

MARACAIBO: DE PUEBLO DE AGUA A CIUDAD- PUERTO SIGLOS XVI- XVII

Ileana Parra Grazzina*
ileanagrazzina@cantv.net

Resumen

El pueblo de Maracaibo aborigen y sus términos antecedió a lo que fue la ciudad-puerto de Maracaibo en los siglos XVI y XVII inserta en la expansión capitalista europea. La ventajosa situación de Maracaibo en el intermedio del agua lacustre y marítimas, propició la alternativa de comunicación entre los centros productores andinos-lacustres con el Caribe y el Atlántico. Factor aprovechado por las poblaciones del norte del Lago de Maracaibo para el dominio de la navegación lacustre que derivó en rivalidades económicas y políticas, tanto en los tiempos aborígenes como en los tiempos de sometimiento hispánico. Se trata de interpretar el crecimiento del puerto y su competitividad con los otros puertos lacustres como Moporo, Tomoporo, Gibraltar y Zulia por el control comercial, de los cuales dependió paradójicamente para su abastecimiento en razón de la esterilidad de las tierras maracaiberas. Tal proceso se estudió en el marco de la política mercantilista de los Austrias, a través del análisis histórico de las fuentes documentales del Archivo General de Indias.

Palabras Claves: pueblo de agua, ciudad-puerto, comercio, Lago de Maracaibo

Abstract

The Maracaibo aboriginal town and its terms preceded that was the Maracaibo city-port in XVI and XVII centuries, inserted in the European capitalist expansion. The Maracaibo extreme advantage situation into the interval of the maritime and lake waters, favoured the alternative of communication between the Andeans-lacustrine producing centres, with the Caribbean and Atlantic; factor profited by the north Lake populations in order to domain the lake navigation that derived in political and economic rivalries, this occurred in the aboriginal times as in Hispanic subjugation period. It intends to interpret the growth of the port and its competitiveness with the other lake ports of Moporo, Tomoporo and Gibraltar by the commercial control, of which depended paradoxically for its provision due to Maracaibo's sterility lands. This process was studied in the framework of the Austrias mercantilist politic, through the historic analysis of the *Indias* General File.

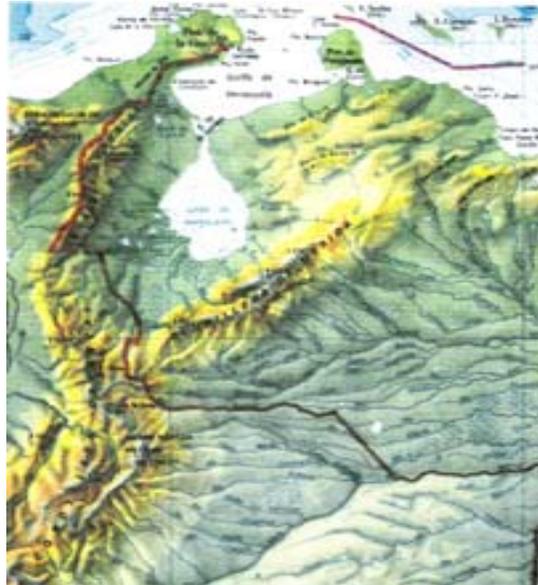
Key words: water town, city-port, commerce, Lake of Maracaibo.

La Maracaibo aborigen

El dominio de la navegación del Lago de Maracaibo y Golfo de Venezuela no fue acción exclusiva o innovadora de la incursión hispánica. Los nuevos pobladores

* Doctora en Historia (Universidad de Sevilla). Licenciada en Educación (Mención Ciencias Sociales). Profesora Titular de la Universidad del Zulia. Investigadora del Centro de Estudios Históricos en el Programa "La región occidental en la formación del Estado Nacional en Venezuela. Patrimonio e identidad. Siglos XV – XX"

hallaron un mundo complejo de relaciones económicas y sociales y de vínculos ancestrales, vital en la diversidad de los pueblos aborígenes del paisaje natural de la cuenca del Lago de Maracaibo.



La unidad histórica entre el paisaje, la sociedad y la cultura fundamentó lo que arqueológicamente se conoce como la Región Noroeste de Venezuela, que era para 1499 el asiento de las más importantes culturas aborígenes venezolanas. Esta región estaba comprendida entre la Cordillera de Mérida y la Sierra de Perijá y a su vez enmarcaban la amplia cuenca del Lago de Maracaibo.

Esa región estaba organizada por asentamientos indígenas en **pueblos de agua y pueblos de tierra** establecidos del este al oeste de la cuenca lacustre y desde las productivas tierras meridionales a las áridas más septentrionales en el Golfo de Venezuela. Tal condición paisajística permitió que los nexos económicos y sociales de los pueblos trascendieran el ámbito lacustre, en una proyección hacia las islas caribeñas y costas de tierra firme y que se enlazaran con los cacicazgos andinos, los del norte colombiano y del noroccidente venezolano.

Los **pueblos de agua y pueblos de tierra** conformaron subsistemas étnicos de la misma familia lingüística o no, caracterizado por las alianzas y fuertes relaciones de complementariedad dominadas por el trueque, que integraron un subsistema más amplio, ello fue posible por la presencia común y utilización del Lago de Maracaibo como medio fácil para los contactos.

