,56
Total	1.424.858,00	100,00	1.999.351,56	100,00	-574.493,56

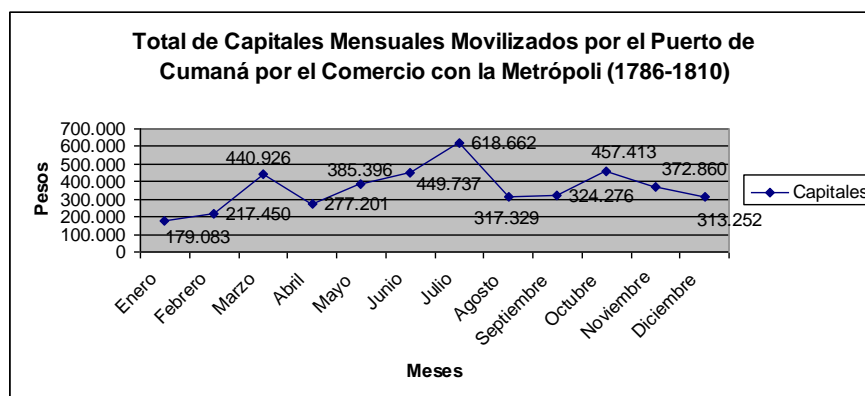
Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

El desglose del total del capital movilizado mes a mes, según fueron anotándose los registros mercantiles, permite afirmar que el mes con mayor movimiento de importación fue julio con 344.501,5 ps y tras él estaría junio con 321.260,11 ps. En cambio, enero resultó ser el de menor movilización ya que sólo alcanzó los 114.391,53 ps, seguidamente estaría febrero con 128.810,56 ps. Mientras que el promedio mensual se calculó en 214.179,62 ps, así que el mes de julio sobrepasó al promedio mensual por 130.321,88 ps y la diferencia computada entre el promedio y el mes de enero fue de 99.788,09 ps. Este asunto revela que las embarcaciones metropolitanas accedían al puerto cumanés especialmente en los momentos en que se iba a recoger la principal cosecha de cacao que era el producto más atractivo de esta región.

En lo concerniente a las exportaciones, nuevamente se destacaron julio y enero como los meses de mayor y menor movilización de capital, respectivamente. Siendo la cifra correspondiente al primer mes unos 274.160,31 ps y al segundo 64.691,22 ps. En cuanto al promedio por exportación, éste alcanzó los 148.618,94 ps. De manera pues que totalizando los montos de importación y exportación, el promedio de capital movilizado mensualmente fue de 362.799 ps.

Gráfico # 47



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Mercancías negociadas:

A fin de determinar el tipo de mercancías transportadas en las diferentes naves involucradas en el comercio metropolitano, se las separó en dos grandes grupos: las de importación y las de exportación. Luego, ambos conjuntos se subdividieron según el tipo de mercancía en cuestión. Sin embargo, habría que hacer una acotación: para el caso de las importaciones, esto es que en la mayoría de los registros mercantiles no se precisaba con exactitud el tipo de mercancía introducida sino que se les daba un término muy genérico, en el que se señalaba sólo su valor y, por supuesto, los impuestos pertinentes. La razón de esto pudiera atribuírsele a lo engorroso del proceso de transcripción de cada una de las mercancías y al habitual retardo en la entrega de los libros al Tribunal de Cuentas por parte de los ministros de Cumaná por lo que viéndose en la precisión de los mismos, preferirían llevar sus cuentas de forma más general, amén del hecho de que a medida que transcurrieron los años, los asientos por movimientos de naves fueron incrementándose y, por tanto, haciéndose más tediosa su traslación.

a.- Importaciones:

Con respecto a las importaciones, nos encontramos que los términos genéricos empleados por los escribanos, variaron de acuerdo a las disposiciones reales acerca del cobro o no de impuestos y también en función del estilo llevado por el escribano. Además, como no se cuenta con los papeles de registro de las naves que permitan evidenciar la procedencia exacta de la mercancía o si ésta canceló parte de los impuestos en otro puerto venezolano, la solución más factible era asumir la discriminación de la mercadería siguiendo las palabras de los amanuenses. Así pues que para tratar de incluir en algún rango a la mayor parte de las mercancías, cuyo monto total fue de 2.570.155,5 ps, se prefirió reunir la información también de manera global y crear seis grupos con la mercancía importada de forma tal que se pudo abarcar unos 2.570.127,88 ps según la siguiente distribución:

- **géneros, efectos y frutos españoles:** este grupo lo constituyen todos los productos en los que claramente se advertía de su origen netamente metropolitano o con acabado español y que, muy probablemente en la nave que los transportó también

había otros no procedentes de aquellos reinos. El ítem se presentó entre 1787 y 1796 y dio en total unos 517.944,67 ps, representando de este modo el 20,15% de entre los seis grupos en cuestión.

- **géneros, efectos y frutos españoles libres del pago de almojarifazgo:** en algunos registros mercantiles, durante el tiempo en que a Cumaná no se la exceptuó del pago del almojarifazgo, se advertía la existencia de ciertos productos que por el Reglamento de 1778, estaban exentos de tal tributo y así lo hacían saber. En total, esta designación se la dieron los escribanos a una mercancía equivalente a 94.741,17 ps, o sea, el 3,69% de lo comercializado. Ahora bien, al unir el valor de lo negociado por el grupo anterior y lo efectuado por éste, entonces, se podría decir que los productos españoles representaron el 23,84% del total.
- **géneros, efectos y frutos extranjeros:** se trataba de aquella mercancía extranjera cuya comercialización estaba permitida y que totalizó 227.600,05 por lo cual significó el 8,86%, produciéndose esta designación entre 1790 y 1799, exceptuando a 1798. Cabe recordar que cada uno de los tres grupos hasta ahora mencionados, sólo representan las denominaciones aportadas por los escribientes y no una realidad palpable ya que fueron más las ocasiones en donde se dio un monto global de la mercancía bajo la denominación de “españoles y extranjeros”, esto es que se reconocía la presencia de productos de ambas procedencias sin detallar cuánto pertenecía a una o a otra.
- **sedería:** eran los objetos de seda que pagaban un valor diferente a la salida de la metrópoli según lo estipulado el Artículo 22 del Reglamento de Libre Comercio, esto era de 34 maravedíes por cada libra castellana de 16 onzas. En Cumaná, fueron reseñadas como entidad aparte entre 1790 y 1796 más una carga de 40 libras de seda introducida en 1800 por el bergantín correo “Lanzarote”, procedente de La Coruña y Margarita. El monto total para esta designación contable fue de 55.710,77 ps, o sea, el 2,17%. Como este producto era muy cotizado, no debe pensarse que sólo durante el período indicado fue cuando se introdujo, sino que los escribanos no lo especificaron en los años restantes.
- **caldos, géneros, efectos y frutos españoles o extranjeros, sin especificar su procedencia:** bajo esta clasificación se anotaron todos aquellos productos en los que el escribano no discriminó entre los valores de las mercancías metropolitanas y las extranjeras sino que se dio un coste general. Como esta calificación es la más común y, por ende, la de mayor movilización de capital, entonces, se logró incluir unos 1.673.975,03 ps que representan el 65,13% de este monto. Por el hecho de su frecuencia contable, vale la pena abundar un poco más en su aporte económico anual y la relación del total metropolitano con respecto al total general.

En efecto, este rubro del comercio metropolitano representó el 40,83% del total general de todas importaciones arribadas al Puerto de Cumaná según los datos empleados para este estudio. Ahora bien, si la relación se efectúa con respecto al mismo rubro junto al procedente de otras regiones, entonces, la proveniente de la metrópoli constituyó el 62,31%. De modo pues, que se puede decir que en este grupo se encontraba la médula de las introducciones cumanasas y, dentro de esta perspectiva, se debe señalar que el año con mayor entrada por este concepto fue el de 1803 cuando su valor fue de 237.047,81 ps y dándose el caso que sólo desde la metrópoli se señaló este rubro para ese año, además de que para efectos de las

introducciones metropolitanas, representó prácticamente el 100% (99,94%), no así con respecto al total general de las importaciones cumanesas desde cualquier región pues, aunque fue muy alto el porcentaje (84,9%), quedó un espacio para otro tipo de importaciones no relacionadas con este ítem y que pagó algún tipo de impuesto o que fue objeto de un registro contable.

Por otro lado, el año de menor empleo de este concepto genérico para referirse a la introducción de mercancías, resultó ser el de 1792 cuando sólo se reseñó un capital correspondiente a 5.873,69 ps, habiéndose calculado el total de las importaciones metropolitanas en 140.309,75 ps. De forma tal, que el término fue empleado en ese momento para tan solo el 4,19% de dichas entradas metropolitanas.

Otro año a destacar es el de 1807 cuando desde la metrópoli entraron 11.756,5 ps en diferentes ítems, de los cuales el 98% (11.521,88 ps) perteneció al grupo ahora en cuestión, de modo que al compararlas contra el total de importaciones efectuadas por Cumaná, esta cifra sólo representó el 3,54%, mientras que al contrastar este monto con respecto a las introducciones del mismo rubro con las otras regiones, entonces, el porcentaje quedaría en 3,93 para las metropolitanas y, vale decir, que el resto (96,06%) de este sector fue importado desde el extranjero y sólo 33 ps (0,01%) desde algún puerto venezolano.

A través de la visualización del siguiente cuadro se puede lograr apreciar con mayor amplitud los datos recabados referentes a la metrópoli:

Cuadro # 104

Entrada de Géneros, Efectos y Frutos (sin especificar) al Puerto de Cumaná desde la Metrópoli (1786-1810)								
Años	Capital Total Negociado por Importaciones	Capital Total Negociado con la Metrópoli	Capital negociado por Géneros, Efectos y Frutos con la Metrópoli		Total	% Relación a la Metrópoli	% Relación al Total General de Importaciones	% Relación al Total Caldos, Géneros, Efectos y Frutos desde cualquier región
	Ps	Ps	Ps	Rs	Ps+Rs			
1786	130.087,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1787	83.342,84	56.212,94	0	362.268,00	45.283,50	80,56	54,33	81,31
1788								
1789								
1790	147.227,8	119.558,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1791								
1792	155.733,1	140.309,8	5.873,0	5,5	5.873,7	4,2	3,8	98,5
1793	258.626,6	230.930,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1794	279.437,9	245.920,7	86.147,0	15,0	86.148,9	35,0	30,8	97,7
1795	351.645,2	332.755,7	154.473,0	11,5	154.474,4	46,4	43,9	95,1
1796	255.636,1	239.065,9	181.530,0	34,5	181.534,3	75,9	71,0	96,5
1797	88.156,5	56.610,4	55.948,0	7,0	55.948,9	98,8	63,5	71,4
1798	311.143,6	186.110,9	186.108,0	23,0	186.110,9	100,0	59,8	61,5
1799	283.013,6	139.861,7	136.246,0	36,0	136.250,5	97,4	48,1	53,0
1800	181.858,1	60.372,3	60.285,0	29,0	60.288,6	99,9	33,2	35,4
1801	129.295,3	33.628,9	33.626,0	23,0	33.628,9	100,0	26,0	33,8
1802	209.668,8	96.586,9	96.584,0	23,5	96.586,9	100,0	46,1	59,8
1803	279.140,8	237.198,4	237.038,0	78,5	237.047,8	99,9	84,9	100,0
1804								
1805	337.835,2	195.955,5	195.949,0	51,8	195.955,5	100,0	58,0	79,1
1806								
1807	325.828,8	11.756,5	11.521,0	7,0	11.521,9	98,0	3,5	3,9
1808								
1809								
1810	291.734,3	187.320,4	187.314,0	51,0	187.320,4	100,0	64,2	67,7
Totales	4.099.412,1	2.570.155,5	1.628.642,0	45.333,0	1.673.975,0	65,1	40,8	62,3

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

- **bebidas alcohólicas:** en este rubro se quiso dejar constancia de aquellos licores en los que los escribanos detallaron su existencia y no las englobaron en una cifra general. Realmente, se dio el precio de aforamiento en una sola ocasión ocurrida durante el año de 1790, dado que el pingue “Sacra Familia” introdujo únicamente esa mercancía tributable, o sea, 10 pipas ó 280 @ de vino tinto. Y ya a partir de

1802 se comenzó a mencionar la cantidad introducida de bebidas alcohólicas, no así su valor. O sea, que se está hablando de tan solo 156,19 ps del año 1790 y de 10.373,92 barriles contabilizados desde 1802 hasta agosto de 1810, quedando las introducciones reseñadas de esta manera:

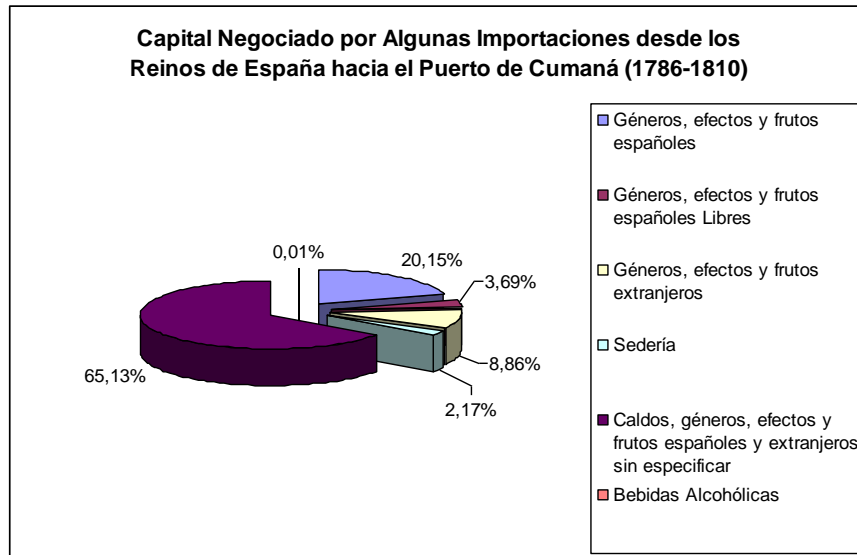
Cuadro # 105

Años	Entrada de Bebidas Alcohólicas al Puerto de Cumaná desde la Metrópoli (1786-1810)			
	Ps	Rs	Mrs	Número Barriles
1786	0	0	0	0
1787	0	0	0	0
1788				
1789				
1790	0	1.249	17	0
1791				
1792	0	0	0	0
1793	0	0	0	0
1794	0	0	0	0
1795	0	0	0	0
1796	0	0	0	0
1797	0	0	0	0
1798	0	0	0	0
1799	0	0	0	0
1800	0	0	0	0
1801	0	0	0	0
1802	0	0	0	797,17
1803	0	0	0	2.289,5
1804				
1805	0	0	0	3.048,3
1806				
1807	0	0	0	12
1808				
1809				
1810	0	0	0	4227
TOTALES	0,0	1.249,0	17,0	10.373,9
		156,1875		

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez
Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Por intermedio del gráfico # 48 se aprecia el monto de capital importado por cada uno de los seis grupos reseñados y su relación con respecto al total:

Gráfico # 48



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

b.- Exportaciones:

Por el Puerto de Cumaná salieron diferentes productos pero aquí se detallará aquellos de mayor demanda y luego se ofrecerá un breve recuento de algunos de los restantes frutos para lograr una panorámica sobre el tipo de mercancía comerciada y sus montos en relación a los de mayor demanda, refiriéndonos, lógicamente, al algodón, añil y cacao. Gracias a los cuales por su extracción se obtuvo el 78,16% de las ventas cumanesas respecto a los productos escogidos y 76,59% en relación a todas las salidas hacia la metrópoli.

- **Algodón:** las exportaciones algodoneras comprendieron la cantidad de 1.263.541 libras de cuyo valor total no se puede dar una cifra exacta porque a partir de una Real Orden de agosto de 1805, su expedición estaba exenta del pago de impuestos y sólo se ha podido recabar una cifra parcial de 169.092,47 ps percibidos por su venta hacia la metrópoli y que representaría el 9,68% de lo exportado por Cumaná hacia la metrópoli. Ahora bien, este monto procede de los datos aportados por los ministros de la Real Hacienda al aforar el algodón a 16 ps el quintal, aun cuando en algunas ocasiones el cálculo se efectuó a 17 ó 18 ps el quintal. Por otro lado, el año en que se logró una mayor exportación de algodón, según las cifras recabadas, fue el de 1802 cuando su venta ascendió a 355.365 libras que, calculadas a 16 ps el quintal, significaron 56.858 ps. En comparación, en la serie completa comprendida entre 1792 y 1797, se extrajeron 563.186 libras por 90.879 ps. La razón del alto nivel de mercancía exportada durante 1802 debe atribuírsele al paréntesis ínter bélico ocurrido para esa fecha el cual permitió sacar la mercancía almacenada durante los años de la conflagración.