Cada **pueblo de agua o pueblo de tierra**, de acuerdo a su medio ambiental, presentaban singulares modo de vida, desde las actividades apropiadoras de la formación cazadora recolectora hasta las actividades productoras de la formación económica social tribal que se expresaron en los modos de vida igualitario o aldeano y jerárquico o cacical.¹

En este contexto las parcialidades del norte de la cuenca aliles, onotos, toas y zaparas ubicados en el amplio radio de la barra de Maracaibo ejercieron un particular dominio del entorno; favorecidos y a conciencia de la ventaja estratégica de su localización, se posesionaron en ese estrecho cuello de escasa profundidad, que figura como corredor de unión de las aguas dulces con las del Caribe a la altura Golfo de Venezuela. Los **pueblos de agua** controlaron el acceso o salida al Lago de Maracaibo y se explica principalmente porque sus nativos se convirtieron en experimentados conocedores de las corrientes, canales y obstáculos por la cual evitaban la encalladura de sus canoas.

Además se suma, que los **pueblos de tierra** del norte, colindantes a los de agua, eran los únicos proveedores de sal en la cuenca lacustre, por razón de la existencia de salinas en la hoy ciudad de Maracaibo, que originó el topónimo de El Saladillo; Salina Rica (vía al Moján) y Zaparas (actualmente Sinamaica).



¹ Cfr. Mario Sanoja e Irida Vargas. **Arqueología Ciencia y Sociedad**. Caracas. Editorial Abre Brecha, 1990. Irida VARGAS y Mario SANOJA **Historia Identidad y Poder**. Caracas. Fondo Editorial Tropykos 1993. Mario SANOJA e Irida VARGAS **Orígenes de Venezuela. Regiones neohistóricas aborígenes hasta 1500 d.c.** Caracas V Comisión Presidencial Centenario de Venezuela. 1999

Tales circunstancias hicieron que los nativos merecieran el título de “**señores de la laguna**”, señalados por cronistas indianos², calificación que interpretamos contiene profunda caracterización histórica dado el rol de los pueblos de agua en la dinámica lacustre, apreciaciones hasta ahora no develadas por la historia, la antropología o la arqueología.

La privilegiada situación de la Maracaibo aborigen contrarrestó su gran desventaja que era la precariedad agrícola. La aridez de sus tierras, los rigores del clima y la ausencia de aguas fluviales determinaron su dependencia para abastecerse de **los pueblos de agua y pueblos tierra** del ámbito lacustre- andino y caribeño.

Definir con precisión la territorialidad de la Maracaibo aborigen aún es temerario, requiere un amplio estudio interdisciplinario que descubra ésta y muchas incógnitas. Sin embargo, las inferencias de las fuentes históricas permiten una reconstrucción aproximada de esa Maracaibo en un singular y complementario espacio de tierra y agua, que rebasa el casco central de la ciudad actual, se extendió a las costas palafíticas de la barra, en sus dos márgenes y abarcó las formaciones insulares del norte del Lago. Este es el escenario que precedió a la Nueva Zamora de Maracaibo de 1574.³

La ciudad- puerto de Maracaibo

En el occidente actualmente venezolano, el proceso de ocupación efectiva y poblamiento hispánicos de Maracaibo fue especialmente difícil y tardío, al compararse con otras ciudades venezolanas como Coro, Trujillo, Mérida y Caracas. Ello por lo inatractivo de sus tierras estériles para los cultivos, ausencia minera y por la presencia de una población aborigen resistente al dominio europeo, razones que en absoluto satisfacían las demandas mínimas y rápidas de acumulación de riqueza de los primeros empresarios mercantilistas.

² ARELLANO MORENO, Antonio. **Relaciones Geográficas de Venezuela**. Caracas. Academia Nacional de la Historia N° 70. 1964: Juan Pérez de Tolosa *Relación de tierras y provincias de la gobernación de Venezuela, 1546*. Rodrigo de Argüelles y Gaspar de Párraga *Descripción de Nueva Zamora, su término y Laguna de Maracaibo, 1579*. PEDRO SIMÓN **Noticias históricas de Venezuela** Caracas. Academia Nacional de la Historia N° 67, 1963. **Venezuela en los Cronistas Generales de Indias**. Caracas. Academia Nacional de la Historia N° 58-59, 1962

³ Arlene Urdaneta, Ileana Parra G. y Germán CARDOZO. “Maracaibo y el dominio del Lago: sociedad y mestizaje”. Ponencia presentada en el VII Seminario Internacional de Estudios del Caribe “La Construcción de la Ciudadanía: Geografía, Razas, Género y Clases Sociales en el Caribe”. Cartagena de Indias 2005

El primer ensayo fundacional lo protagonizó Ambrosio Alfínger, en **1529**, procedente de Coro con el intento de establecer un centro de operaciones para continuar sus expediciones hacia tierras del Nuevo Reino de Granada. La caprichosa administración de los Welser impidió la permanencia y continuidad del asiento. Luego en **1569**, desde la ciudad de Trujillo, Alonso Pacheco lideró la empresa de repoblar Maracaibo con el nombre de Ciudad Rodrigo, convencido de los beneficios económicos, no sólo para la gobernación de Venezuela sino también para el Nuevo Reino, en virtud del potencial comercio desde Pamplona hacia el Caribe, a través de la ruta del río Zulia y Lago de Maracaibo. Una vez más fracasa el proyecto, ante las equivocadas tácticas de asentamiento poblacional. Posteriormente en **1574**, Pedro Maldonado, comisionado por Diego Mazariegos, gobernador de la provincia de Venezuela, la repobló llamándola Nueva Zamora de Maracaibo, tras los mismos objetivos de Pacheco. En consecuencia, Maracaibo y sus términos quedó adscrita a la provincia de Venezuela y a la Audiencia de Santo Domingo.



La intencionalidad de poblar Maracaibo desde el dinámico espacio productor de Trujillo, al sureste del Lago, indicaba la necesidad de afianzar el puerto en Ciudad Rodrigo o Nueva Zamora. Pese a las características del medio, era el sitio propicio, ubicado estratégicamente en la puerta del Lago que abría hacia el Caribe, a donde necesariamente recalarían las embarcaciones tanto de los puertos lacustre como de los caribeños; significaba la única bahía adecuada en el intermedio del agua lacustre y

marítimas que podía albergar los navíos para sus reparaciones, almacenaje y trasbordo de mercaderías. Su localización propició un factor ventajoso para controlar el paso de las naves, condición a ser tomada muy cuenta por los funcionarios reales, vecinos hispanos y maracaiberos en el dominio de la navegación del Lago, tal como lo hicieran los antiguos “**señores de la laguna**”.

Cabe destacar que a pesar de la esterilidad de las tierras para los cultivos, en Maracaibo se introdujo la actividad hispánica de cría de ganado mayor y ganado menor, por poseer óptimas tierras de pastos. Los cueros, derivado principal, fueron objetos de gran demanda comercial, circunstancia que favoreció la activación de su puerto.

En los diversos paisajes de la cuenca del Lago de Maracaibo y Cordillera Andina, el asentamiento de los pueblos hispánicos sobre los pueblos aborígenes y la organización de un circuito agro exportador cimentaron la infraestructura de la región histórica, en el occidente actualmente venezolano. Ahora con otros fines económicos: el comercio mercantilista incentivado por la política de los Austrias, propio de la expansión del capitalismo europeo en los dominios caribeños y de tierra firme, comercio especializado que cubrió el consumo interno andino-lacustre y el de exportación.

Al mismo tiempo, la creciente demanda de Cartagena de Indias, Santo Domingo, Veracruz, La Habana, Río de Hacha, Sevilla y Cádiz, así como de los puertos no hispánicos, en los siglos XVI y XVII, confluyó en la dinamización esta región histórica. De ahí que el tráfico mercantil fundamentara la estructuración del espacio lacustre-andino, en donde el Lago de Maracaibo representó ser la vía principal de navegación hacia el Caribe y Atlántico, no sólo en los siglos de sometimiento hispánico, sino también hasta en el tiempo republicano.

Otros puertos, un mismo Lago, diferentes jurisdicciones

Varios circuitos económicos estructuraron la red comercial en el dilatado espacio de la cuenca del lago de Maracaibo, formado por los centros productores, rutas terrestres y fluviales emplazados en las altas montañas, valles, tierras bajas e intermedias del piedemonte andino. Tal dinámica requirió los establecimientos de puertos y embarcaderos menores, fluviales o lacustre para drenar el intercambio de mercaderías originado desde finales del siglo XVI y consolidado en el XVII. Éstos son:

El circuito en torno a Pamplona sustentado por los vínculos comerciales con San Cristóbal, La Grita, Salazar de las Palmas, Tunja y hasta con Santa Fe de Bogotá. La

ruta fluvial del Zulia fue su eje principal que utilizó el inestable puerto Zulia, en la confluencia de los ríos Táchira, Pamplonita y Zulia como centro de intercambio y trasbordo. Puerto Zulia debía rendir sus cuentas hacendísticas a los oficiales reales de Santa Fe de Bogotá.

El circuito en la región de Gibraltar, cuyo poblamiento hispánico derivó del de Mérida (1558). Sostuvo un significativo movimiento comercial desde antes de su fundación de derecho en 1592 hasta la década de 1670. A través de su puerto con el mismo nombre y de otros como San Pedro se comercializaban las producciones de Mérida, Barinas, Pedraza. También las de La Grita y San Cristóbal cuando estas poblaciones se veían impedidas de traficar las mercaderías por el río Zulia por obstáculos naturales o arremetidas indígenas. Gibraltar administrativamente perteneció a la provincia de Mérida y ésta a su vez a la Audiencia de Santa Fe de Bogotá.



El circuito desarrollado en torno a los puertos de Moporo, Tomoporo o Barbacoas, dependientes de la provincia de Venezuela, a su vez adscrita a la Audiencia de Santo Domingo. Constituyeron los puertos en los términos de Trujillo. A esta población llegaban también las mercaderías provenientes del área de Carora, El Tocuyo, Barquisimeto, Guanaguare, y también fue vía preferida y alterna por los vecinos de Barinas y Pedraza para comerciar sus productos.