Cuadro # 106

Exportación de Algodón desde el Puerto de Cumaná hacia la Metrópoli (1786-1810)						
Años	Quintales	Arrobas	Libras	Ps	Rs	Mrs
1786	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1787	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1788						
1789						
1790	205,0	860,0	255,0	0,0	53.930,0	93,0
1791						
1792	587,5	0,0	91,0	9.972,0	11,5	0,0
1793	247,0	28,0	154,0	4.343,0	23,5	0,0
1794	1.782,0	5,0	333,0	28.540,0	31,0	0,0
1795	1.585,5	15,0	223,0	25.471,0	23,0	0,0
1796	1.238,0	0,0	514,0	19.886,0	37,5	0,0
1797	166,0	0,0	71,0	2.651,0	3,0	0,0
1798	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1799	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1800	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1801	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1802	228,0	0,0	332.565,0	56.851,0	57,5	0,0
1803	130,0	0,0	78.342,0	14.612,0	12,0	0,0
1804						
1805	3,0	0,0	11,0	0,0	0,0	0,0
1806						
1807	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1808						
1809						
1810	2.109,0	0,0	182,0	0,0	0,0	0,0
TOTALES	8.281,0	908,0	412.741,0	162.326,0	54.129,0	2,7
			Valor en Ps:	169.092,47		

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

- **Añil:** es el siguiente renglón dentro de los productos exportables de alta demanda del cual se exportaron unas 36.038 libras por un valor aproximado de 45.322,19 ps³³¹ y cuyo precio de aforación varió entre los 10, 12 y 14 reales por cada libra. Siendo el año de mayor venta, nuevamente el de 1802 (debido a las mismas causas anotadas en las líneas precedentes) por cuanto se extrajeron 23.925 libras aforadas a 10 reales, lo que implicó una venta de 29.906,3 ps. En contraste, el año de menor venta entre los que se verificó su salida, resultó ser 1795 en que se exportaron unas 114 libras que, calculadas a 12 rs, fueron 171 ps. En general, la venta de añil aportó un 2,59% al monto total de la exportación cumanesa. A continuación se ofrece un cuadro con toda la información pormenorizada por año:

³³¹ Para este cálculo faltó la valoración de unas 212 libras exportadas en 1810 y cuyo monto fue cancelado durante el año 1809, del cual no tenemos ningún registro.

Cuadro # 107

Exportación de Añil desde el Puerto de Cumaná hacia la Metrópoli (1786-1810)			
Años	Libras	Ps	Rs
1786	178	0,0	2.136,0
1787	372	651,0	0,0
1788			
1789			
1790	0	0,0	0,0
1791			
1792	559	838,0	4,0
1793	120	180,0	0,0
1794	447	670,0	4,0
1795	114	171,0	0,0
1796	0	0,0	0,0
1797	0	0,0	0,0
1798	0	0,0	0,0
1799	935	1.167,0	6,0
1800	2.353	2.941,0	3,0
1801	2.100	2.625,0	0,0
1802	23.925	29.903,0	26,5
1803	3.419	4.273,0	6,0
1804			
1805	200	250,0	0,0
1806			
1807	0	0,0	0,0
1808			
1809			
1810	1.316	1.380,0	0,0
TOTALES	36.038,0	45.049,0	2.185,5
Total en Ps:		45.322,19	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez
Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

- **Cacao:** del codiciado cacao se extrajeron, directamente hacia la metrópoli o vía La Guaira, unas 87.950 fanegas con 88,5 libras que aportaron 1.151536,06 ps, producto que varió mucho su precio pues se aforó entre los 10 y los 16 ps la fanega y que su venta significó el 65,89% de las exportaciones cumanesas vía metrópoli. Y, tal como ocurrió con el algodón y el añil, el año de mayor salida fue 1802 cuando se exportaron unas 13.296 fanegas con 71,5 libras (212.744,62 ps), mientras que en 1786 sólo se exportaron hacia la metrópoli unas 194 fanegas con 75 libras por un valor total de 1.947 ps.

Cuadro # 108

Exportación de Cacao desde el Puerto de Cumaná hacia la Metrópoli (1786-1810)					
Años	Fanegas	Libras	Ps	Rs	Mrs
1786	194 1/2	20	1.892,0	440,0	0,0
1787	1.966	6	0,0	157.284,0	17,0
1788					
1789					
1790	5.709	561	0,0	502.839,0	67,0
1791					
1792	6.113	692	73.437,0	48,0	0,0
1793	9.931	632,5	119.234,0	47,0	0,0
1794	6.309	961,5	75.797,0	53,5	0,0
1795	3.633	721	48.738,0	29,0	0,0
1796	2.783,5	388	41.804,0	31,5	0,0
1797	2.742	123	27.431,0	6,5	0,0
1798	1.149	58	11.495,0	2,0	0,0
1799	2.476	259	24.771,0	21,5	0,0
1800	4.775	350,5	47.780,0	17,5	0,0
1801	700	91,5	7.004,0	3,0	0,0
1802	13.288	951,5	212.737,0	61,0	0,0
1803	10.586	813	169.202,0	38,0	0,0
1804					
1805	5.280	321	64.045,0	10,5	0,0
1806					
1807	1.103	5	15.442,0	5,0	0,0
1808					
1809					
1810	9.147	284	128.108,0	13,0	0,0
TOTALES	87.885,0	7.238,5	1.068.917,0	660.950,0	2,5
	Total en Ps:		1.151.536,06		

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

- **Otros productos:** representan el 21,41% del total exportado por Cumaná hacia la metrópoli y en ellos se incluirían el café del cual se logró verificar documentalmente la exportación de 71.556 libras que correspondieron a 8.882,94 ps, de forma que el costo de este producto aportó sólo un 0,50% ya que para esa época el quintal era cotizado comúnmente a 12 ps 4 rs (1 real la libra), a excepción de una remesa en 1805 que fue valorado a 12 ps el quintal y otra en 1810 cuando las dos únicas remesas recogidas fueron aforadas a 10 ps el quintal.

Con un 0,06% de las exportaciones estarían las maderas y palos como el dividive o guatapanare, el palo de brasil y/o brasilete y el palo de mora.³³² En una

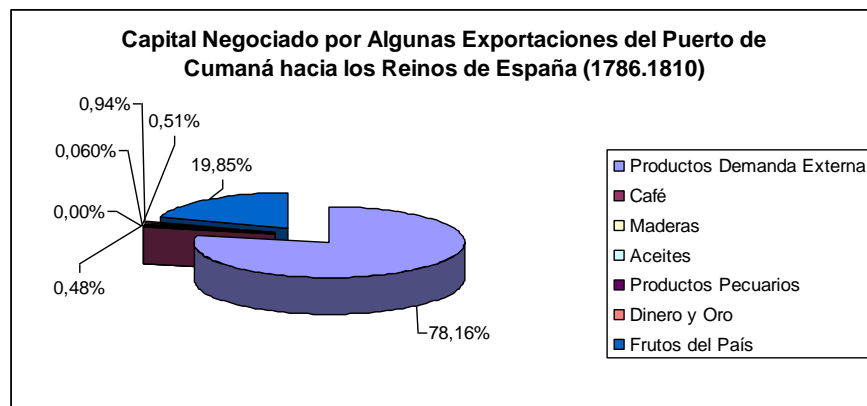
³³² En sucesivas etapas de los gobiernos de Pedro de Urrutia y de Máximo Du Bouchet se hicieron, por orden del rey, algunos cortes de madera en las proximidades del río Manzanares de Cumaná y en el valle Cauranta en la zona de Golfo Triste a fin de emplear la madera en la construcción de embarcaciones, sirviéndose para ello de especies como pardillo, palo maría, cotoperís, aceite o copaiba, apamate, araguaney, laurel, nazareno,

muy ínfima proporción (0,004%) se encontrarían los aceites naturales como fueron los de carapa y de palo. Los productos pecuarios (astas y cueros) apenas alcanzaron un 0,47% del total a pesar de que salieron unas 20.550 unidades de astas y 8.635 cueros pues los primeros se aforaban generalmente por millar y los segundos, normalmente, a 1 peso cada uno.

En todo caso, es muy probable que las exportaciones de todos los frutos ya mencionados fuera algo superior pues hubo un resto registrado como “frutos del país” que representó el 19,45%, o sea, 316.915 ps. Faltaría un 0,93% relacionado con el dinero (14.915 ps) y el oro (1.600 ps) extraído pero estos montos no son precisos porque ni el uno ni el otro pagaban impuestos de salida³³³, de modo que, por lo general, no consta su movimiento en los registros mercantiles.

En fin, que se puede decir que las exportaciones cumanesas hacia la metrópoli, según lo que aportaron los datos revisados, cubrió una variedad de productos procedentes del sector primario y muy insignificante cantidad de aquellos que tuvieron algún procesamiento (excluyendo al añil) como fue el caso de los aceites de carapa y copaiba. Entonces, como afirmaba García-Baquero³³⁴, Cumaná, al igual que La Guaira, también formó parte del circuito que se centró, primordialmente, en la exportación de cacao; datos todos estos que se pueden apreciar mejor a través del siguiente gráfico:

Gráfico # 49



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

guatamare o camatagua, caro o caracaro, entre otros. AGN: Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomo 1611. Fols. 44-45. Original en AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 129. Y para una mayor información respecto al corte de maderas se puede consultar a Nestares Pleguezuelo, Ma. José: “*Los Cortes de Madera en el Oriente Venezolano y los Intentos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en Participar en Ellos*” en Comerciantes, Mineros y Nautas, los vascos en la economía venezolana. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Vitoria, 1996.

³³³ Según el Reglamento de Libre Comercio en su Artículo 43 la moneda macuquina estaba exenta de todo impuesto a la entrada en la metrópoli o a la salida de América. Pero a la plata amonedada o en pasta, según el Artículo 44, se le redujo el impuesto de entrada metropolitana a 5 ½% mientras que el del oro sería el del 2%.

³³⁴ García-Baquero González, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1976. Tomo I, Pág. 272.

Cabe recordar que la relación entre La Guaira y Cumaná no se centró únicamente en las similitudes de las mercancías importadas y exportadas sino en la complementariedad de las mismas, tal como se ha apreciado en las múltiples remisiones de mercancía desde Cumaná hacia La Guaira con la intención última de hacerlas llegar a la metrópoli. Igualmente, desde La Guaira se importaban “caldos, frutos, géneros y efectos” de origen metropolitano que luego se distribuían hacia las áreas de influencia caraqueña como era el caso de Cumaná. Ahora, lo que no parecía probable es que desde un puerto menor como el de Cumaná, se recibiera mercancía de los reinos de España y que ésta fuera remitida a la provincia de Venezuela. Pero menos factible aún, resultaba que Cumaná sirviera en ocasiones de puerto de embarque de productos caraqueños. Adicionalmente, se ha podido constatar por medio de algunos registros contables (al menos en 1801) que mercancía arribada a Cumaná fue expedida hacia Caracas vía terrestre³³⁵, situación que ha podido repetirse en otras ocasiones que no hayan sido especificadas en los registros contables revisados sino en los cuadernos o libros de caminos por lo que para una mejor y más amplia comprensión del comercio intercolonial, habría que dar con este tipo de documentación. No obstante, cabría pensar que el empleo de este conducto para la remisión de mercancía, durante este año en particular, obedeciera a razones de seguridad ante la presencia de corsarios ingleses y la imperativa necesidad de poner estos productos en las factorías caraqueñas. Por los momentos, se puede mencionar que alguna mercancía destinada a La Guaira pagó a su entrada el 8% de aumento habitual para un puerto mayor y otra efectuó la introducción como puerto menor y sufragó esa diferencia al momento de ser trasladada hacia Caracas. Igual situación se verificó con las otras gabelas referidas al tránsito mercantil de esos productos. Ahora bien, toda la mercadería con destino a Caracas y asentada en Cumaná, y que fue enviada a lomo de mulas a diferentes consignatarios de Caracas, estuvo bajo el cuidado de Domingo Montes, quien tenía el encargo de llevársela a D. Mariano Campins, D. J. Eugenio del O., los señores Olivares y Sanz, D. Juan Cascan (¿?) y D. Juan Estevan de Echezuría. Los remitores cumaneses fueron D. Agustín Coll, D. Santiago Capdevila y D. Jayme Sardá.

Pero, como se dijo, en Cumaná se recibieron frutos caraqueños con orden de salida hacia la metrópoli. Se trata de 400 libras de añil por un valor de 400 ps y 441 fanegas con 77 libras de cacao (de las cuales se sabe que 226 fanegas costaban 2.270 ps) expedidas en 1799. Se repite la situación en 1802 cuando se remitieron: 19.534 libras de algodón, 44031,5 libras de añil, 137 fanegas con 55 libras de cacao y 39 quintales con 17.277 libras (21.177 libras en total) de café, productos de los cuales no se sabe su valor por cuanto todos entraron con los impuestos pagados. Nuevamente en 1807 desde La Guaira arribaron unas 262 fanegas 21 ½ libras por un monto de 4.851 ps y que debieron cancelar sus impuestos en Cumaná.

Los hechos anteriormente narrados resultan significativos pues existen algunos puntos no muy claros respecto al papel jugado por Cumaná como moderador del comercio oriental y su efectivo movimiento de mercancías pues, si se considera que se trataba de una zona con un desarrollo marginal, una población escasa y con poco capital, debía resultar muy difícil costear las voluminosas introducciones europeas al punto que ellas determinaron que su balanza fuera negativa. Ciertamente, algunos productos salieron hacia

³³⁵ Hay que tener presente, según afirmaba Humboldt, que muchas personas preferían realizar el trayecto hacia Caracas por vía terrestre por el malestar que les causaba (y posiblemente hasta la pérdida de mercancías) el remontar contracorriente las aguas del mar. Humboldt, Alejandro de: Ob. Cit. Tomo II. Pág. 242.

el interior de su traspais pero éste se hallaba menos poblado aún. Así que no queda sino pensar que una buena parte de los “sobrantes” ha debido ser trasladada a otro mercado más próspero como Caracas pero, ello ha debido ser por intermedio de mulas o de manera subrepticia y, de ser así, las alternativas se amplían hacia toda la región caribeña. De esta forma, Cumaná no sólo actuaba como redistribuidora legal de lo que le arribaba sino que era un enclave para el negocio fraudulento en donde mucho tenían que ver los contactos de los extranjeros asentados en los puertos peninsulares quienes, además, remitirían otra carga no inscrita en ningún libro. Los factores que colaborarían con esta situación serían la cercanía a Caracas, la disposición accesible de su puerto, los altos impuestos a que eran sometidos los embarques (especialmente los referentes a puertos mayores), el cobro de sucesivos impuestos en la medida en que se trasladaban de un sitio a otro y la facilidad para comprar la aquiescencia de los funcionarios públicos.

Desde luego, la exportación furtiva empleando las propias embarcaciones metropolitanas también ha debido funcionar, sacando frutos bajo la cubierta de unos cuantos que recogían los registros y tomando, incluso, los pertenecientes a las provincias más próximas. Así que Cumaná, por su menor vigilancia, ha debido servir como una expedita puerta falsa para el comercio, especialmente, para el caraqueño.

Para efectuar una relación entre lo exportado por Cumaná y algún otro puerto de las provincias venezolanas, se ha tomado un informe respecto al puerto de la Nueva Barcelona que por Real Orden del 22 de febrero de 1802³³⁶ fue declarado puerto menor y por otra Real Orden, esta vez del 12 de noviembre de 1803³³⁷, se le concedió la posibilidad de tener su diputado en el Real Consulado de Caracas. Al respecto, el informe indica que entre 1806 y 1807 sólo salió una goleta hacia los reinos de España, la cual presentó la siguiente mercancía

Cuadro # 109

Mercancía Exportada desde la Nueva Barcelona hacia la Metrópoli (1806)			
Mercancías	Cantidades	Montos	
		Ps	Rs
cacao	515 &		
café	6 @		
rancho	285 ps 3 rs		
Total		8.564	7
Total en Ps		8.564,88	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de diez

Fuentes: AGN: IERH. Tomo CCLXXXVIII. Fol. 161.

De esta manera, se puede decir que todavía la Nueva Barcelona no había alcanzado el movimiento portuario ni mercantil cumanes aun cuando éste no fuera uno de los más relevantes en Hispanoamérica en relación con la metrópoli.

³³⁶ AGN: Reales Órdenes. Tomo XVI. Folio 6.

³³⁷ Íbidem. Folio 152.

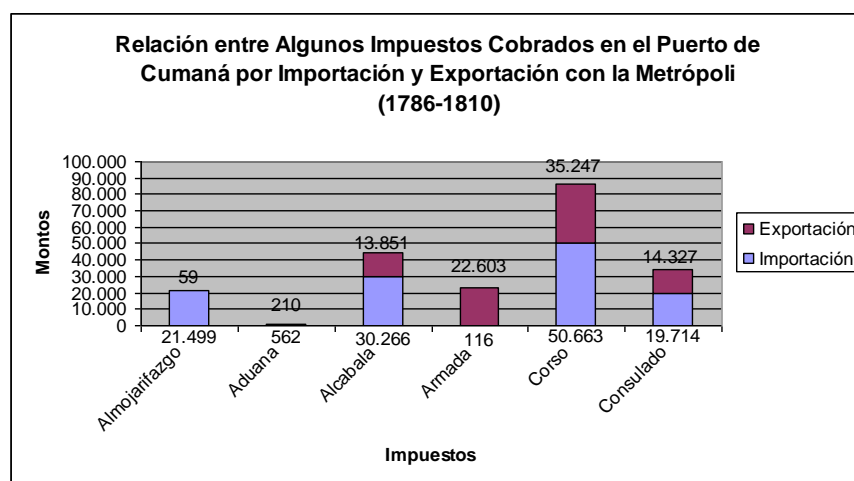
Recaudación fiscal:

Según los datos revisados para este estudio, la recaudación fiscal efectuada a través del Puerto de Cumaná por concepto del comercio con la metrópoli permitió alcanzar el monto de 214.465 ps, de los cuales unos 128.167,6 ps correspondieron a las importaciones y 86.297,2 a las exportaciones, así que entre ambas cifras hubo una diferencia de 41.870 ps a favor de lo recabado por las importaciones.