En los siglos XVI y XVII, estos tres circuitos vivificaron el comercio en el complejo espacio andino-lacustre, en donde el Lago constituyó la arteria vial de circulación y conexión andino-caribeña. No obstante, las dependencias administrativas en diferentes

audiencias de los puertos de un mismo Lago crearon complejas disputas extendidas en la larga duración histórica que afectó y dividió la unidad del paisaje.

Tales disputas reflejaban los intereses contrapuestos de oficiales reales, alcaldes, gobernadores, productores, mercaderes y vecinos, relacionados con esos puertos. Maracaibo, en este escenario ambiental y económico, se posesionó como puerto y puerta del Lago, por lo cual se aprovecha del obligado paso de las embarcaciones frente a sus costas para su abastecimiento y cobro arbitrario de impuestos.

Ya para 1607, de los once “lugares de españoles” en la costa de la provincia de Venezuela, tres constituían puerto de mar: La Guaira, Coro y Maracaibo⁴, distantes unos de otros 80 leguas, donde frecuentaban fragatas procedentes de la Península y Canarias y salían para otros puertos hispanoamericanos como Cartagena, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Cumaná. En La Guaira, Coro y Maracaibo solamente se pagaban derechos de almojarifazgo.

Maracaibo se impone sobre los otros puertos

El problema de desabastecimiento, estimuló a Maracaibo en la acometida de actos de poder, manifestándose en una serie de agravios hacia los otros puertos lacustre.

De las frecuentes rivalidades, las ocurridas entre Maracaibo y Gibraltar representan las más importantes. Sus enfrentamientos datan prácticamente desde sus respectivas fundaciones y se prolongaron durante la centuria del siglo XVI y gran parte del siglo XVII.

La discordia derivaba al adjudicarse Maracaibo atribuciones que no le correspondían como derechos extras o impuestos de peaje sobre las mercaderías procedentes o destinadas a Gibraltar o la posesión de la derecha descarga consignada a Gibraltar desde Sevilla. Así fue quebrantando la legalidad del tráfico comercial lacustre, con el agravante de que las mercaderías que salían de los puertos lacustre aparentaban **ser procedentes del puerto de Maracaibo** ante el mundo caribeño o atlántico...

... nunca la ciudad de Nueva Zamora de Maracaibo ante ni después que se poblara hasta el día de hoy, no a coxido ni esperan coxer frutos que basten a cargar una fragata, por ser tierra estéril, infructífera y de tan poco provecho, que si no se ubieran dado a la crianza de un poco de ganado, cabras y bacas con que se sustentan, no tienen otras granjerías. Y por estar el pueblo de Maracaibo

⁴ AGI. Sto. Domingo, 193. R. Iv, No. 60. Carta del gobernador de Venezuela, Sancho de Alquiza, Santiago de León 19-6-1607.

poblado ocho o diez leguas de la barra se a introducido que los frutos de harinas, cacao, liensos, xamones, tabacos y otras granxerías son de Maracaibo, no siendo como no lo son de ella, ni de sus términos, ni jurisdicción, sino que baxan y se traen a esta ciudad y puerto de Gibraltar de los de Mérida, Barinas, ciudad d el Espíritu Santo, Villa de San Cristóbal y la de Pedraça...⁵.

El texto citado recoge dos aspectos característicos en la cotidianidad y el movimiento portuario de Maracaibo en el transcurso del siglo XVII. Por una parte, su improductividad que obligó a depender de los pueblos andinos-lacustre para abastecerse y por la otra debido a su situación de puerta del lago, el que aparentara en el comercio exterior, ser el sitio de origen de los productos de exportación lacustre.

En 1610, el procurador general de Mérida, Alonso de Ribas, en un pliego de peticiones⁶ solicitó la concesión de permisos a todos aquellos navíos que, desde Cartagena y Santo Domingo, desearan ir a los puertos de Gibraltar y San Pedro por los cuales se beneficiaría el comercio, no sólo en esta zona, sino también la población de La Grita, a cuyo corregimiento estos puertos pertenecían. Advertía, que los registros de mercaderías dirigidos a esta jurisdicción, no fuesen cobrados en la Nueva Zamora, puerto necesario al paso de los navíos y que por tal eventualidad a los dueños, pilotos y arráz de las embarcaciones, los obligaban por la fuerza, a hacer su derecha descarga.

En el intento de consolidar el comercio en el puerto de Gibraltar y con la intención de contrarrestar los abusos de poder de Maracaibo, Juan de Aguilar, corregidor de Mérida, emitió unas Ordenanzas⁷ en 1610 a fin de organizar el movimiento portuario. El interesante documento refiere el mercado franco en Gibraltar, ocho días antes de San Francisco y ocho días después⁸...

...para que todas las personas que quisieren venir a tratar y contratar, comprar y vender lo pueden hazer sin por ello pagar cosa ninguna del dinero real de alcabala...

La concesión del mercado franco se otorgó ante la necesidad presentada por los vecinos del corregimiento de La Grita y Mérida de comprar la sal producida exclusivamente en áreas aledañas a Maracaibo.