El año con mayor exacción fiscal, tanto para la introducción como para la extracción, fue el de 1793 cuando para el primer caso se percibieron 18.118 ps y para el segundo fue de 14.935 ps, de modo que totalizó 33.053 ps. Y el año con menor requerimiento fiscal resultó ser 1807 ya que por importación se recabó unos 363 ps y por exportación el monto sólo alcanzó a los 921 ps, de modo, que en total las Cajas Reales percibieron unos 1.284 ps durante ese año.

El impuesto que significó la mayor suma de contribuciones resultó ser el corso pues sus 85.909 ps (50.662,5 ps por importación y 35.246,5 ps por exportación) significaron el 40% del total recaudado. El segundo lugar lo alcanzó la alcabala puesto que los 30.266,2 ps recabados por importaciones y los 13.851,1 por exportaciones simbolizaron el 20,6% de lo cobrado. Por su parte, el impuesto al Consulado permitió alcanzar la cifra de 34.040,88 ps, marcando así un 15,9% del total. En general, la relación entre los impuestos más relevantes y comúnmente exigidos para la importación como para la exportación se puede apreciar con mayor claridad en el siguiente gráfico:

Gráfico # 50



Nota: Los pesos están expresados en unidades de diez

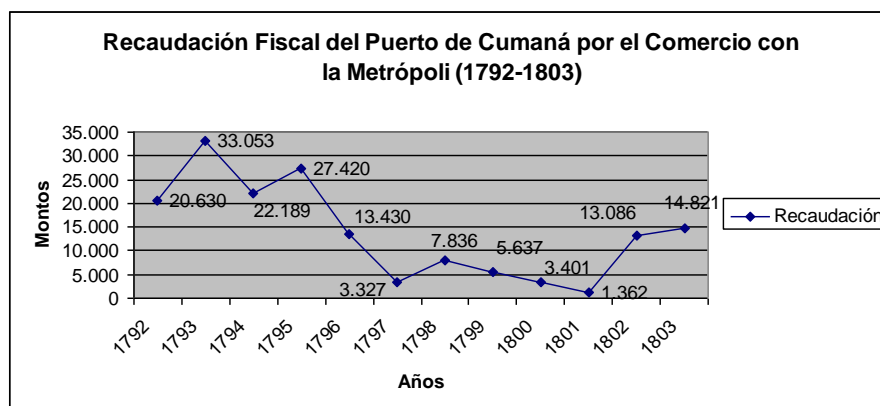
Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Al visualizar únicamente la serie completa comprendida entre los años de 1792-1803, se aprecia que sólo durante 1802³³⁸ la recaudación fiscal por exportaciones superó a la de importaciones, en este caso por 6.369 ps cuando en toda la serie la sumatoria de las diferencias a favor de las importaciones alcanzó los 39.201 ps. Por otro lado, el año de

³³⁸ Hay que tener presente que durante ese año se pudo transportar hacia Europa una muy alta cantidad de frutos locales que no habían podido salir por la guerra que desde 1797 se mantenía contra Inglaterra y el bloqueo que ello implicaba.

menor recaudación fiscal fue 1801 cuando sólo se logró alcanzar la cifra de 1.362 ps. Otro aspecto a considerar es que entre 1792 y 1795 la recaudación se mantuvo en montos altos, de hecho, en los mayores montos percibidos por el Puerto de Cumaná considerando la serie completa de 1786-1810, puesto que en total se colectó unos 103.292 ps pero ya en 1796 la cifra cayó a casi la mitad de lo percibido el año anterior, o sea, de 27.420 ps bajó a 13.430 ps. De modo que la Real Hacienda no se pudo recuperar en los años subsiguientes pues entre 1796 y 1803 la recaudación total se estimó en 62.901,2 ps y sólo entre 1802-1803 recibió un pequeño empuje por cuanto se logró cobrar unos 27.907,3 ps. Claro, que toda esta situación se explica por los acontecimientos bélicos ocurridos en Europa y las alianzas y rupturas de relaciones de la metrópoli con las demás potencias.

Gráfico # 51



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná: Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Dado que se posee la información de lo cancelado por impuestos por las mercancías extraídas en la única nave expedida desde la Nueva Barcelona a la metrópoli en 1806 y lo cancelado en La Guaira durante el año 1800, se puede lograr una visualización del significado que en materia fiscal poseía el puerto neoandaluz. Así, la Nueva Barcelona recabó 256,94 ps en 1806 (7,5% de lo recaudado por Cumaná y 1,9% con respecto a La Guaira, ambos en 1800). En La Guaira, en cambio, sus oficiales de Hacienda informaron que el monto colectado ascendió a 13.088,06 ps (3.129,75 ps por importaciones y 9.958,31 ps por exportaciones), mientras que para el año de 1800 Cumaná logró recabar tan sólo 3.400,9 ps, o sea, un 26% de lo obtenido por el puerto caraqueño. Sin embargo, esta cifra se logró rebasar en Cumaná entre 1792-1795 así como en 1803 y acercarse bastante en 1796 y 1802.

Cuadro # 110

Recaudación Fiscal en el Puerto de Cumaná por Importación y Exportación con la Metrópoli (1786-1810)

Años	Almojarifazgo	Aduana	Alcabala	Armada	Corso	Consulado	Almirantazgo	Almirante	Hospital	Total	%
	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	Ps	
1786	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1787	36,6	772,3	2.606,8	1.488,4	1.316,4	0,0	0,0	0,0	0,0	6.220,6	2,9
1788											
1789											
1790	2.616,2	0,0	7.408,4	4.462,1	3.839,5	0,0	0,0	0,0	0,0	18.326,0	8,5
1791											
1792	2.819,1	0,0	8.619,9	4.663,6	4.527,6	0,0	0,0	0,0	0,0	20.630,2	9,6
1793	4.811,8	0,0	13.720,9	7.668,3	6.852,1	0,0	0,0	0,0	0,0	33.053,1	15,4
1794	3.386,1	0,0	6.772,7	3.909,3	5.934,6	2.186,1	0,0	0,0	0,0	22.188,8	10,3
1795	7.136,3	0,0	4.470,9	0,0	10.469,7	5.342,9	0,0	0,0	0,0	27.419,8	12,8
1796	703,2	0,0	487,3	0,0	8.157,5	4.082,1	0,0	0,0	0,0	13.430,1	6,3
1797	0,0	0,0	0,0	0,0	2.218,5	1.108,9	0,0	0,0	0,0	3.327,4	1,6
1798	0,0	0,0	0,0	0,0	5.224,3	2.612,1	0,0	0,0	0,0	7.836,4	3,7
1799	0,0	0,0	0,0	331,3	3.537,0	1.768,5	0,0	0,0	0,0	5.636,8	2,6
1800	0,0	0,0	0,0	0,0	2.267,3	1.133,6	0,0	0,0	0,0	3.400,9	1,6
1801	48,4	0,0	30,6	0,0	855,5	427,8	0,0	0,0	0,0	1.362,3	0,6
1802	0,0	0,0	0,0	0,0	8.418,0	4.208,9	0,0	0,0	459,1	13.086,0	6,1
1803	0,0	0,0	0,0	0,0	9.110,8	4.555,3	0,0	0,0	1.155,3	14.821,3	6,9
1804											
1805	0,0	0,0	0,0	0,0	5.596,6	2.798,4	0,0	0,0	1.609,4	10.004,4	4,7
1806											
1807	0,0	0,0	0,0	196,7	701,5	375,1	0,6	4,0	6,0	1.283,9	0,6
1808											
1809											
1810	0,0	0,0	0,0	0,0	6.882,3	3.441,1	0,0	0,0	2.113,5	12.436,9	5,8
Totales	21.557,8	772,3	44.117,5	22.719,6	85.909,2	34.040,9	0,6	4,0	5.343,2	214.464,9	100,0

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

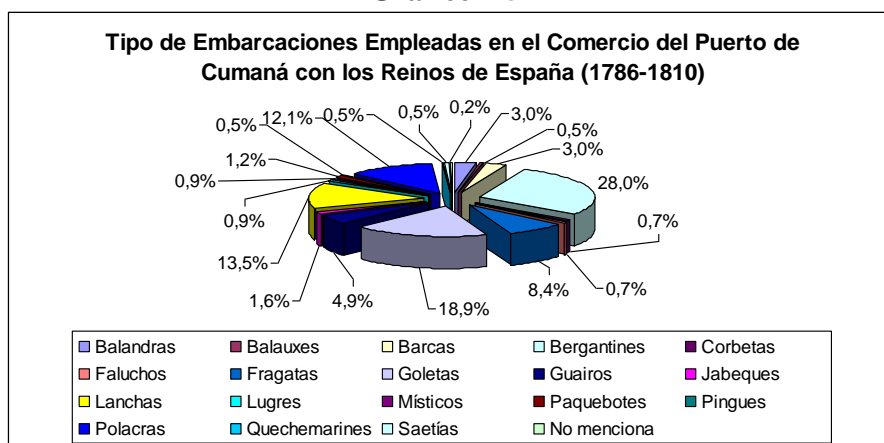
Movimiento Naviero:

Para este estudio se ha logrado ubicar 429 movimientos entre el Puerto de Cumaná y los embarcaderos metropolitanos, distribuidos en 180 (41,96%) arribos y 249 (58,04%) partidas, o sea que entre uno y otro hubo una diferencia de 69 movimientos.

En este tráfico comercial se emplearon 18 tipos de naves, incluyendo las pequeñas que trasladaban la mercancía hasta La Guaira para ser trasbordada a otra embarcación de mayor calado que sería la que definitivamente conduciría los productos a los reinos de España. Así pues que la nave mayormente utilizada fue el bergantín del cual se localizaron 72 registros mercantiles para las entradas y 48 para las salidas, dando un total de 120 giros con esa nave, o sea, que ella representó el 28%. La siguiente nave más común fue la goleta

que representó el 19% al darse un total de 81 giros con ella, es decir, 17 de entradas y 64 de salidas. Con el 14% estarían las lanchas ya que se emplearon unas 57 para la salida y otra para una entrada³³⁹. Después, con 33 entradas y 19 salidas tendríamos a las polacras puesto que su total de 52 movimientos representaría el 12%. Las fragatas, por su lado, accedieron al 8,4% pues se emplearon en 36 giros: 21 arribos y 15 partidas. Y el resto de las embarcaciones obtuvo porcentajes inferiores al 5%, aunque hubo 1 (0,2%) entrada en la que no se especificó el tipo de nave usada. En fin, que en al menos las dos primeras embarcaciones, este estudio indica que en Cumaná se seguía el mismo patrón que el reseñado por Lucena Salmoral³⁴⁰ para el caso del comercio de La Guaira con la metrópoli durante los años 1807-1812. En general, la distribución naviera se puede apreciar en el siguiente gráfico

Gráfico # 52



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

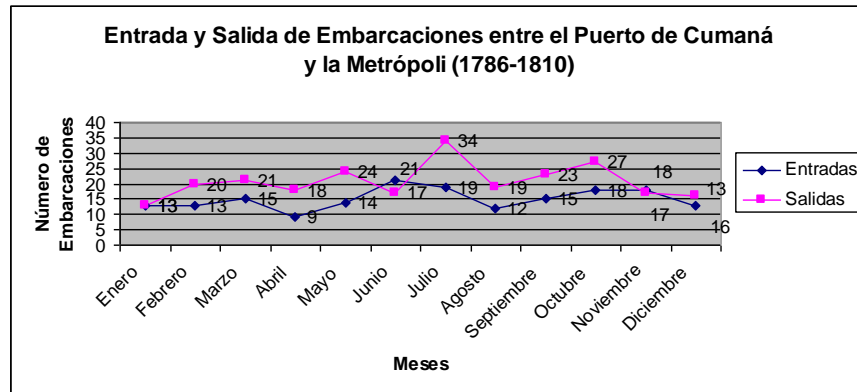
El promedio mensual para los arribos ascendió a 15 el cual se logró exactamente en los meses de marzo y septiembre; se superó en junio, julio, octubre y noviembre siendo junio el mes con mayor número de entradas al alcanzar las 21. En cuanto a las salidas, el promedio se ubicó en 21 naves y fue remontado en mayo, julio, septiembre y octubre³⁴¹, mientras que marzo lo igualó. Ahora, el pico más alto para las exportaciones se logró durante el mes de julio, o sea, una vez obtenida la cosecha más alta que era la de mediados de año. Así pues que con un promedio total de 36 embarcaciones mensuales, éste se alcanzó o superó durante seis meses que fueron: marzo, mayo, junio, julio, septiembre y octubre. De modo, que apreciando el cuadro general de arribos y salidas de embarcaciones, todo parece indicar nuevamente que está relacionado con la recolecta de las cosechas de mediados de año que eran las más abundantes y con los factores climatológicos.

³³⁹ Se debe recordar que aquí se asientan las remisiones de frutos locales hacia La Guaira pero con destino final hacia la metrópoli, de allí que aparezcan esas naves tan pequeñas en el conteo.

³⁴⁰ Lucena Salmoral, Manuel: *Los Mercados Exteriores de Caracas a Comienzos de la Independencia*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1992. Pág. 236.

³⁴¹ El tráfico desde Europa se restringía algo a finales de agosto y septiembre debido a la presencia de huracanes. Lucena Salmoral, Manuel: *Íbidem*. Pág. 247. Y el mismo autor informa que, al menos el viaje entre Cádiz y La Guaira se hacía en 29 días en goleta y 31 en jabeque, mientras que desde Cumaná a Cádiz se cubría en 55 días en bergantín y 65 días en polacra. Lucena Salmoral, Manuel: *Vísperas de la Independencia Americana: Caracas*. Editorial Alhambra, Madrid, 1986. Pág. 187.

Gráfico # 53



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1972, 1976, 1981, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2004, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 y 2019.

Dentro de la serie 1792-1803 se produjo el 82% de los movimientos navales, de los cuales el 38,9% correspondió a los arribos y el 61,08% a los despachos. De manera pues, que para las entradas se efectuaron unas 137 y para las salidas el total ascendió a 215, resultando que el promedio general fue de 29,3 naves anuales. El promedio para las entradas (11,4 naves anuales) fue superado en los años 1793, 1795, 1796, 1799, 1802 y 1803. En cuanto a las salidas, su promedio que se calculó en 17,9, fue rebasado en 1792, 1794, 1795, 1796, 1802 y 1803. Destacándose para esta serie el año de 1803 en el área de las entradas al haber arribado unas 27 naves (20%) de las 137 y luego el año de 1796 en las partidas con 32 naves (15%) de las 215 contabilizadas para esta serie.

Periodización:

Una de las finalidades de las investigaciones históricas es la de lograr ubicar las semejanzas y diferencias entre los hechos ocurridos para lograr componer una periodización dentro de la etapa estudiada. Bajo esta perspectiva, se ha pretendido tomar únicamente la serie de años comprendida entre 1792 y 1803 ya que está completa, mientras que si se elabora abarcando todos los años de este estudio se corría el riesgo de caer en errores por los vacíos existentes y por las transformaciones comerciales que sucedían a la par que cambiaban las condiciones políticas en esta época tan convulsionada. Visto de esta manera, se determinaron las siguientes etapas:

I.- Etapa de ascenso comercial (1792-1795):

Al morir Carlos III en diciembre de 1788 le sucedió su hijo Carlos IV quien trató de continuar la obra de su antecesor manteniendo en la Secretaría del Despacho al Conde de Floridablanca, mas el inicio de los acontecimientos revolucionarios franceses llevaron a este funcionario a establecer una política dirigida a silenciar toda información procedente de ese país a la par que se difundían críticas contrarias a los sublevados. Circunstancia que fue aprovechada por los partidarios de la oposición nacional para coaccionar al rey hasta que lograron la remoción del ministro y el nombramiento del Conde de Aranda quien representaba al grupo militar.

Aranda supuso un cambio en las relaciones con Francia ya que como exembajador en ese país, conocía a muchos de los revolucionarios y pudo mostrar una cara más tolerante

mientras la situación no se radicalizó, momento en el cual tuvo que sugerirle a Carlos IV la conveniencia de ejercer presión internacional participando en la alianza de las monarquías europeas. La falta de decisión del rey fue aprovechada por su esposa María Luisa de Parma quien hizo que Aranda fuera sustituido por Manuel Godoy, un joven inexperto en asuntos de alto Estado y de la diplomacia.

Como miembro de la coalición en contra de Francia, España pudo penetrar en el territorio galo gracias a la acción del General Ricardos, mas la muerte de este oficial condujo a la retirada de las tropas españolas y la pérdida de algunas plazas al norte de la península ibérica, así que se hizo necesario acordar una paz (Basilea, el 22 de julio de 1795) en cuyos términos se comprendía la devolución de los territorios invadidos por los franceses a cambio de la parte española de Santo Domingo en el Caribe y que trajo como consecuencia la emigración de muchos de sus habitantes hacia otras áreas imperiales, siendo Cumaná uno de los destinos escogidos debido, en primer lugar, a los nexos comerciales que los unían desde antaño y, en segundo término, a las similitudes geográficas.

En el aspecto de la compraventa con la metrópoli, la economía cumanesa siguió bajo el impulso dado durante el reinado de Carlos III, quizás, gracias a la continuidad en el mando del gobernador Vicente de Emparan. Pero tampoco parece haberla afectado negativamente la prohibición del tráfico con Francia al declararse la guerra con ese país en 1793 en el sentido de que los corsarios de aquel país hubieran impedido el tránsito de las embarcaciones por la vía del Caribe o del Atlántico. Aun cuando hubo una breve desaceleración en 1794, lo cierto es que los intercambios comerciales lograron su mayor pico en el transcurso de 1795. Esto se evidencia en que el capital negociado para este período fue de 1.423.432 ps, que representó el 41,57% de lo mercadeado para toda la serie.

En esta etapa, las importaciones fueron de 949.916,19 ps (47,51%) y las exportaciones 473.516,19 ps (33,23%), de modo que la diferencia a favor de las importaciones fue de 476.400 ps, siendo el promedio anual negociado de 355.858,09 ps y que fue superado en 1793 y en 1795, acumulando entre ambos unos 837.704 ps, mientras que los años de 1792 y 1794 sumaron 585.728 ps.

El movimiento naviero para esta etapa fue de 137 embarcaciones o, lo que es lo mismo, el 39% del total de las 352 que participaron para toda la serie comprendida entre 1792 y 1803. Curiosamente, también esa cifra de 137 naves fue el total de las que integraron el grupo de las importaciones. En cuanto a la entrada de barcos para este lapso, la cifra ascendió a 47, lo que significa que fue el 34% del total general para los arribos que fue, como se dijo, de 137. Los despachos fueron más numerosos ya que alcanzaron a 90 (42%) de un total de 242. Así que si se relaciona el número de barcos participantes con el capital involucrado, podremos decir que el promedio transado para este período fue de 10.390 ps por embarcación.

Del total de 35 terminales con las que comerció Cumaná a lo largo de los años comprendidos entre 1786-1810, se ha verificado que durante la etapa ahora en cuestión (1792-1795) Cumaná mantuvo contacto con 12 (34%) de ellas, aun cuando para las importaciones sólo transó con 10 (28,57%) y para las exportaciones se redujeron a 5 (14,29%). La terminal que mayor movimiento tuvo fue la de Barcelona-Málaga con 382.849,31 ps (26,9%), luego la siguió una terminal poco específica como fue la catalogada como "España" y que movilizó el 25,95%, o sea, unos 369.340,31 ps, seguida por Cádiz con el 23,17% ó 329.864,38 ps. Por intermedio de La Guaira se transportó el 15,41% correspondiente a esta etapa y que significó unos 219.314,81 ps resultando, además, que junto a la terminal que comprende a Trinidad-España fueron las dos únicas que resultaron

con balanza positiva para el puerto neoandaluz, sólo que para efectos de este estudio se ha hecho hincapié en las remisiones a los reinos de España vía algún puerto provincial venezolano y no a las recepciones que son tomadas como parte del comercio de las provincias locales, esto es para controlar mejor los montos de las mercancías cumanesas y evidenciar que, en ocasiones, los totales de La Guaira, por ejemplo, se lograban gracias a la contribución de otras regiones.

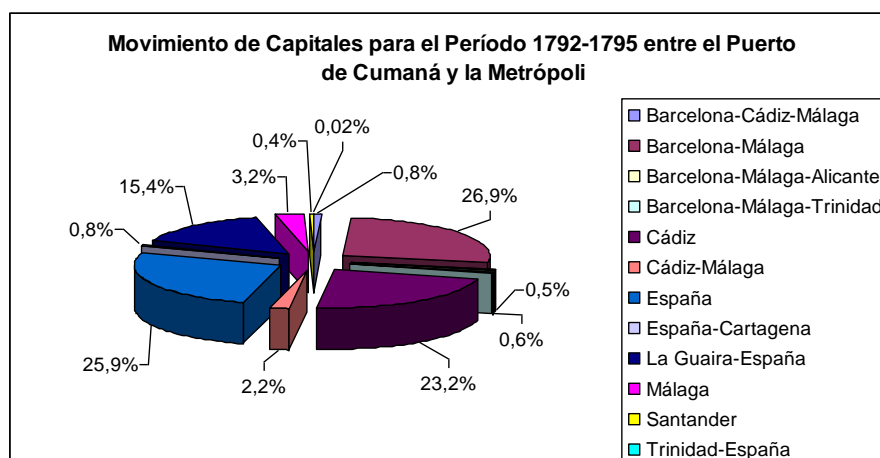
Cuadro # 111

Movimiento de Capital para el Período 1792-1795 entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli					
Puertos	Importación	Exportación	Total	Porcentaje	Balanza
Barcelona-Cádiz-Málaga	11.647,44	0,00	11.647,44	0,82	-11.647,44
Barcelona-Málaga	324.820,00	58.029,31	382.849,31	26,90	-266.790,69
Barcelona-Málaga-Alicante	7.282,50	0,00	7.282,50	0,51	-7.282,50
Barcelona-Málaga-Trinidad	8.579,81	0,00	8.579,81	0,60	-8.579,81
Cádiz	287.582,06	42.282,31	329.864,38	23,17	-245.299,75
Cádiz-Málaga	31.449,38	0,00	31.449,38	2,21	-31.449,38
España	215.694,56	153.645,75	369.340,31	25,95	-62.048,81
España-Cartagena	10.761,81	0,00	10.761,81	0,76	-10.761,81
La Guaira-España	0,00	219.314,81	219.314,81	15,41	219.314,81
Málaga	45.916,75	0,00	45.916,75	3,23	-45.916,75
Santander	6.181,88	0,00	6.181,88	0,43	-6.181,88
Trinidad-España	0,00	244,00	244,00	0,02	244,00
Total	949.916,19	473.516,19	1.423.432,38	100,00	-476.400,00

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1985, 1988, 1991 y 1994.

Gráfico # 54



Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1985, 1988, 1991 y 1994.

II.- Etapa de decadencia comercial (1796-1801):

Durante esta fase se dio inicio a un estado de acercamiento con Francia, tal cual como había sucedido con los pactos de familia, esto último en respuesta a la actitud asumida por Inglaterra en momentos en que la coalición contra Francia no trató de ayudar a España sino que mostró una actitud proclive a conducirla hacia el descenso de su capacidad marítima. Por ello, el 18 de agosto de 1796 se firmó en San Ildefonso un tratado de alianza ofensiva-defensiva entre ambos países, por el cual realmente España quedó atada a los destinos y decisiones de Francia al punto que el 6 de octubre le declaró la guerra a Inglaterra. Entre tanto, el día de San Blas estalló una conspiración cuya finalidad era establecer el régimen republicano en España. Una vez detenidos los comprometidos, fueron enviados a diferentes cárceles de América, incluidas las venezolanas.

Las acciones de guerra de la nueva contienda contra Inglaterra se desarrollaron principalmente en el mar y, dada la fortaleza bélica de esa nación demostrada en la derrota de San Vicente (14 de febrero de 1797) y en la toma de la isla de Trinidad, se produjo un colapso en el comercio de España con las Indias. Así que la metrópoli se vio insólitamente obligada a abrir los puertos americanos a los barcos de las potencias neutrales (18 de noviembre de 1797).

La firma del tratado de Campoformio (octubre de 1797) dejó prácticamente a España fuera de los convenios acordados por su aliada por lo cual en el país se produjo un gran malestar en contra de Godoy y por ello no le fue difícil al rey atender las exigencias del nuevo embajador francés acerca de la destitución del Príncipe de la Paz por considerar que pretendía restablecer la monarquía francesa. Separado Manuel Godoy del cargo mas no alejada su influencia sobre el gobierno, lo sustituyó Francisco de Saavedra (antiguo intendente de Venezuela) y luego Mariano Urquijo.

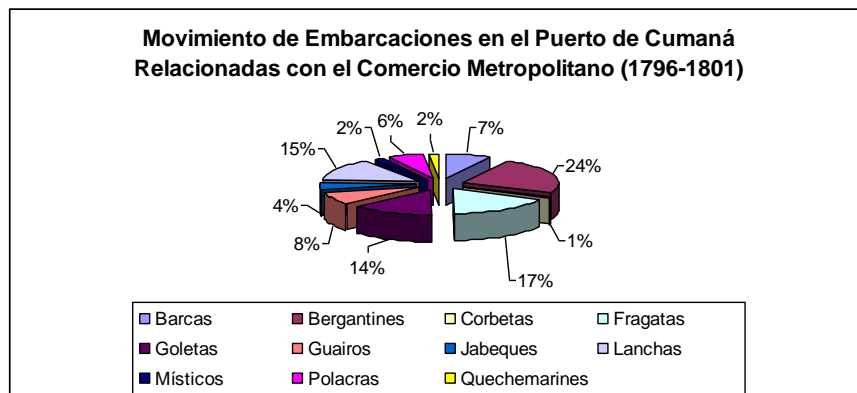
Entre tanto, la situación económica española era bastante delicada pues las constantes emisiones de vales reales hizo que éstos se depreciaran y el prolongado período bélico contra Gran Bretaña obstruyó la entrada de plata americana así como el libre fluir de las embarcaciones por el Atlántico y, aunque se apeló al comercio con las Indias a través de barcos de naciones neutrales, los ingresos aduaneros se vieron mermados. Así que la solución ofrecida para 1798 fue la expropiación forzosa y venta en subasta pública de los bienes de las instituciones benéficas y de algunas órdenes religiosas como las de los jesuitas para colocar el producto de sus ventas en cajas destinadas a la amortización de la deuda. Bajo estas condiciones, era natural que bajaran los salarios y el empleo. Mas la situación se agravó porque también bajó la producción de trigo y los precios del pan se elevaron provocando un cierto malestar social.

Aun cuando en 1796 los negocios cumaneses con la metrópoli fueron bastante elevados (408.332,69 ps), la verdad es que sufrieron un descenso respecto al año anterior (480.762,19 ps) pero más grave aún fue la situación durante 1797 (110.888,19 ps) cuando, como se explicó, Inglaterra interfirió fuertemente en el tráfico atlántico hispano. Sin embargo, hubo una leve recuperación del mismo durante 1798 (261.206,88 ps) para caer estrepitosamente en los subsiguientes años y, muy especialmente, en 1801 (44.137 ps) cuando se llegó a una cota no vista en los nueve años precedentes. En total, se negociaron 1.114.782 ps que representaron el 32,56% para todo el período 1792-1803, lo cual significa que hubo una merma de 308.650 ps con respecto a lo mercadeado durante los cuatro años de la etapa anterior. Además, el promedio anual se ubicó en 185.796,99 ps que sólo fue superado en 1796 y 1798. Las exportaciones se ubicaron en 399.131,94 ps (28,01% del

total para el período) y las importaciones se situaron en 715.650 ps (36,79%) por lo que la diferencia entre ambas fue de 316.518,06 ps. Las transacciones de los años extremos resultaron ser con respecto a la totalidad del período 1792-1803, el 11,9% para 1796 y el 1,29% para 1801.

El movimiento naviero fue de 52 arribos (38% de las entradas) y 69 partidas (32% de las salidas), alcanzándose entonces la suma de 121 movimientos (34% del total). El promedio de capital transado por nave fue de 9.213,1 ps, o sea, una diferencia de 1.176,9 ps con respecto a la etapa precedente.

Gráfico # 55



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1996, 1999, 2006, 2007 y 2009.

Para esta etapa se comerció con un total de 14 terminales (40%) pero para las introducciones se necesitaron 13 (37%) y para las exportaciones se emplearon 6 (17%). Las terminales con mayor movimiento total fueron Cádiz (30,84%), “España” (19,47%) y Barcelona-Málaga (11,65%). De modo que en esta etapa, aparentemente, el puerto andaluz de Cádiz superó al de Barcelona, y sólo variaría esta situación suponiendo que el término “España” significara “Barcelona” puesto que sumando ambos porcentajes (Barcelona y “España”) daría un 31,12%. La terminal menos empleada fue la que se sirvió de la isla de Margarita como puente para las importaciones procedentes de La Coruña (0,01%), mientras que para La Guaira se remitió mercancía por el valor de 107.777,44 ps que representó el 9,67%, o sea, unos 111.537,38 ps menos que durante la etapa anterior.

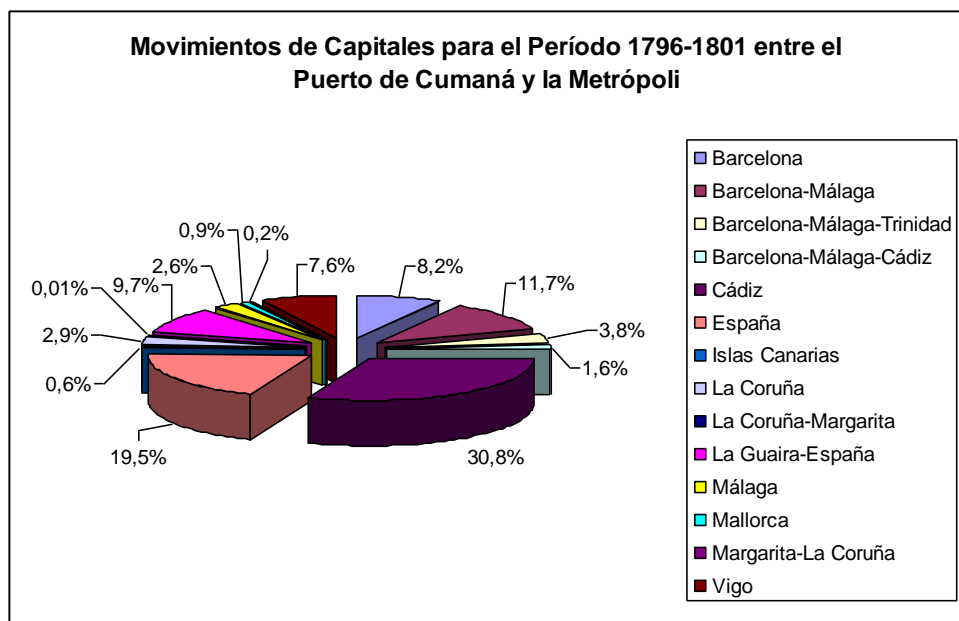
Cuadro # 112

Movimiento de Capital para el Período 1796-1801 entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli					
Puertos	Importación	Exportación	Total	Porcentaje	Balanza
Barcelona	61.450,69	29.913,00	91.363,69	8,20	-31.537,69
Barcelona-Málaga	129.881,31	0,00	129.881,31	11,65	-129.881,31
Barcelona-Málaga-Trinidad	42.147,13	0,00	42.147,13	3,78	-42.147,13
Barcelona-Málaga-Cádiz	18.048,13	0,00	18.048,13	1,62	-18.048,13
Cádiz	259.964,19	83.809,19	343.773,38	30,84	-176.155,00
España	46.728,63	170.303,56	217.032,19	19,47	123.574,94
Islas Canarias	7.197,81	0,00	7.197,81	0,65	-7.197,81
La Coruña	29.485,00	2.309,88	31.794,88	2,85	-27.175,13
La Coruña-Margarita	83,63	0,00	83,63	0,01	-83,63
La Guaira-España	0,00	107.777,44	107.777,44	9,67	107.777,44
Málaga	28.756,94	0,00	28.756,94	2,58	-28.756,94
Mallorca	9.799,63	0,00	9.799,63	0,88	-9.799,63
Margarita-La Coruña	2.238,88	0,00	2.238,88	0,20	-2.238,88
Vigo	79.868,06	5.018,88	84.886,94	7,61	-74.849,19
Total	715.650,00	399.131,94	1.114.781,94	100,00	-316.518,06

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1996, 1999, 2006, 2007 y 2009.

Gráfico # 56



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1996, 1999, 2006, 2007 y 2009.

Ya que se posee información procedente de los ministros de Hacienda referente a La Guaira respecto al año de 1800, entonces, se puede comparar el movimiento naviero del

Puerto de Cumaná contra aquella plaza mercantil. Así, se tiene que para nuestro embarcadero oriental la situación fue la siguiente:

Cuadro # 113

Movimiento de Embarcaciones entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli (1800)						
		Tipo de Embarcaciones				
		Barcas	Bergantines	Fragatas	Goletas	Polacras
Puertos						
Entradas	La Coruña-Mta.	0	1	0	0	0
	Vigo	0	1	0	0	0
	Canarias	0	0	1	0	0
	Cádiz	1	1	1	0	0
	Málaga	0	0	0	0	1
	Barcelona	0	0	0	0	1
	Subtotal	1	3	2	0	2
Salidas	Cádiz	1	0	0	0	0
	España	0	1	1	1	2
	Subtotal	1	1	1	1	2
Total		2	4	3	1	4

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomo 2007.

Mientras que el puerto de La Guaira obtuvo los siguientes números:

Cuadro # 114

Movimiento de Embarcaciones entre La Guaira y la Metrópoli (1800)							
		Tipo de Embarcaciones					
		Bergantines	Diates	Fragatas	Goletas	Laúdes	Polacras
Puertos							
Entradas	Cádiz	0	1	0	0	0	1
	Pasajes	1	0	0	0	0	0
	Subtotal	1	1	0	0	0	1
Salidas	Cádiz	2	1	1	2	1	0
	Pasajes	1	0	0	0	0	0
	Subtotal	3	1	1	2	1	0
Total		4	2	1	2	1	1

Fuente: AGN. IERH. Tomo CLXV. Fol. 282.

Se puede agregar que las embarcaciones que entraron al puerto de La Guaira fueron las siguientes: el bergantín “S. Ignacio de Loyola” con su capitán D. Juan Jacinto de Iztueta, la polacra “Buen Viaje” conducida por el capitán D. Josef Fontanils y el diate “La Unión” con su capitán D. Domingo de Irum. Para las salidas fueron el bergantín y el diate ya nombrados más el bergantín “S. Antonio de Padua” capitaneado por D. Antonio de Pasos, el bergantín “Gran Poder de Dios” dirigido por D. Antonio Rodríguez Barrada, el laúd “N. S. del Carmen” bajo el mando de D. Antonio Crespo, la goleta “N. S. del “N. S. del Rosario” con D. Leonardo Miguel Camerino y, por último, la goleta “la Venus” dirigida por D. Saturnino Baringnaga.