⁵ AGI. Santa Fe. 51. R. 2 f. 70. Probanza hecha por Gibraltar sobre el aumento de sus frutos y los pocos que tiene Maracaibo. 27-6-1627.

⁶ AGI. Santa Fe, 67. R. 2 N° 38b. El Procurador de Mérida hace algunas peticiones. Mérida 2-2-1610

⁷ AGI. Santa Fe. 51. R. 2 f. 51ª. Ordenanzas hechas por el corregidor de Mérida Juan de Aguilar. Gibraltar 15-8-1610.

⁸ En el mes de octubre.

En conocimiento los vecinos de Maracaibo de ser los únicos proveedores de sal, arbitrariamente comenzaron a interrumpir su cabotaje a Gibraltar, con ello pretendían obligar a los mercaderes a desplazarse hasta Maracaibo y de paso cobrarles allí los derechos de alcabala. En consecuencia, la prerrogativa de mercado franco por 16 días procuraba mantener la introducción de la sal en Gibraltar, con el atractivo de la exoneración de pago impuesto. Las probanzas entre otros aspectos prohibía el intercambio de mercaderías a Maracaibo, especialmente de maíz, a menos que se trocara por sal y que los registros de mercaderías se realizaran ante los oficiales reales de este puerto y no en el de al Nueva Zamora

Pese las advertencias, los atropellos continuaron por muchos años más. En 1615, Pedro Muñoz, un vecino y encomendero de la laguna de Maracaibo⁹, manifestó ante la Audiencia de Santo Domingo que los oficiales reales de Maracaibo impedían a los dueños de los navíos ir a los puertos lacustre realizar sus respectivas cargas y descargas con destino a Cartagena y Santo Domingo.

... y dan a unas licencias y a otras no, como les da la gana y que esto lo qual haze en gran daño e perjuicio del trato e comercio de la dicha Laguna...

Por tal motivo, la Audiencia de la Española despachó real provisión amonestando una vez más a las autoridades de Maracaibo y ordena no impedir la derecha descarga correspondiente a los puertos lacustre, bajo pena de pagar unos 500.000 maravedís, provisión que se despachó en este mismo mes y año ¹⁰.

Dicho testimonio señala que las arbitrariedades también lesionaban los puertos de Moporo y Tomoporo, de la misma jurisdicción de Maracaibo, al entorpecer un comercio generado desde fines del siglo XVI; y por efecto, la provisión se irregularizaba a Santo Domingo y Cartagena, puertos a los cuales iba el mayor volumen de mercaderías.

⁹ AGI. Contratación, 2676. Registro de la fragata “Nuestra señora del Rosario de la Peña de Francia”. Moporo 25-6-1616. Incluye carta de Pedro Muñoz. Santo Domingo 15-1-1615, inserta en real provisión para que las autoridades de Maracaibo no impidan que las fragatas concurren a la laguna de Maracaibo. Santo Domingo 27-1-1615.

¹⁰ Ibidem

Las décadas del 20, 30 y 40 constituyeron los años de mayores enfrentamientos, como lo manifiestan las repetidas protestas de los gibraltareños ante el escaso acatamiento de los vecinos y oficiales de Maracaibo a las amonestaciones.

En 1620 Alonso de Ribas, procurador general del corregimiento de La Grita, en representación de Mérida, Barinas, Pedraza y San Cristóbal, solicitaba nuevamente, que los registros procedentes y destinados a Santo Domingo y Cartagena de Indias, no fuesen estorbados y cobrados en el puerto de Maracaibo, puesto que el comercio a realizarse iba dirigido a Gibraltar ¹¹, testimonio indicador de que sus requerimientos de 1610, no fueron acogidos por la autoridades locales de Maracaibo, ni de las provinciales de Venezuela.

Dos relaciones fechadas 8 de junio ¹² y 10 de junio de 1622 ¹³ protestan la violencia con que le arrebataban los registros a Gibraltar, por la cual contravenían órdenes de la Corona e impedían a su vez la provisión de los navíos en el puerto gibraltareño..

...disiendo que toda la redondez del agua en esta Laguna es de su jurisdicción [de Maracaibo]... por no poder esta ciudad (Gibraltar), ni nuestro correjidor, resistir sus fuerzas y agravios con que no se cobre el derecho real... Suplicamos a vuestra Majestad nos ampare y defienda de esta fuerza embiando sus reales cédulas con señalamiento de su jurisdicción en el agua de quatro a seis leguas y que los nabíos que vinieran a cargar a esta Ciudad los dexen pasar libremente con sus rexistros y los reciban de las oficiales reales de esta jurisdicción ¹⁴.

La segunda relación acusa la detención, por orden del gobernador de Venezuela y los tenientes de Maracaibo, de unos navíos cargados de tabaco de Barinas y Mérida, en el puerto de Barbacoas, violando los registros sellados y apresando a sus maestros y capitanes, bajo el argumento de tocar puerto de su jurisdicción.

En este mismo año la población de Gibraltar ¹⁵ se vio también respaldada por los oficiales de la Audiencia de Santa Fe y enfatizaron que en dicho puerto existía caja

¹¹ AGI. Santa Fe, 67. Peticiones del procurador general del corregimiento de La Grita, Alonso de Ribas. 16-2-1620. "...Suplica a Vuestra Majestad se sirva despachar su Real Cédula para que los tenientes de los Oficiales Reales de Venezuela, que asisten en la Nueva Ciudad de Zamora, no les haga agravio, ni compelan a que allí paguen derechos algunos, pues los an de pagar en el dicho puerto de Gibraltar, que es del distrito del dicho Corregimiento donde se lleban los frutos y mantenimiento referidos de que se sustentan los vecinos de Zamora por carecer de los aquella tierra..."

¹² AGI. Santa Fe, 20. R. 3, f. 180c. Carta de petición de la ciudad de Gibraltar de un navío de permisión para atender sus necesidades. 8-6-1622.

¹³ AGI. Santa Fe, 20. R. 3, f. 180a. Comunicación de Juan Pacheco de Velazco sobre la detención en Barbacoas de las fragatas procedentes de Gibraltar. Gibraltar 10-6-1622.

¹⁴ Ibidem .

¹⁵ AGI. Santa Fe, 20. R. 2, f. 180b. Copia de un capítulo de carta de los oficiales reales de Santa Fe 28-8-1622.

real, cuyos ingresos por derecho pertenecían a la jurisdicción de Mérida y razón por la cual Maracaibo no podía argumentar, ni exigir pago alguno de registros. En consecuencia, todo navío de permisión podía llegar libremente a Gibraltar sin ser molestado en Maracaibo y que acá no podían solventar el problema por ser de la jurisdicción de la Audiencia de Santo Domingo, todo indica que los enfrentamientos locales estaban repercutiendo en las instancias superiores de las audiencias.

El gobernador de la provincia Mérida, Juan Pacheco Maldonado, fue uno de los gobernadores que incesantemente luchó por establecer la autoridad de su jurisdicción y con lucidez previó los peligros de estos enfrentamientos. A partir de 1626¹⁶ continúa con las acusaciones y quejas por los agravios de los pobladores y autoridades maracaiberas al impedir que los bajeles hiciesen su correspondiente registro en el puerto gibraltareño; informaba que no obedecían ninguna orden, ni provisión emanada de la Audiencia Santa Fe, simplemente porque no era de su jurisdicción, como tampoco las remitidas por ninguna autoridad:

... y no me espanto por que en cuarenta años no an estado en la dicha ciudad de Maracaibo más de tres gobernadores de todos cuantos ha havido en aquel gobierno...

Lo que indica la ausencia de una efectiva autoridad política por parte de la gobernación de la provincia de Venezuela, para impedir estas usurpaciones y el libre albedrío o autonomía con que se administraban y conducían las autoridades locales marabinas.

Actos de violencia extrema se dieron en varias oportunidades, como en el caso de la fragata de Pedro Monsalve en 1627¹⁷, que una vez cumplidos los requisitos aduanales en Maracaibo por las mercaderías allí descargadas, la fragata debía seguir a Gibraltar para llegar a destino (en Maracaibo no había embarcado ningún género, pues no lo había); el cabildo niega permiso de salida a Gibraltar, más sin embargo, la fragata se arriesga a zarpar de Maracaibo al punto de ser perseguida hasta Gibraltar por naves armadas que ordenaban su retorno a Maracaibo, en la contienda intervinieron

¹⁶ AGI. Santa Fe, 51. R. II, No. 67. Carta de Juan Pacheco Maldonado, gobernador de la provincia de Mérida y La Grita a S. M. Gibraltar 2-6-1626.

¹⁷ AGI. Santa Fe, 51. R. II, f. 73v. Relato de Pedro Monsalve sobre la detención de su fragata en el puerto de Maracaibo. Maracaibo 28-6-1627.

sacerdotes y autoridades para impedir un enfrentamiento de peores consecuencias, retardando así su regreso a Cartagena.

Tales actos eran reconocidos y rechazados como manifestaciones de la progresiva hegemonía comercial y administrativa que estaba imponiendo Maracaibo y que se reflejan en expresiones como: "... por la fuerza, que tienen oy en el mar..."¹⁸ o "... haciéndose señores de la laguna y de la tierra..."¹⁹.

Nuevamente en 1627²⁰ se suscitaron conflictos por las mismas razones. Al respecto el gobernador Pacheco Maldonado claramente expone a la Corona...