En cuanto a la mercancía movilizada para el año en cuestión, Cumaná importó 60.372,25 ps y exportó 52.998,44 ps (ver cuadros # 115 y # 116), en cambio por La Guaira la situación fue la siguiente:

Cuadro # 115

Mercancía Exportada e Importada por La Guaira en Relación a la Metrópoli (1800)				
Exportaciones			Montos	
Mercancías	Cantidades	Precios	Ps	Rs
Cacao	3.108 & 105 lbs	13 ps	40.404,0	4 1/2
Cacao	3.257 & 9 lbs	11 ps	35.827,0	7 1/2
Cacao	1.408 & 87 lbs	9 ps	12.679,0	1
Total cacao	7.774 & 91 lbs		88.910,0	13
Palo de Brasil	.	12 rs qql	24,0	7
Azúcar	14 @	2 ps	28,0	
Café de 1ra.	3.307 lbs	8 ps qql	264,0	4 1/2
Café de 2da.	300 lbs	6 ps qql	18,0	
Total café	3.607 lbs			
Cueros	3.023	6 rs	2.267,0	2
Añil	1.856 lbs	10 rs	2.320,0	
Medias suelas	48	8 rs	48,0	
Cobre	5.417 lbs	1 rl	677,0	1
Rancho			705,0	
Total			95.264,0	3 1/2
Total en Ps			95.264,44	
Importaciones			Montos	
Mercancías	Cantidades	Precios	Ps	Rs
Efectos Extranjeros			9.843	11,5
Efectos Españoles			12.405	4,5
Libres y Sedería			17.910	13
Total			40.158	29
Total en Ps			40.161,63	
Total General			135.426,06	
Balanza General			55.102,81	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuente: AGN. IERH. Tomo CLXV. Fol. 282.

Pero estos números tienen más sentido si se comparan con algunas cifras procedentes de Cumaná:

Cuadro # 116

Exportación Parcial e Importación Total Efectuada por Cumaná en Relación a la Metrópoli (1800)				
Exportaciones			Montos	
Mercancías	Cantidades	Precios	Ps	Rs
Añil	2.553 lbs		2.941	3
Cacao	4.775 & 350,5 lbs		47.780	15,5
Total			50.721,0	18 1/2
Total en Ps			50.723,31	
Importaciones			Montos	
Mercancías	Cantidades	Precios	Ps	Rs
Géneros, efectos, etc.			60.285	29
Sedería			83	5
Total			60.368	34
Total en Ps			60.372,25	
Total General			111.095,56	
Balanza General			-9.648,94	

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomo 2007.

Ahora bien, al sumar los valores totales de los capitales que en 1800 movilizaron los puertos indicados, veremos que, efectivamente, La Guaira con sus 135.426.06 ps aventajaba a Cumaná que transó 113.370,69 ps³⁴², estableciéndose así una diferencia entre ambos de 22.055,38 ps. O, visto de manera porcentual, Cumaná representó el 45,57% de los 248.796,75 ps que se comerciaron. Otra divergencia que existía entre el puerto neoandaluz y el caraqueño estribaba en que el primero dedicó un mayor porcentaje del capital a las importaciones metropolitanas (60.05%) mientras que La Guaira dominaba en las exportaciones (64,25%) hacia ese destino. En cuanto a los frutos exportados, también hay contrastes porque por La Guaira salió el 65,04% de los 136.693,44 ps expedidos por ambos puertos en lo referente al cacao, pero por Cumaná se logró el 55,91% de los 5.261 ps relativos a la salida del añil.

III. – Etapa de recuperación comercial (1802-1803):

Una vez que Napoleón comenzó a figurar en la política francesa, pudo manipular las ambiciones de poder de Godoy y hacer que firmara los tratados de febrero y marzo de 1801 a través de los cuales España le declaró la guerra a Portugal ocupándole el Alentejo en la llamada “Guerra de las Naranjas”. Más adelante, con la Paz de Amiens (1802), España recuperó la isla de Menorca y se mantuvo neutral cuando Francia reinició las acciones de guerra contra Inglaterra una vez que Pitt retornó al poder.

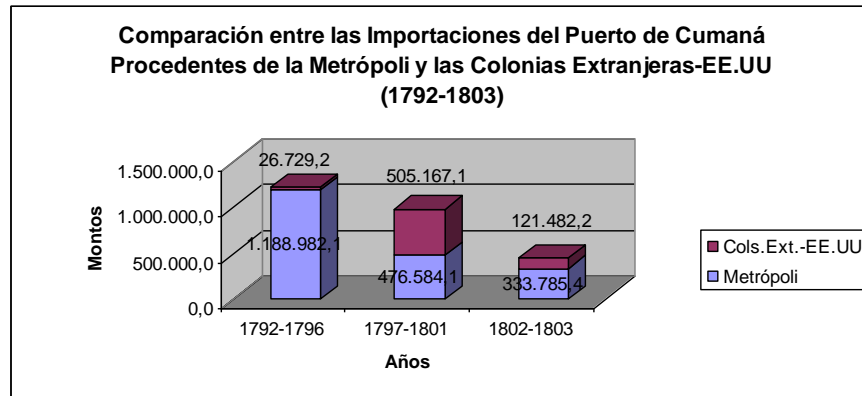
³⁴² Esta cifra se refiere al monto total de lo negociado por Cumaná con la metrópoli: 52.998,44 ps por exportación y 60.372,25 ps por importaciones.

En relación al comercio con Cumaná, éste tuvo un resurgimiento dado, quizás a que la breve estabilidad política permitió sacar las mercancías que estuvieron contenidas a ambos lados del océano mientras duró la guerra contra Inglaterra y que se aprovechó el armisticio existente para remitirlas a los consignatarios respectivos. También habría que pensar que el mercado interno no debió haber estado tan abarrotado de mercancía europea proveniente de las colonias extranjeras y de Estados Unidos porque aunque las importaciones de estas procedencias alcanzaron los 121.482,19 ps para esta etapa, las originadas en la metrópoli fueron de 333.785,38 ps³⁴³. En cuanto a las exportaciones a los reinos de España, se ubicaron en 552.209,88 ps por intermedio de la venta, principalmente, de algodón, añil, cacao y algo de café pero, igualmente se alcanzaron buenos números con las exportaciones al extranjero gracias también, al algodón y el cacao, agregándosele a esta lista para los ancladeros extranjeros, los cueros y las mulas, entre otros, lo que aportó unos 178.599,88 ps al grupo del mercado externo al imperio.

Al efectuar una comparación más profunda entre lo negociado por Cumaná con la metrópoli y las colonias extranjeras en función de las etapas de paz y de guerra, veremos que durante la etapa de concordia comprendida entre 1792-1796, tanto las importaciones como las exportaciones referidas a la metrópoli fueron las más resaltantes llegando unas a 1.188.982,1 ps y las otras a 642.782,9 ps en contra de lo ocurrido con los puertos extranjeros que se ubicaron en 26.729,2 ps para las introducciones y 270.202,6 ps para las ventas. Estos montos generales se vinieron abajo en los cinco años siguientes por cuanto se refiere a un período bélico y aunque se trató de sustituir al mercado metropolitano por el extranjero, no se alcanzaron las cifras totales ya que entre ambos mercados se logró sumar 1.705.090,9 ps (981.751,1 ps en importaciones y 723.339,8 ps en exportaciones) cuando en la etapa anterior fue de 2.128.696,9 ps (1.215.711,3 ps en introducciones y 912.985,6 ps en extracciones). Luego, entre 1802-1803, la metrópoli recuperó su posición preponderante, sin embargo, los promedios anuales por transacciones con los mercados exteriores al imperio, aunque no alcanzaron a los metropolitanos, sí fueron superiores a la etapa prebélica comprendida entre 1792 y 1796. Habría que agregar, además, que la diferencia entre todo lo aportado por los años prebélicos (2.128.696,9 ps) y los siguientes siete años fue de 762.471,3 ps.

³⁴³ Vale destacar también, que según acota García Baquero, durante ese año las exportaciones extranjeras efectuadas por Cádiz alcanzaron el 54,3% de modo que las españolas quedaron en 45,7%. García-Baquero G., Antonio: *Comercio Colonial y Guerras Revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. Sevilla, 1972. Pág. 164.

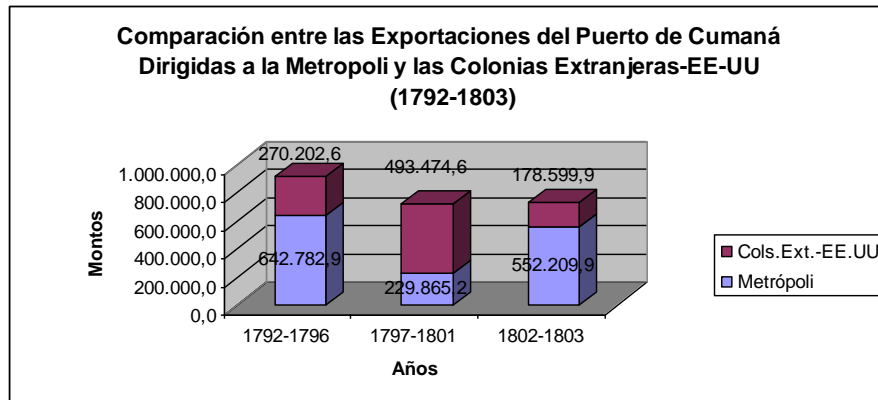
Gráfico # 57



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

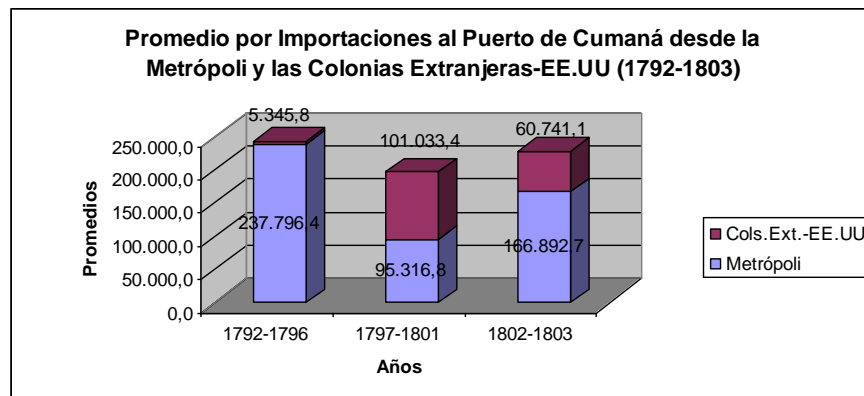
Gráfico # 58



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

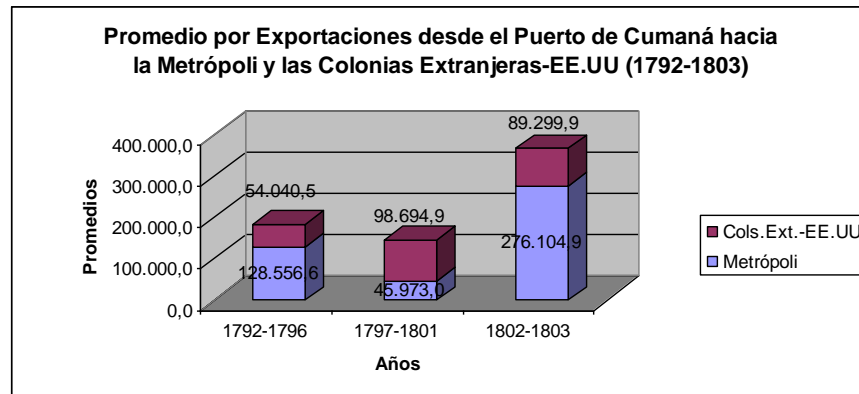
Gráfico # 59



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Gráfico # 60



Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGI: Audiencia de Ccs. Leg. 769. AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos 1971, 1985, 1988, 1991, 1994, 1996, 1999, 2006, 2007, 2009, 2010 y 2011.

Continuando con la etapa en cuestión (1802-1803), se puede decir que el capital total transado fue de 885.995 ps lo que representó el 25,87% de lo movilizado entre 1792-1803, todo ello con un promedio anual de 442.997,63 ps. Las exportaciones se calcularon en el 38,76% y las importaciones en el 16,69%. La diferencia entre lo vendido y lo comprado fue de 218.424,5 a favor de las ventas.

La entrada de embarcaciones al Puerto de Cumaná fue de 38 (28%) naves y la salida de 56 (26%), haciendo un total de 94 que significaría el 27% de todo el período 1792-1803. Predominando los bergantines, goletas y polacras para las entradas, mientras que en las salidas lo hicieron las lanchas, goletas y bergantines. El promedio de capital remitido por nave fue de 9.425,5 ps, quedando así unos 135,7 ps por encima de la media de la etapa anterior y 964,5 por debajo de la primera.

Se comerció con el 51,4% (18) terminales, de las cuales 12 (34,3%) correspondieron a las introducciones y 10 (28,57%) para las salidas. De todas ellas, la más comercial resultó ser la genérica “España” con 333.610,31 ps (37,65%), la siguió Barcelona-Málaga con 167.617,25 ps (18,92%) y luego Cádiz con 119.571,75 ps (13,5%), mientras que La Guaira fue empleada como terminal de trasbordo para 50.947 (5,75%) de lo remitido a “España” y Cádiz. La balanza quedó positiva para Cumaná por 218.424,5 ps, tomando siempre en cuenta que las naves que hicieron el trayecto entre Cumaná y La Guaira se consideraron dentro del comercio con la metrópoli, no así con las que lo hicieron en el proceso inverso pues se las anotó como parte del giro interno de las provincias venezolanas.

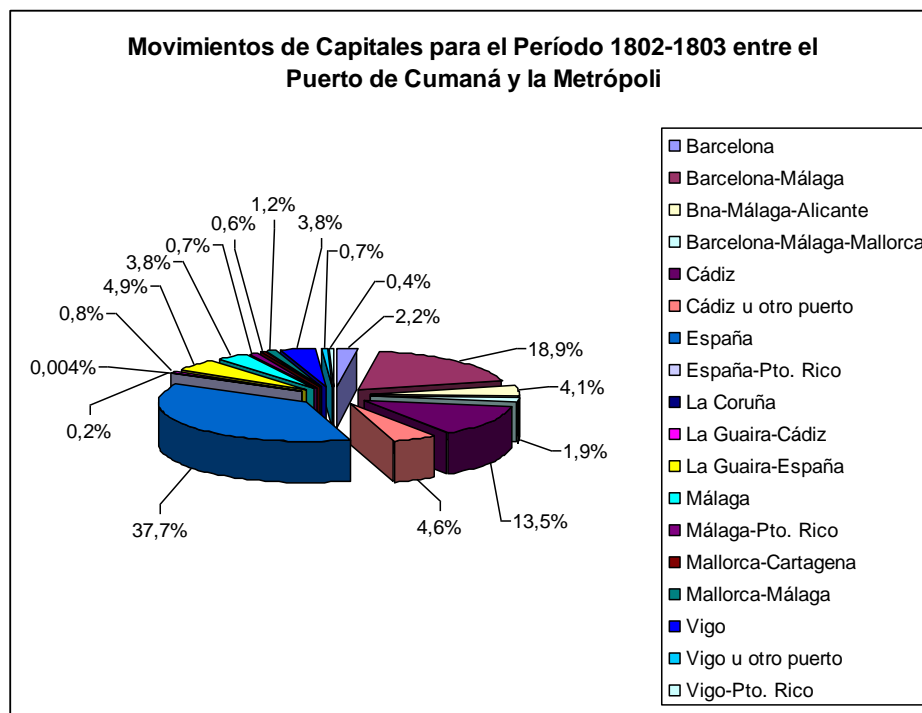
Cuadro # 117

Movimiento de Capital para el Período 1802-1803 entre el Puerto de Cumaná y la Metrópoli					
Puertos	Importación	Exportación	Total	Porcentaje	Balanza
Barcelona	19.295,00	0,00	19.295,00	2,18	-19.295,00
Barcelona-Málaga	129.437,69	38.179,56	167.617,25	18,92	-91.258,13
Barcelona-Málaga-Alicante	0,00	36.531,75	36.531,75	4,12	36.531,75
Barcelona-Málaga-Mallorca	16.573,13	0,00	16.573,13	1,87	-16.573,13
Cádiz	76.057,19	43.514,56	119.571,75	13,50	-32.542,63
Cádiz u otro puerto	0,00	40.782,38	40.782,38	4,60	40.782,38
España	20.683,88	312.926,44	333.610,31	37,65	292.242,56
España-Puerto Rico	1.623,13	0,00	1.623,13	0,18	-1.623,13
La Coruña	0,00	34,00	34,00	0,00	34,00
La Guaira-Cádiz	0,00	7.240,44	7.240,44	0,82	7.240,44
La Guaira-España	0,00	43.706,56	43.706,56	4,93	43.706,56
Málaga	33.516,50	0,00	33.516,50	3,78	-33.516,50
Málaga-Puerto Rico	6.041,38	0,00	6.041,38	0,68	-6.041,38
Mallorca-Cartagena	5.010,31	0,00	5.010,31	0,57	-5.010,31
Mallorca-Málaga	10.876,25	0,00	10.876,25	1,23	-10.876,25
Vigo	10.855,56	23.055,94	33.911,50	3,83	12.200,38
Vigo u otro puerto	0,00	6.238,25	6.238,25	0,70	6.238,25
Vigo-Puerto Rico	3.815,38	0,00	3.815,38	0,43	-3.815,38
Total	333.785,38	552.209,88	885.995,25	100,00	218.424,50

Nota: Los pesos están expresados en unidades de a diez.

Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 2010 y 2011

Gráfico # 61



Fuentes: AGN: Real Hacienda. Cná. Tomos: 2010 y 2011

Prosiguiendo con el proceso histórico, ya estando Godoy nuevamente en el poder, se especuló acerca de la entrada de España a la cuarta coalición pero la victoria de Napoleón en Jena lo hizo devolver sus planes y colaborar con los galos a pesar de las fuertes críticas del pueblo español.

A principios de 1807 el rey Carlos IV sufrió una enfermedad y corrió el rumor de que el príncipe Fernando sería declarado demente dando paso así a una regencia por parte del Príncipe de la Paz. Los enemigos de Godoy y los descontentos con la marcha del gobierno se unieron al partido del príncipe Borbón. La conspiración fue descubierta el 27 de octubre y tras el arresto e interrogatorio de Fernando, los cómplices fueron apresados. Una vez que el príncipe pidió perdón, consiguió la absolución real mientras que sus compañeros conjurados la obtuvieron el 25 de enero de 1808. A la par que se sucedían estos hechos, en Fontainebleau se llevaron a cabo las negociaciones entre España y Francia para proceder al reparto de Portugal y sus colonias permitiéndole el paso por España a las tropas francesas. El hecho se verificó utilizando Napoleón cinco cuerpos del ejército en donde uno de ellos tomó a Lisboa y los restantes se ubicaron en puestos estratégicos de la frontera hispano francesa. Para marzo de 1808, Murat, cuñado de Bonaparte y Gran Duque de Berg, se encontraba con su ejército en Madrid. El rey al comprender tardíamente cuáles eran los planes de Napoleón, destituyó a Godoy y algunas personas asaltaron su palacio en Aranjuez. Luego, por las presiones de los amotinados y del príncipe de Asturias quien actuaba con el apoyo del embajador francés, el rey abdicó en su hijo el 19 de marzo.

Se pensó en el traslado de la familia real hacia el Sur de España y luego a América, pero finalmente tanto Fernando VII como Carlos IV fueron atraídos hacia Bayona donde

Napoleón pudo ejercer su fuerza de coacción y obtener para sí la renuncia de Fernando y la segunda abdicación de Carlos IV.

Simultáneamente, el pueblo de Madrid se amotinó contra las tropas francesas de Murat y en el resto del país surgieron focos de resistencia espontánea que actuaron anárquicamente contra quienes se le oponían. Se sucedieron dramáticos sitios en varias ciudades y pueblos, las fuerzas militares españolas atacaron en diversos frentes, cada provincia creó su junta de gobierno y para septiembre se logró dar cuerpo a una Junta Suprema Central dirigida por Floridablanca e integrada por treinta y cinco personas. En previsión de futuras ganancias comerciales, los ingleses no tardaron en ayudar monetaria y físicamente a la causa española mientras que Bonaparte decidía realizar su entrada triunfal en Madrid.

Muy a pesar de haber sucedido heroicas defensas como las de Zaragoza o la de Gerona, los franceses fueron dominando el territorio hispano por lo que la Junta Suprema debió mudarse repetidamente de Aranjuez a Badajoz, de allí a Sevilla y por último a Cádiz en donde transfirió su mando a un Consejo Supremo de Regencia de cinco miembros: el obispo de Orense Pedro de Quevedo y Quintano, el General Castaños, Antonio Escaño y los antiguos intendentes de Caracas: Francisco de Saavedra y Esteban Fernández de León.

Convocadas las Cortes Generales y Extraordinarias, iniciaron sus sesiones en la isla de León el 25 de septiembre de 1810. De sus debates y esfuerzos surgió la llamada Constitución de Cádiz de 1812.

Económicamente, la invasión francesa significó la búsqueda de nuevos recursos a través de impuestos (los mencionados impuestos de guerra en el apartado de la recaudación fiscal) y donativos recabados a lo largo de todo el Imperio, la adquisición de préstamos con Inglaterra y nuevas expropiaciones e incautación de la plata de las iglesias y de las temporalidades de los obispos afrancesados. De modo que, según Mercader Riba³⁴⁴, la Guerra de Independencia de España provocó que la deuda de ese país se incrementara en un 70%, estimando su gasto en 12 mil millones de reales.

Para ayudar con la difícil situación vivida en la metrópoli a raíz de la invasión francesa, se observó la salida de productos con el fin de servir de “donativos patrióticos”. En este caso, en 1810 desde Cumaná se remitió 11.357,5 ps en mercancía para este fin y de las cuales 3.316 ps constituyó la carga de unos 40 bocoyes de aguardiente romo, el resto (8.041,5 ps) correspondió a 498 fanegas 1 libra de cacao. Ahora bien, es probable, según afirma Lucena Salmoral³⁴⁵ que estos frutos al llegar a la metrópoli hayan sido negociados para su venta hacia el Mediterráneo Oriental porque no había posibilidades de hacerlo hacia el Atlántico, o sea, que se abrió esa ruta para tales productos.

Cumaná en las redes comerciales metropolitanas:

A lo largo del siglo XVIII, la corona española efectuó algunos cambios relativos al comercio con América pero siempre estuvieron enfocados en la fórmula mercantilista, pues ésta le permitía mantener su prestigio en el marco de las potencias europeas a través del control sobre los metales preciosos americanos y de las recaudaciones fiscales alcanzadas en los puertos imperiales.

³⁴⁴ Mercader Riba, Juan: *El Siglo XIX*. Editorial Seix Barral, Barcelona, 1957. Pág. 44.

³⁴⁵ Lucena Salmoral, Manuel: “*Características del Comercio ente La Guaira y España durante la Revolución Caraqueña: 1808-1812*” en Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1982. # 258. Pág. 345.

La reforma más ambiciosa dentro del ámbito comercial fue la referente al llamado “libre comercio”, por medio del cual se eliminó el puerto único para dar paso a que una multiplicidad de embarcaderos se conectaran en el tránsito ínter imperial. Con este procedimiento se logró mantener por un buen tiempo el patrimonio real y los negocios de los agentes comerciales. Sin embargo, el empuje de los conflictos en Europa más la necesidad de tener asegurados los mercados y fuentes de materia prima americana, provocaron sucesivos enfrentamientos entre las potencias e interfirieron las comunicaciones atlánticas, de allí que a partir de 1797 el rey decidiera abrir los puertos a las naves de los países neutrales. La situación no se estabilizó, al menos temporalmente, sino hasta que se firmó un armisticio a fines de 1801, de modo que en los dos siguientes años el intercambio fue muy productivo para ambos lados del imperio Sin embargo, ya para 1805 se reinició la conflagración pero con el agravante de que las naves mercantes no podían obtener ningún resguardo de su armada debido a la pérdida de la flota española en Trafalgar y, por paradójico que suene, sólo se logró el libre tránsito cuando la península fue invadida por los ejércitos napoleónicos e Inglaterra apoyó a España en su lucha por la independencia. Mas, para ese momento e, incluso, a raíz de la apertura de 1797, los negocios indianos, particularmente los cumaneses, habían logrado un fuerte arraigo dentro de los mercados de las colonias extranjeras y se hacía muy cuesta arriba volver al sistema de mercado imperial cerrado.

La guerra, la invasión sufrida y los malos manejos administrativos de los caudales arribados a Europa, obligaron a que el Estado se endeudara y tuviera que recurrir a la creación de nuevos impuestos o pedir contribuciones especiales en forma de “donativos patrióticos” en los que Cumaná no estuvo exenta de vivir las consecuencias de los mismos como así lo han reflejado sus libros y este trabajo.

Con todo y lo antes dicho, sí se aprecia que hubo una mejoría en las relaciones comerciales con la metrópoli pues en los 18 años en que tenemos referencia contable, se involucraron unas 429 naves en donde el 82% correspondió al lapso 1792-1803 y por cuyo total se logró recaudar por impuestos la suma de 214.465 ps, ubicándose así en la segunda región que le proporcionó a Cumaná las mayores percepciones tributarias y la que movilizó más capital con unos 4.353.582,69 ps, destacándose la etapa comprendida entre 1792 y 1795 en que en tan sólo cinco años se negociaron 1.423.432 ps. Cabe resaltar también, que los navegantes y comerciantes trataron de ser más prácticos remitiendo preferentemente las mercancías en naves de menor tonelaje de manera de atravesar el océano con mayor prontitud; llenar y vaciar los almacenes sin tanta dilación; ahorrar costos en seguros, tripulación, reparaciones y víveres así como vadear con mayor ligereza a las naves enemigas.

A pesar del libre comercio, los números indican que la región andaluza, especialmente Cádiz, ejerció un fuerte atractivo para el giro comercial cumanés lo que se podría explicar por su ubicación geográfica, su experiencia en estos trámites, la pervivencia de las casas comerciales nacionales y extranjeras (aun cuando tendieron a reducir su número a finales del período, en el momento en que la península fue invadida) y porque muchas naves con destino o procedencia catalana, tuvieron en Andalucía un punto de atraque. Lo cual podría significar, a su vez, que algunas de esas embarcaciones que tocaban a Cádiz eran de origen catalán pues sus nombres y los de las personas al mando así parecen indicarlo. En similar situación se hallaría una buena proporción de los barcos que señalaban como destino “Reinos de España”. Queda así pues, demostrado que la Real

Compañía de Comercio de Barcelona dejó bien sembrada su semilla en el sentido de haber creado una vía entre ambos destinos.

En muy pocos casos, los escribanos ofrecieron el detalle de la mercancía importada desde la metrópoli pues tendieron a englobarla toda bajo algún término genérico, siendo el de “caldos, géneros, efectos y frutos, nacionales y extranjeros” el que movilizó más capital. Por ello, no se cuenta con una referencia exacta de cuáles fueron los bienes introducidos y cuáles de ellos eran nacionales o no y sólo se podría dilucidar esta incógnita al acceder a los registros particulares de cada embarcación y no por la vía contable. Razón esta por la que sería de muy buen provecho histórico si en los archivos nacionales, se hallaran los duplicados de esta documentación que por norma debía quedar en las oficinas de la Real Hacienda. Empero, por las pocas anotaciones en que se llevó a cabo una minuciosa reseña de la mercancía se puede concluir que predominó la extranjera sobre la española. Que ésta se refería a caldos, aceites, algunos textiles, papeles, ceras y ciertas herramientas relacionadas con la metalurgia, mientras que las extranjeras eran muy variadas tanto en su origen como en su oferta pues iban desde caldos hasta diversos géneros textiles o adornos, vidrios, porcelanas, etc.

Entre julio y septiembre retornaban hacia la metrópoli los barcos ya cargados con los productos de la principal cosecha que era la de mediados de año. Lo transportado coincidía con lo que también ofrecía Caracas porque Cumaná consideró que siguiendo su ejemplo, podría obtener buenos beneficios. Así que sus exportaciones se centraron en el cacao, algodón, añil y algo de café, cueros, astas de ganado, entre otros productos.

El papel moderador del comercio oriental que ejerció Cumaná se afianza por la permanente relación bidireccional con el mayor puerto de la Capitanía como era La Guaira. De esta forma, se remitían mutuamente mercancía metropolitana o también uno y otro puerto se complementaban las cargas cuando había alguna embarcación en tránsito de salida. Sin embargo, quedan puntos oscuros relativos a todo ese movimiento porque entró mucha mercancía europea que Cumaná no parecía poder adquirir y no se ve reflejada su salida vía marítima, así que legalmente sólo quedaría su transporte terrestre como en alguna ocasión se observó con pequeñas remisiones y cuyos asientos debían, seguramente, efectuarse en otro tipo de libros. Pero también hay que plantearse la hipótesis de que en toda esta relación estuviera implícito el contrabando, igualmente, en forma bidireccional ya que si pensamos que los frutos exportados eran los mismos y bastante similares en calidad, entonces, era muy fácil movilizarlos de una región a otra para trasegarlos hacia la metrópoli sin dejar constancia de ello pues mucha gente se prestaba a estos tratos y Cumaná se ofrecía con mayores posibilidades para ello.

CONCLUSIONES

Una vez concluidos los procesos de investigación y análisis referentes al comercio del Puerto de Cumaná durante los años de 1786 a 1810, se hace imprescindible reflexionar acerca del verdadero rol desempeñado por este embarcadero dentro del ámbito del Imperio Español y, particularmente, en el de la Capitanía General de Venezuela.

Hasta que la riqueza perlífera oriental lo permitió, el habitante de Cumaná del siglo XVI dedicó sus mayores esfuerzos a esta actividad y, en menor medida, a la extracción de sal o al cultivo de algo de maíz, por lo que la falta de otros insumos lo condujo a afianzar su intercambio comercial legal e ilegal con los habitantes de las zonas aledañas. En ocasiones, obtuvo alguna gracia real como la rebaja de impuestos mercantiles o la posibilidad de recepción de embarcaciones procedentes de la metrópoli. Mas, la permanente presencia de barcos extranjeros a lo largo de la faja atlántica americana y, en especial, en las salinas de Araya obligó la intervención de la corona a fin de crear la Armada de Barlovento. Después, y ya con el desarrollo de las extracciones argentíferas y auríferas del Nuevo Mundo, se precisó organizar el comercio a Indias a través del sistema de flotas y galeones pero, en vista de que Cumaná era un lugar poco atractivo para el comercio por el agotamiento de los placeres perlíferos, no tenía la suerte de ser visitada habitualmente por el convoy correspondiente a su rumbo sino que debía esperar la remisión especial de algún navío que cubriera en solitario la ruta atlántica. Entretanto, aunque ya la escasa población tenía una dedicación agropecuaria y pesquera que le permitía subsistir, continuaron los contactos interprovinciales y extra imperiales.

Tras pasado el meridiano del siglo XVIII, el monarca tomó la decisión de ampliarle el giro hacia Cumaná a la Real Compañía de Comercio de Barcelona creada en 1755. Así, ya para la década de los setenta, la Nueva Andalucía se convirtió en el polo de atracción para esta Casa Mercantil debido a la seducción ejercida por su producción cacaotera que, aunque no relevante como la caraqueña, conseguía altos rendimientos por la delicadeza y calidad de sus frutos pero también, muy probablemente, por los negocios extralegales que podía efectuar.

Cuando en 1777 se emitió la Real Orden dirigida a que la Compañía Guipuzcoana comprara y extrajera los frutos de las provincias de su comercio, Cumaná logró acceder al mercado metropolitano por tres vías: la de Cádiz con los navíos de registro, la de Barcelona por intermedio de la Empresa Catalana y la de Pasajes gracias a la Casa Vasca. Sin embargo, los tiempos estaban cambiando y la corona, que desde 1765 había probado el libre comercio en algunas áreas, a partir de 1778 decidió dar mayor apertura a otros mercados a través del Reglamento del Libre Comercio. Con ello, ya las casas comerciales cuya existencia se la debían al sistema de privilegios, no tenían sentido y fueron desapareciendo o integrándose en otra nueva como fue el caso de la de Filipinas.

Si a través del estudio de la actividad de la Real Compañía de Comercio de Barcelona se precisó que su mayor logro fue el de crear una ruta entre Cumaná y esa región metropolitana, se ha podido comprobar con esta investigación que no sólo pervivió dicha vía sino que los comerciantes catalanes radicados en Cumaná establecieron nexos con algunos negociantes de los otros puertos de la Capitanía General que se encontraban habilitados para efectuar el comercio metropolitano, como era el caso de La Guaira o

Puerto Cabello, por ejemplo. De modo que, muy al contrario de lo que se hubiera pensado que con la extinción de la Compañía de Barcelona cesarían los vínculos comerciales con esa región hispana, ahora se puede afirmar que éstos se ampliaron. Claro está que a pesar de las dificultades de la época, una vez abierta la ruta cumanesa por intermedio del libre comercio, se estimuló la permanencia de los contactos con diversas provincias metropolitanas. También se favoreció el acrecentamiento de la conducción e introducción de mercancías europeas de alto valor por la vía atlántica así como la consolidación de la superioridad del intercambio legal con la metrópoli sobre los efectuados con otras regiones, lo cual derivó en la obtención de una balanza negativa para el puerto de Cumaná en lo correspondiente a todo el período estudiado, hecho que se reflejó en los resultados finales generales en los que participaron todas las zonas mercantiles y cuya causa procede de los capitales movilizados por las importaciones de productos metropolitanos que involucraban algún procesamiento, como los caldos, géneros y efectos; cuyos valores superaron a los de las exportaciones criollas correspondientes a frutos agropecuarios.

A la par de estos hechos, se fue desarrollando el comercio normativo con las colonias extranjeras y países neutrales, primero bajo los asientos de negros de principios del siglo XVIII, luego mediante la autorización para intercambiar productos locales por dinero, esclavos y herramientas y, finalmente, bajo la Real Orden de noviembre de 1797 por la cual se delegó el comercio en las manos extranjeras debido a la imposibilidad de que los mercantes españoles atravesaran el océano. Así pues, esta región se convirtió para ese momento en el primer atractivo naviero cumanes y el segundo en lo mercantil, lo que le permitió institucionalizar los nexos entre los comerciantes cumaneses y los extranjeros gracias a la extracción de mulas, cueros, algodón, añil, café e, incluso, cacao, entre otros productos agropecuarios, a cambio de los anteriormente mencionados, pero ya en 1797 se llegó a proceder con la importación de géneros y efectos europeos desde las terminales extranjeras. Además, aunque en ciertas ocasiones se tuvieron que efectuar rebajas tributarias, fue a través de esta vía por donde las Cajas Reales cumanesas lograron su mayor contribución mercantil.