La necesidad que avía de poner remedio en las diferencias que ai entre esta ciudad y la de Maracaibo, de que cada día resultan maiores yncombenientes²¹

El procurador general de Gibraltar explicaba la situación y solicitaba en emergencia la consabida licencia para el despacho de las mismas. Esta solicitud fue respaldada por otra carta del gobernador Pacheco Maldonado, en donde delataba la intencionalidad de las justicias de Maracaibo en subordinar a Gibraltar a su jurisdicción, siendo aquella perteneciente al Nuevo Reino. Alegaba que "...todo lo que boga en aguas de esta Laguna no es de su jurisdicción [de Maracaibo]" y reconfirmaba que impedía el trato acostumbrado "... que hasta ahora se hacía en Gibraltar."²²

Numerosas fueron las licencias solicitadas en el transcurso del siglo XVII para que el comercio y navegación se dejara expedito en los puertos lacustre, pero Maracaibo prosiguió con sus acciones ilegales. En lo sucesivo se valió de una "siniestra cédula"²³, en la cual por las irregularidades fiscales efectuadas en el puerto de Moporo, se concedió permiso para el asiento de registros en Maracaibo, lo que resultó en consecuencia el control comercial, sujeto a la caprichosa administración de los oficiales reales de este puerto. Justificándose en este apoyo legal, hicieron extensiva su fiscalización interviniendo toda fragata que se dirigiese a cualquier puerto lacustre.

¹⁸ Ibidem, f. 3r.

¹⁹ Ibidem, f. 12.

²⁰ AGI. Santa Fe, 51. R. 2, f. 70. Probanza hecha por Gibraltar sobre el aumento de sus frutos y los pocos que tiene Maracaibo 28-6-1627.

²¹ AGI. Quito, 31. Carta de Juan Pacheco Maldonado. Gibraltar 10-7-1627.

²² AGI. Quito, 31. Carta de Juan Pacheco Maldonado a S. M. Sobre las desavenencias con las autoridades de Maracaibo por entorpecer el comercio de las fragatas en Gibraltar 28-7-1627.

²³ Muy destacada en las fuentes, pero en desconocimiento de su texto. AGI. Santa Fe, 51. R. 2, f. 70. Probanza hecha por Gibraltar sobre el aumento de sus frutos y los pocos que tiene Maracaibo. 28-6-1627. Ya para esta fecha se menciona esa real cédula que las mercaderías que se despachasen en Barbacoas, pasasen a Maracaibo y allí se asentase los registros. f.2.

Como medida especial, para facilitar el comercio en algunos puertos, se creó en 1642 el derecho de tonelaje, que consistía en concederle a todo barco español el privilegio de llegar a cualquier puerto hispanoamericano, que no fuese Cartagena, Portobelo y Veracruz, sin licencia del Consejo de Indias, con tal de que zarpasen juntos con las flotas y de que pagasen el derecho de tonelaje.

Este nuevo impuesto se fijó en dos ducados de plata por tonelada para los barcos que iban a La Habana, Campeche, Honduras, Gibraltar (en el lago de Maracaibo) y La Guaira; en ducado y medio de plata para los que iban a Margarita, Cumaná, Nueva Córdoba, Río de Hacha y Santa Marta²⁴. Esta medida que incluyó a Gibraltar es reveladora del movimiento portuario existente.

Pero Maracaibo hacía caso omiso a las órdenes superiores. Muchas relaciones emanadas especialmente de la audiencia de Santa Fe de Bogotá, en las décadas de 50 y 60 del siglo XVII acusaban, prohibían, disponían, exhortaban a las justicias de Maracaibo sobre sus agravios en el comercio y navegación, aventajados por su privilegiada situación en la entrada y salida del Lago.

Maracaibo también se defendió legalmente

Simultáneamente a los atropellos, Maracaibo utilizó recursos legales para fomentar su movimiento portuario. También solicitó navíos de permisión, como el de 1616²⁵ cuando el procurador general de Venezuela, Nicolás de Peñalosa, gestionaba que algunas fragatas, entre ellas “Nuestra Señora de la Candelaria”, de la flota de Tierra Firme, se les permitiese ir al puerto de Maracaibo.

En lo sucesivo, la Corona concedió a Maracaibo ciertas peticiones requeridas acerca de la carga y descarga de los navíos de Maracaibo “... para alentar a los vecinos de ella a engrosar más sus caudales en el comercio...”²⁶.

A tal fin se emitieron varias cédulas con diferentes fechas: 1619; 1622; 1627; 1629; y 1645²⁷. Tales órdenes fueron despachadas por las noticias que obtuvo la Corona de que

²⁴ Cfr. Clarence Haring **Comercio y navegación entre España y las Indias**. México. Fondo de Cultura Económico. p. 110.

²⁵ AGI. Santo Domingo, 193, R. V. No. 92. El procurador general de Venezuela, Nicolás de Peñalosa pide que dos navíos de menor porte de la flota de Nueva España y Tierra Firme puedan ir a Venezuela. 1616.

²⁶ AGI. Santa Fe, 540 T. 2, f. 25-27v. Real Cédula a la Audiencia de Santa Fe ordenándole informe sobre el cumplimiento de una cédula en que se mandó se hiciese la carga y descarga de los navíos en el puerto de Maracaibo. Madrid 23-9-1688.

²⁷ AGI. Sto. Domingo 686. Copia de Cédula para se guarden y cumplan las cédulas con fecha de 12-5-1619, 2-3-1622, 30-4-1627, 12-5-1629, sobre la orden d que se haga la carga y descarga de los navíos en el puerto de Maracaibo. Zaragoza 1-10-1645.

en el puerto de Barbacoas se cometían fraudes a la Real Hacienda en el pago de almojarifazgos y alcabalas, bien fuera por falta de oficiales reales permanentes, que custodiaran los registros o por los asaltos que cometían los indígenas a tal aduana. La población y oficialidad de Trujillo desatendieron tales órdenes, obviamente porque salían perjudicados en las recaudaciones de sus reales cajas. Gibraltar, Barinas también hicieron constar su oposición porque iban en contra de sus beneficios comerciales.