Por otro lado, la realización de este estudio, nos lleva a afirmar que la posición legal del puerto neoandaluz consistió en la de ser recolector y distribuidor de mercancía en segundo orden en relación a La Guaira y en primero respecto al Oriente de la Capitanía General de Venezuela. Ello implicaba que aunque captaba bienes agropecuarios y artesanales para completar su producción o cubrir alguna contingencia, su papel fundamental era el de recoger y extraer de la mejor manera posible la mercancía de poco valor pero útil, los productos de alta factura europea y los frutos de gran demanda externa, ejerciendo esta actividad en forma bidireccional ya que lo mismo, podía recibir que remitir, por ejemplo, maíz a Margarita que con La Guaira hacer lo propio con el cacao o los efectos europeos.

La permanencia de las relaciones mercantiles entre el Puerto de Cumaná y los otros dominios españoles fueron favorecidas gracias a la existencia de los lazos históricos e institucionales que contribuyeron a fortalecerlos por cuanto Cumaná fue parte de los anexos ultramarinos del obispado de Puerto Rico hasta la creación del episcopado guayanés y, sólo fue en 1786 cuando sus asuntos judiciales dejaron de tener su sede en Santo Domingo. De modo pues que a pesar de las interferencias bélicas o la salida de algún dominio fuera del ámbito imperial, estos contactos le dieron a Cumaná la posibilidad de alcanzar una posición dominante en su balanza comercial dentro de este entorno, asegurándose así la salida de sus excedentes productivos, la obtención de algunos faltantes o, incluso, tener una vía alterna

para el intercambio europeo lo que le permitió complementar su papel de redistribuidor de mercancía.

La vecindad con Caracas originó que Cumaná tomara como modelo sus patrones y sistemas productivos para atraer hacia sí algo de ese comercio lo cual implicó la estructuración de una red comercial a diferentes niveles que cubrió desde los contactos mercantiles con las zonas más alejadas de su propia geografía hasta los pertinentes con las otras regiones imperiales, o desde el establecimiento de una pulpería para atender las demandas comerciales locales hasta la fundación de casas-tiendas dirigidas hacia el mercado externo. No obstante, como se dijo anteriormente, ello no significó que la producción cumanesa llegara a equipararse a la caraqueña pero las estadísticas presentadas a lo largo de este estudio, demuestran que superó sus propios números existentes para principios del período aquí estudiado. De no ser así, no hubiera podido darse un intercambio tan fluido y prolongado con diferentes zonas, o mantener un papel moderador dentro de su región ni, por supuesto, haber acogido en su seno a diferentes negociantes esperanzados ante las posibilidades productivas y mercantiles de esta gobernación. Ahora bien, esta situación no significó en ningún momento la anulación del contrabando pues, es muy probable que éste se nutriera de los logros de aquél.

Hay que insistir, entonces, en que no se debe caer en el excesivo optimismo respecto del progreso cumanés ya que al periodizar la serie temporal comprendida entre 1792 y 1803 y relacionarla con las diferentes regiones comerciales, se apreció que el tráfico legal resultó afectado durante una larga etapa debido a los conflictos entre las potencias europeas. Aunque, en términos generales, se podría afirmar que hubo un ascenso hasta 1795, seguido por una etapa fluctuante con tendencia a la baja por efecto de dichos enfrentamientos, y sólo medianamente se logró una recuperación del mercado (excepto el correspondiente al externo al imperio) ya para los dos últimos años de la serie.

No se puede soslayar el hecho de que detrás de las mejoras alcanzadas en el comercio y, por ende, en el área socio-económica, hubo una intensa labor acometida por los gobernadores provinciales en cuanto a buscar las maneras para lograr un mayor bienestar dentro de esta región, tratando de emplear los recursos disponibles en las áreas más prioritarias y señalando siempre los posibles remedios o los perjuicios que se vivían cuando se tomaba alguna mala decisión ya fuera desde Caracas o desde Madrid.

Por contraste a lo anteriormente expuesto, hay que tener siempre presente que esta investigación se fundamenta en el comercio legalmente establecido y asentado en los libros de Hacienda. Sin embargo, estamos plenamente conscientes que esos mismos libros recogen múltiples comisos e ingresos ilegales de mercancía y, más aún, que las entradas furtivas o por intermedio de la confabulación entre las autoridades y los agentes comerciantes de diversos rangos sociales, ha debido ser bastante elevada pues, de otra manera, no se podría explicar cómo, en diferentes oportunidades, se hallaba la mercancía pero nunca a los infractores, o sea, que con algún alijo se cubría el cumplimiento de la ley mientras que con una porción mayor se negociaba por otros cauces. Mayor incertidumbre nos causa, tomando en cuenta las condiciones socioeconómicas regionales; la voluminosa importación de géneros, efectos, frutos y caldos europeos. De tal modo que esta situación nos ha conducido a plantearnos la hipótesis de que se aprovechara la condición de Cumaná como moderadora del comercio oriental de la Capitanía de Venezuela, para servir de nebuloso puente entre otros mercados y de exclusiva disimulada para la salida de sus propios frutos y de los de las provincias circundantes. Esta situación ha debido darse gracias a la conjunción de varios factores como fueron: la precariedad misma de la gobernación

neoandaluza en donde sus habitantes se valieron del comercio de intérlope para mejorar sus entradas, la inmensa extensión de costas que dificultaban su vigilancia, la obsolescencia del sistema comercial español, las constantes interrupciones del movimiento naviero atlántico debido a los bloqueos efectuados por las potencias rivales, entre otras causas.

Lo que sí no puede verse como algo tomado a imitación de otra provincia o como forzado por las malas circunstancias, es la preferencia de Cumaná por la actividad comercial marítima pues su amplia fachada caribeña sedujo, desde los tiempos prehispánicos, a que sus habitantes dirigieran su mirada hacia el mar. Así pues que gracias a estas inclinaciones, nuestro puerto logró llevar a cabo para todo el período estudiado más de cuatro mil movimientos navales, aun cuando no todos se deben a la conducción de patrones o capitanes nativos de estas latitudes sino que también participaron personas de procedencias más lejanas y con naves de diferentes tamaños y características, en un abanico que va desde la pequeña canoa hasta la imponente fragata.

Es evidente que el hecho comercial lleva consigo una serie de circunstancias y características que requieren de diferentes análisis y puntos de vista, por ello, se hace necesario la realización de otras investigaciones que apunten, por ejemplo, hacia la revisión del comercio cumanés para épocas posteriores a las aquí estudiadas, así como también habría que examinar el contrabando e, igualmente, el comercio terrestre dentro y fuera de la gobernación de Cumaná. Y no puede faltar el discernimiento de la filiación entre los negociantes de esta provincia con los de otras regiones. A pesar de ello, se debe señalar que con la realización de este trabajo se pudo coleccionar toda la información pertinente al negociado y traslado de la mercancía recogida en los libros de la Real Hacienda de la época, se visualizó el comercio efectuado por el Puerto de Cumaná con diferentes regiones, señalando las mercancías involucradas, sus valores, su precio de aforamiento, los impuestos recabados y, muy especialmente, las personas y naves involucradas. En otras palabras, se ha podido definir el alcance y las particulares propias del comercio cumanés así como los acontecimientos que la afectaron dentro del lapso temporal planteado, rescatando para la historiografía nacional una región que en lo comercial ha sido preterida, desconocida y asimilada a otras, por lo que esperamos que la lectura de estas páginas sirvan para que diferentes historiadores se dejen cautivar ante los atractivos que ofrecen las variadas líneas de investigación relativas a Cumaná.

Glosario de Equivalencias de Medidas y Monedas Antiguas

Adarme: medida de peso equivalente a tres tomines, unos 179 centigramos. Por la ley del 11 de Octubre de 1821 se estableció como unidad de peso a la libra y al adarme como uno de sus múltiplos. Su valor se estableció en esa oportunidad en 36 gramos, mientras que 16 adarmes eran una onza, aunque los boticarios lo calculaban en 30 gramos³⁴⁶.

Almud: es una medida muy antigua que en España llegó a variar según cada región. **1. Como medida de peso**³⁴⁷: en Venezuela, estuvo relacionada con la cantidad de producto obtenido en un almud de tierra. **2.- Como medida de superficie:** su valor en la época colonial equivalía a 10.000 varas castellanas (7.056 metros)³⁴⁸. **3.- Como medida de volumen:** no fue admitida dentro de la Ley del 26 de enero de 1801 pero, se continuó usando en el campo venezolano³⁴⁹.

Arroba: 1. como medida de peso³⁵⁰: sistema de pesos de producción geográficamente diseminados y de comercio al por mayor. Por Ley del 11 de octubre de 1821 se estableció como un múltiplo de la libra, equivaliendo a 25 libras (11,5 Kg). Para el ganado bovino en pie, actualmente es de 25 Kg menos 14 Kg del peso total del animal. Para la carne en canal es de 12,5 Kg. **2. Como medida de superficie**³⁵¹: tiene un equivalente de 10.000 m². **3. Como medida de volumen**³⁵²: la arroba de aceite equivalía a 1.004 pulgadas cúbicas, o sea, que podía contener 26,25 libras de agua. Leonardo Rodríguez encontró que en Caracas la arroba de vino debía seguir el patrón de Santo Domingo, o sea, 32 cuartillos.

Fanega: es una medida de origen árabe que significa “saco grande” y puede ser empleada como: **1. Unidad de peso**³⁵³: dice Leonardo Rodríguez que “Como unidad de peso lo toman los productores del agro. Su equivalente viene dado por la producción lograda en la extensión de la fanega como medida de superficie, lo cual indica valores diferentes”. **2. Medida de superficie:** Manuel Matos Romero explica que la fanega o fanegada de tierra es una medida de superficie cuyo valor varía según el lugar de que se trate pues esta medida equivalía “al espacio suficiente para sembrar una fanega de grano”³⁵⁴. Lo primero que hay que tomar en cuenta para saber su equivalente actual es determinar si la medida fue realizada con anterioridad a la Ley de Pesos y Medidas de 1801, gracias a la cual se unificaron los criterios sobre esta medida y, lo segundo, que si se trata de una medida anterior a 1801 se debe tomar en cu el tamaño del grano sembrado, la fertilidad del terreno

³⁴⁶ Rodríguez Castillo, Leonardo: *Las Unidades y los Sistemas de Medidas Premétricas en Venezuela*. Oficina Central de Coordinación y Planificación de la Presidencia de la República (Servicio Estadístico). Caracas, 1968. Pág. 44.

³⁴⁷ Íbidem: Pág. 68.

³⁴⁸ Íbidem: Pág. 124.

³⁴⁹ Íbidem: Pág. 152.

³⁵⁰ Íbidem: Págs.72-73.

³⁵¹ Íbidem: Pág. 115.

³⁵² Íbidem: Pág. 152.

³⁵³ Íbidem: Pág. 91.

³⁵⁴ Matos Romero, Manuel: *Medidas Antiguas Españolas de Superficie y sus equivalentes*. S/E. Caracas, 1973. Pág. 24.

y los reglamentos, usos y costumbres del lugar. **3. Medida de volumen:** actualmente se usa en el país y equivale a la cantidad de productos que se cosecha con una fanega de superficie³⁵⁵. Arcila Farías en su “Comercio de Venezuela con México” menciona que la fanega de cacao de Caracas equivalía a 110 libras³⁵⁶ (al igual que en Cumaná).

Legua: la legua española o antigua cuadrada medía 44.444.444 varas cuadradas y equivale a 31.054.985 metros cuadrados. La legua lineal antigua española era de 6.666 varas y equivale a 5.572 metros, que es lo que recorre un hombre de regular estatura en aproximadamente una hora a paso ordinario. La legua métrica u oficial cuadrada tiene 25.000.000 metros cuadrados. La legua kilométrica equivale a 5.000 metros.

Libra: medida de peso cuyo valor es de 16 onzas o 4 cuarterones (460 gramos).

Maravedí: moneda de cobre acuñada en Castilla. La primera pieza de la Edad Moderna que se emitió con este valor se labró en 1596 en el Ingenio de la Moneda, en Segovia. La acuñaron también Felipe III y Felipe IV (sólo en 1631). Reapareció con Felipe V en 1718 y dejó de circular en 1848.

Peso: antigua moneda española, que tuvo diversos valores, y de donde procede el actual peso. Unidad monetaria. Durante el período de este estudio, tuvo un valor de 8 reales.

Quintal: peso de 100 libras, o sea, de 4 arrobas, equivalente en Castilla a 46 kg, aproximadamente. Leonardo Rodríguez aclara que en Venezuela, a partir de la Ley del 11 de octubre de 1821 se estableció que la libra fuese en lo adelante la unidad de peso, y el quintal, la onza, el adarme y el grano pasaron a ser sus submúltiplos. Al mismo tiempo se estableció el valor del quintal en 4 arrobas ó 100 libras. Actualmente, su valor varía de acuerdo a cada Estado venezolano³⁵⁷.

Real: moneda que equivalía a 34 maravedíes.

Real de vellón: unidad de cuenta creada en España hacia 1642 (con un valor constante de 34 maravedíes) para resolver la contabilidad dineraria ante la desenfrenada subida del oro y de la plata.

Tonelada: su valor es de 20 quintales, o sea, 920 kg.

Tonelada de aforamiento: unidad de capacidad que equivalía a 1,44 metros cúbicos³⁵⁸.

Tonelada de arqueo: medida de capacidad equivalente al volumen de 100 pies cúbicos ingleses, o sea, 2,83 m³. Leonardo Rodríguez Castillo afirma que existían dos tipos de toneladas: **1.** la común que equivalía a 20 quintales, o sea, 42.626.378 pies cúbicos. **2.** la

³⁵⁵ Rodríguez Castillo, Leonardo: Ob. Cit. Pág. 157.

³⁵⁶ Arcila Farías, Eduardo: *Comercio entre Venezuela y México*. Editorial Galatea, México, 1950. pág. 234.

³⁵⁷ Íbidem: Pág. 107.

³⁵⁸ Oliva Melgar, José María: Ob. Cit. Pág. 256.

legal que era la empleada por las naves de la Carrera de Indias que equivalía a 70.189,45 pies cúbicos³⁵⁹.

Vara: distancia que hay desde la punta del pulgar de la mano izquierda hasta el hombro derecho (aproximadamente unos 83,6 centímetros).

³⁵⁹ Rodríguez Castillo, Leonardo: Ob. Cit. Pág. 160.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes Primarias Inéditas:

Archivo General de Indias (AGI):

Audiencia de Caracas, legajo 769.

Contratación, legajos 1452, 1457, 1677, 1678, 1679, 2459, 2468, 2674, 2675.

Indiferente, legajo 2382.

Archivo General de la Nación (AGN):

Gobernación y Capitanía General. Tomo LXVII.

Intendencia del Ejército y Real Hacienda. Tomos XI, XII, LXVII, LXXVIII, LXXIX, LXXXIV, LXXXV, CII, CIII, CIX, CX, CXX, CXXI, CXXII, CXXVI, CXXVII, CXLVII, CLXV, CLXX, CCXVI, CCXXI, CCLXIV, CCLXXX y CCLXXXVIII.

Real Consulado. Tomos III, VII, XII, XXXII, XXXIII y LIII

Real Hacienda. Cumaná. Tomos 1971, 1972, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2023, 2024, 2025, 2032 y 2493.

Reales Cédulas: Tomo XI.

Reales Órdenes. Tomos V, VI, XI, XII, XIV, XV y XVI.

Traslados. Cumaná. Correspondencia de Gobernadores. Tomos 1477, 1478, 1481, 1483, 1484, 1485, 1493, 1494, 1495, 1496, 1504, 1508, 1609, 1610, 1611, 1613, 1614, 1616, 1617, 1620, 1621, 1624, 1625, 1626.

Traslados, Valles de Cúpira Tomo 147.

Traslados. Visitas Públicas. Visita de Don Luís de Chávez y Mendoza a las Provincias de Nueva Andalucía y Nueva Barcelona. Tomo 30.

Archivo de la Academia Nacional de la Historia (AANH):

Colección Villanueva. 1ra. Parte. Doc. # 331 y 387.

Colección Villanueva. 2da. Parte. Doc. # 103 y 390.

Archivo de la Alcaldía de Cumaná (AAC):

Libro de Decretos, Acuerdos, Ordenanzas y Resoluciones (1772-1857).

Fuentes Primarias Éditas:

Abbad, Fray Iñigo: *Viajes a la América (1781)*. Edición Facsímil del Banco Nacional de Ahorro y Préstamo, Caracas, 1974.

Diguja, José: “*Notas para la Mejor Comprensión del Mapa General de la Gobernación de Cumaná que dirige a S. M. en su Rl. Y Supremo Consejo de Indias su Gobernador el Coronel Don José Diguja Villagómez*”, en Documentos para la Historia Económica de la Época Colonial. Viajes e Informes. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1970. Compilador Antonio Arellano Moreno.

Gazeta de Caracas (fac.): Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, Tomo I. Volumen 21, 1808-1810.

Limonta, José de: *Libro de l Razón General de la Real Hacienda del Departamento de Caracas*. Academia Nacional de la Historia, Caracas. 2da. Edición, 1988.

Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778. Imprenta de Pedro Marín, Madrid, 1778.

Fuentes Secundarias Inéditas:

Mérida, Marco Tulio: *Emigración de Venezolanos a Puerto Rico, 1818-1830*. Tesis Doctoral, UCAB, Caracas, 2005.

Pacheco Troconis, José G.: *El Añil, Historia de un Cultivo Olvidado en Venezuela: 1767-1870*. Tesis presentada ante la Universidad Autónoma de Barcelona para optar al título de Doctor en Ciencias. Barcelona, 2000.

Ruiz A., Isabel E: *La Real Compañía de Comercio de Barcelona en la Gobernación de Cumaná (1761-1785)*. Tesis presentada ante la Universidad de Carabobo para optar al título de Magíster. Mañongo, 2004.

Fuentes Secundarias Éditas:

Acereda la Linde, Manuel: *Historia de Aragua de Barcelona, del Estado Anzoátegui y de la Nueva Andalucía*. Imprenta Nacional, Caracas, 1958. Tomo I.

Aizpúrua, Ramón: *Curazao y la Costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1993.

Álvarez F., Mercedes M.: *Comercio y Comerciantes y sus Proyecciones en la Independencia Venezolana*. Tipografía Vargas, Caracas, 1963.

Amodio, Emanuele: *La Casa de Sucre*. Archivo General de la Nación y Centro Nacional de Historia, Caracas, 2010.

Andreo García, Juan: *La Intendencia en Venezuela, Don Esteban Fernández de León, Intendente de Caracas, 1791-1803*. Secretaria de Publicaciones de la Universidad de Murcia, Talleres Ingramar., Murcia, 1990.

Anes, Gonzalo: *El Antiguo Régimen, los Borbones*. Alianza Editorial, Madrid, 1976.

Araúz Monfante, Celestino: *El Contrabando Holandés en el Caribe durante la Primera Mitad del Siglo XVIII*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1984. 2 Volúmenes.

Arcila Farías, Eduardo: *Comercio entre Venezuela y México*. Ediciones Galatea, México, 1950.

Arcila Farías, Eduardo: *Economía Colonial*. Italgráfica, Caracas. 2da. Edición, 1973. 2 Volúmenes.

Arcila Farías, Eduardo: “*El Método de la Partida Doble en la Contabilidad Colonial de la Intendencia de Caracas*” en Memorias del IV Congreso Venezolano de Historia. Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983. T. I.

Arcila Farías, Eduardo: *El Real Consulado de Caracas*. UCV, Caracas, 1957.

Arcila Farías, Eduardo: *Fundamentos Económicos del Imperio Español*. Fondo Editorial de Humanidades y Educación de la UCV, Caracas, 1985.

Arcila Farías, Eduardo: *Historia de un Monopolio. El estanco del tabaco en Venezuela 1779-1838*. Facultad de Humanidades y Educación de la UCV, Caracas. s/f.

Banko, Catalina: *El Capital Comercial en La Guaira y Caracas (1821-1848)*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1990.

Ballesteros Beretta, Antonio: *Síntesis de Historia de España*. Editorial Salvat, Barcelona. Séptima Edición, 1950.

Baralt T., Rafael María: *Resumen de la Historia de Venezuela*. Impreso por Desclée, De Brower y Cía., Brujas, 1939. Tomo I.

Basterra, Ramón: *Los Navíos de la Ilustración*. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas, 19

Berbesí de Salazar, Ligia: *Los lazos del Poder en el Gobierno Local*. Maracaibo 1787-1812. Fundación Centro Nacional de Historia, Caracas, 2009.

Briceño-Iragorry, Mario: *Casa León y su Tiempo*. Monte Ávila Editores, Caracas, 1981.

Briceño Perozo, Mario: *Estudio Preliminar del "Libro de la Razón General de la Real Hacienda del Departamento de Caracas"*. Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1988.

Brito Figueroa, Federico: *El Problema Tierra y Esclavos en la Historia de Venezuela*. Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1996.

Brito Figueroa, Federico: *Historia Económica y Social de Venezuela*. Ediciones de la Biblioteca de la UCV, Caracas. 4ta. Edición. 1979. Tomo I.

Brito Figueroa, Federico: *La Estructura Económica de Venezuela Colonial*. Ediciones de la Biblioteca de la UCV, Caracas. 4ta. Edición.

Calderón Quijano, José Antonio y Francisco Morales Padrón: *"Las Naciones Hispanoamericanas"*. Enciclopedia Labor, Editorial Labor, Barcelona, 1956.

Capriles, Marielena: *Las Relaciones entre Venezuela y la Isla de San Tomas durante los Siglos XVIII y XIX*. Boletín de la ANH, Caracas, 1988. # 282. Tomo LXXI.

Cardozo Galué, Germán: *"La Región Histórica"*, en *Historia Regional*. Fondo Editorial Tropykos, Caracas, 1992.

Carrocera Cayetano de y J. A. Ramos: *Memorias para la Historia de Cumaná y Nueva Andalucía*. Artes Gráficas, Caracas, 1945.

Castillo Hidalgo, Ricardo Ignacio: *Asentamiento Español y Articulación Interétnica en Cumaná (1560-1620)*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2005.

Codazzi, Agustín: *Obras Escogidas*. Biblioteca Venezolana de Cultura Educativa del Ministerio de Educación. Caracas, 1960. Tomo I.

Córdova-Bello, Eleazar: *Compañías Holandesas de Navegación, agentes de la colonización neerlandesa*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1964.

Córdova-Bello, Eleazar: *Aspectos Históricos de la Ganadería en el Oriente*. Tipografía Renar, Caracas, 1962.

Córdova-Bello, Eleazar: *Las Reformas del Despotismo Ilustrado en América (siglo XVIII Hispanoamericano)*. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 1975.

Cunill Grau, Pedro: *Geografía del Poblamiento Venezolano en el Siglo XIX*. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas, 1987. Tomo I.

Dauxion, Jean Joseph: *Viaje a las Islas de Trinidad, Tobago, Margarita y a Diversas Partes de Venezuela en la América Meridional*. Ediciones del Rectorado de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 1967.

De Armas Chitty, J. A., *Historia de la Tierra de Monagas*. Ediciones de la Gobernación del Estado Monagas, Maturín, 1982.

Depons, Francisco: *Viaje a la Parte Oriental de Tierra Firme en la América Meridional*. Banco Central de Venezuela, Caracas, 1968. 2 Volúmenes.

Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1965.

Díaz, José Domingo: *Semanario de Caracas*. Ediciones Guadarrama y Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1959.

Everaert, John G.: “*El Pabellón Imperial de las Indias Occidentales. Contrabando de Guerra y Tráfico Neutral desde los Puertos Flamencos (1778-1785)*”. Congreso Bicentenario del Natalicio de Simón Bolívar. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1985. Tomo II.

Ferrigni Varela, Yoston: *La Crisis del Régimen Económico Colonial en Venezuela, 1770-1830*. Banco Central de Venezuela, Caracas, 1999.

Figueroa, Jesús Alberto: “*El Oriente Venezolano y el Caribe Francés: de la Guerra de Independencia Norteamericana hasta la Revolución Francesa*”. Tiempo y Espacio, Pedagógico de Caracas, Caracas, 1989. Vol. VI.

Fisher, John R.: *Relaciones Económicas entre España y América hasta la Independencia*. Editorial Mapfre, Madrid. 1991.

Gárate-Ojanguren, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. San Sebastián. 1990.

Gámez, Aurora: *Málaga y el Comercio Colonial con América (1765-1830)*. Editorial Miramar, S. L. Málaga, 1994.

García-Baquero González, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1976. 2 Volúmenes.

García-Baquero González, Antonio: *Comercio Colonial y Guerras Revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. Sevilla, 1972.

García-Baquero González, Antonio: “*El Comercio de Neutrales en Venezuela (1796-1802)*”, en Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, Julio-Septiembre, 1985. # 271.

García-Baquero González, Antonio: *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios*. Algaida Editores, Sevilla, 1992.

García Chuecos, Héctor: *Siglo Dieciocho Venezolano*. Editorial Mediterráneo, Madrid, s/f.

García Fuentes, Lutgardo: *El Comercio Español con América, 1650-1700*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1980.

Gil Fortoul, José: *Historia Constitucional de Venezuela*. Editorial Cumbre, México. 4ta. Edición. 1979. Tomo I.

Gómez, José Mercedes: *Historia del Estado Sucre*. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas, 1981.

Gómez, José Mercedes: *Historia de los Orígenes de Cumaná desde el Descubrimiento hasta la Creación de la Provincia*. Publicaciones de la Alcaldía de Cumaná, Impresos Oriente, Cumaná, 1992.

González G. Alfonso: *El Oriente Venezolano a Medios del Siglo XVIII a través de la Visita del Gobernador Diguja*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1977.

González Varela, José Silverio: “*Para la Historia de Cumaná*”. Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1922. Tomo V.

González, Juan Bautista: *La Estrategia Española en América Durante el Siglo de las Luces*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992.

Grafenstein Gareis, Johanna von: *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. Universidad Autónoma de México, México, 1997.

Grisanti, Ángel: *Emparan y el Golpe de Estado de 1810*. Tipografía Lux, Caracas, 1960.

Grisanti, Ángel: *Repercusión del 19 de Abril en las Provincias, Ciudades, Villas y Aldeas Venezolanas*. Tipografía Lux, Caracas, 1959.

Hearing, Clarence H.: *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la Época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica. México. 1939.

Hobsbawm, Eric J.: *Industria e Imperio. Historia de Gran Bretaña desde 1750 hasta nuestros días*. Editorial Crítica. Barcelona. 2001.

Humboldt, Alejandro de: *Viaje a las Regiones Equinociales del Nuevo Continente*. Monte Ávila Editores, Caracas. 2da. Edición, 1991. 5 Volúmenes.

Hussey, Ronald: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*. Banco Central de Venezuela, Caracas, 1962.

Igual Úreda, Antonio: “*Historia de España (Edades Moderna y Contemporánea)*”. Enciclopedia Labor, Editorial Labor, Barcelona, 1956.

Iturriza Guillén, Carlos: *Algunas Familias de Cumaná*. Instituto Venezolano de Genealogía, Caracas, 1973.

Izard, Miguel: “*La Agricultura Venezolana en una Época de Transición: 1777-1830*”. Separata del Boletín Histórico, Caracas, enero 1972 # 28.

Laserna Gaitán, Antonio: *Tierra, Gobierno Local y Actividad Misionera en la Comunidad Indígena del Oriente Venezolano: la visita a la Provincia de Cumaná de Don Luís de Chávez y Mendoza (1783-1784)*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1993.

Laserna Gaitán, Antonio: “*La Visita de Don José de Oraá a la Gobernación de Nueva Andalucía en 1788: la precariedad económica de la región y el desarrollo de la agricultura indígena en la Provincia de Cumaná*”. Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1995. # 310.

López Cantos, Ángel: *Don Francisco de Saavedra, segundo intendente de Caracas*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1973.

Lucena Salmoral, Manuel: “*Características del Comercio entre La Guaira y España durante la Revolución Caraqueña: 1808-1812*”. Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1982. # 258.

Lucena Salmoral, Manuel: *La Economía Americana del Primer Cuarto del Siglo XIX, Vista a través de las Memorias escritas por Don Vicente Basadre, Último Intendente de Venezuela*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983.

Lucena Salmoral, Manuel: *Los Mercados Exteriores de Caracas a Comienzos de la Independencia*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1992.

Lucena Salmoral, Manuel: *Vísperas de la Independencia Americana: Caracas*. Editorial Alhambra, Madrid, 1986.

Maradei, Constantino: *Historia del Estado Anzoátegui*. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas, 1981.

Marcano, Pedro Elías: *Consectario de la Ciudad de Cumaná*. Poligráfica Venezuela. Caracas. 2da. Edición. 1956.

Martínez G. Miguel A.: *Aspectos Económicos de la Época de Bolívar, La Colonia (1776-1810)*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1988.

Matos Romero, Manuel: *Medidas Antiguas Españolas de Superficie y sus equivalentes*. S/E. Caracas, 1973.

Mc Kinley, P. Michael: *Caracas Antes de la Independencia*. Monte Ávila Editores, Caracas, 1987.

Mercader Riba, Juan: *El Siglo XIX*. Editorial Seix Barral, Barcelona, 1957.

Miguel López, Isabel: “*Relaciones Comerciales entre Santander y La Guaira en el Período 1778-1785*”. Boletín de la ANH, Caracas, 1982. # 260. Tomo LXV.

Miguel López, Isabel: “*Relaciones Comerciales entre Santander y La Guaira (1786-1795)*”. Boletín de la ANH, Caracas, 1990, # 291. Tomo LXXIII.

Morales Padrón, Francisco: *Andalucía y América*. Editorial Mapfre, Madrid, 1992.

Morón, Guillermo: *Gobernadores y Capitanes Generales de las Provincias Venezolanas 1498-1810*. Editorial Planeta, Caracas, 2003.

Morón, Guillermo: *Historia de Venezuela*. Editorial Italgráfica. Tomo I, Caracas, 1971

Nestares Pleguezuelo, María José: *Fiscalidad y Marginalidad en el Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Universidad de Almería, El Ejido, 1999.

Nestares Pleguezuelo, María José: *El Comercio Exterior del Oriente Venezolano en el Siglo XVIII*. Universidad de Almería, Almería, 1966.

Nestares Pleguezuelo, María José: *“Los Cortes de Madera en el Oriente Venezolano y los Intentos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en Participar en Ellos”*, en Comerciantes, Mineros y Nautas, los vascos en la economía venezolana. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Vitoria, 1996.

Noel, Jesse A.: *Trinidad, Provincia de Venezuela*. Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1972.

Nunes Dias, Manuel: *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1971.

Oliva Melgar, José María: *Cataluña y el Comercio Privilegiado con América. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Universitat de Barcelona, Barcelona, 1987.

Pérez Herrero, Pedro: *Comercio y Mercados en América Latina Colonial*. Editorial Mapfre. Madrid, 1992.

Polanco Martínez, Tomás: *Esbozo sobre Historia Económica Venezolana. La Colonia (1498-1810)*. Editorial Guadarrama, Madrid, 1961. Tomo I.

Ramos, Demetrio: *Minería y Comercio Interprovinciales en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Universidad de Valladolid, Valladolid, 1970.

Rico Linage, Raquel: *Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de gobierno*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1983.

Rodríguez Castillo, Leonardo: *Las Unidades y los Sistemas de Medidas Premétricas en Venezuela*. Oficina Central de Coordinación y Planificación de la Presidencia de la República (Servicio Estadístico). Caracas, 1968.

Rojas, Temístocles: *Geografía de la Región Nororiental*. Editorial Ariel-Seix Barral Venezolana, Caracas, 1981.

Sarrailh, Jean: *La España Ilustrada de la Segunda Mitad del Siglo XVIII*. Fondo de Cultura Económica, México, 1957.

Sevilla Soler, María Rosario: *Inmigración y Cambio Socio-Económico en Trinidad (1783-1797)*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1988.

Sevilla Soler, María Rosario: *Santo Domingo Tierra de Frontera (1750-1800)*. CSIC, Sevilla, 1980.

Stein, Stanley J. y Barbara H Stein: *Plata, Comercio y Guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*. Editorial Crítica, Barcelona, 2002.

Tandron, Humberto: *El Real Consulado de Caracas y el Comercio Exterior de Venezuela*. UCV, Caracas, 1976. Págs.172-74.

Troconis de Veracochea, Ermila: *Documentos para el Estudio de los Esclavos Negros de Venezuela*. Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1987. 2da. Edición.

Urquinaona y Pardo, Pedro: *Memorias de Urquinaona*. Editorial América, Madrid, 1917.

Varela, Marcos Jesús: *Las Salinas de Araya y el Origen de la Armada de Barlovento*. Biblioteca de la Academia de Historia. Caracas, 1980.

Vázquez de Ferrer, Belín: “*Instituciones Económicas, Comercio Libre y Movimiento Comercial Hispano Venezolano, 1765-1789*”, en el IV Congreso Venezolano de Historia, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983. Tomo III.

Vila, Marco Aurelio: *La Real Compañía de Comercio de Barcelona en Venezuela (1752-1816)*. Centro de Estudios Históricos, Revista de Historia, Caracas, 1960.

Vila, Marco Aurelio: *Aspectos Geográficos del Estado Sucre*. Corporación Venezolana de Fomento, Caracas, 1965.

Vivas Pineda, Gerardo: *La Aventura Naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Editorial Ex Libris, Caracas, 1998.

Vives, Vicens: *Historia Social y Económica de España y América*. Editorial Teide, Barcelona, 1958. Tomo IV.

Walker, Geoffrey J.: *Política Española y Comercio Colonial (1700-1789)*. Editorial Ariel. Barcelona 1979.

Fuentes de Consulta General:

Diccionario de Historia de Venezuela. Fundación Polar, Caracas. 2da. Edición. 1988. 4 Volúmenes.

El Mar. Gran Enciclopedia Salvat. Salvat Editores, Pamplona. 1978. 10 Volúmenes.

Fuentes Hemerográficas:

El Desafío de la Historia, Caracas, Año 3, # 21.

Fuentes de internet:

Azpúrua A., Ramón: "*Las Mulas Venezolanas y el Caribe Oriental del Siglo XVIII: datos para una historia olvidada*". En línea,
www.raco.cat/index.php/BoletinAmericanista/article/download/.../14612

Cardozo Galué: Germán: Significaciones y alcances del concepto región histórica. Cambiosypermanencias.com/3_invitados/3-German-Cardozo.

Gutiérrez Escudero, Antonio: Colonización Inglesa y Francesa en el Caribe durante el Siglo XVIII. En línea, dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=4940

www.leyes.congreso.gob.pe/leyes_indias.html