Maracaibo argumentaba a su favor todo tipo de seguridad en el registro de mercaderías; basándose en ello, sustentaba su petición de que la carga y descarga se hiciera en este sitio. Y en nueva ocasión, Maracaibo arremetía contra Gibraltar acusando de que sus embarcaciones también podía realizar fraudes

... respecto de que los navíos que ban al dicho Puerto de Gibraltar es constante el haver de pasar por dentro de dicha laguna y en la distancia de una parte a otra ay muchas distancias y pueblos de indios, sin población donde con gran facilidad y sin ympedimiento alguno se puede desembarcar y ocultar la Hazienda que se llevare sin registro y pasarla al dicho Nuevo reyno de Granada, sin pagar derechos...²⁸.

La ciudad-puerto se consolida

El decaimiento de Gibraltar fortaleció la consolidación del puerto de Maracaibo. La crisis del primero resultó de la conjugación de eventos naturales como los terremotos e inundaciones y de fenómenos antrópicos como los asaltos de piratas y los enfrentamientos con los maracaiberos en la década de 1670.

Estos factores y las ventajas mencionadas del emplazamiento y localización de Maracaibo explican el desempeño de la ciudad-puerto como centro receptor y de trasbordo de las mercaderías andinas-lacustre, caribeñas y peninsulares.

En la carrera de Indias, este puerto puede catalogarse como terminal secundario que reenviaba las mercaderías acarreadas en los circuitos lacustre. El registro de salidas de mercaderías desde Maracaibo, entre 1587 y 1693²⁹ expresan que el comercio más intenso y de mayor volumen se efectuó con Cartagena de Indias, ello con la finalidad de abastecer a la ciudad y a la flota. En orden de importancia le siguieron Santo Domingo y Sevilla.

²⁸ AGI. Santo Domingo, 686 f 4v.

²⁹Cfr. Ileana Parra G. 1986 *Notas sobre el comercio entre Maracaibo y Cartagena de Indias. 1574-1696* En: **Tierra Firme. Revista de Historia y Ciencias Sociales**. Caracas, abril-junio. Vol. IV, pp. 193-201

Las mercaderías asentadas fueron: harinas, lienzos de algodón, frutos, biscochos, cordobanes, cueros al pelo, de vaca y venado, carnes saladas, quesos, jamones, sebo, paño pardo, hilo de pita, cacao, tabaco ajos, ollas de barro, panelas, palo de brasil y esclavos.

Ahora bien, el registro de entradas de navíos a Cartagena de Indias, procedentes en su mayoría del Caribe desde 1610 a 1640, señalan que fueron los puertos de las provincias de Cuba y Venezuela los que mantuvieron mayores vínculos comerciales con el puerto cartagenero. Es notorio que de los puertos de la provincia de Venezuela, el de Maracaibo representó casi el 50%, le siguieron Coro, Cumaná y La Guaira.³⁰

Finalmente, puede concluirse afirmando que la dimensión histórica en el espacio de la cuenca lacustre aborígen cambió con el nuevo orden mercantilista europeo e hispánico. Sobre las rutas y redes de intercambio entre los pueblos de agua y pueblos de tierra del Lago de Maracaibo se fue consolidando el comercio mercantilista de los siglos XVI y XVII en respuesta a una gran demanda caribeña y atlántica.

La ocupación territorial hispánica de la cuenca lacustre marcó la una división política-administrativa asimétrica a la unidad del paisaje económico. El Lago de Maracaibo, arteria vial de comunicación entre las tierras andinas-lacustre con el Caribe, al principio quedó dividido administrativamente en dos: al norte, Maracaibo y sus términos hacia la barra y costa oriental del Lago, perteneciente a la provincia de Venezuela y a la Audiencia de Santo Domingo. Al sur las tierras andinas de la provincia de Mérida y La Grita y las poblaciones de San Cristóbal, Barinas, Pedraza y Gibraltar dependientes de la Audiencia de Santa Fe de Bogotá. Ello repercutió en el tráfico mercantil lacustre que fue estructurándose en los circuitos económicos en torno a los puertos Zulía, Gibraltar, Moporo o Tomoporo generando problemas jurisdiccionales entre éstos y Maracaibo.

La ventajosa situación de puerta del Lago, al cual Maracaibo le sacó provecho para el dominio de la navegación y comercio, más la unificación política ordenada por cédula de 1676, por la cual se anexaba Maracaibo a la provincia de Mérida y La Grita, propiciaron su consolidación y continuidad como puerto receptor y de trasbordo a los puertos caribeños de Cartagena de Indias, Santo Domingo, la Habana, a los peninsulares de Sevilla y Cádiz y los no hispánicos por medio del comercio no registrado.

³⁰ Cfr. Antonino Vidal Ortega 1998. **Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional del caribe 1580-1640: La producción agraria**. Cádiz Agrija Ediciones