

**LA REGIÓN HISTÓRICA MARGARITEÑA Y SU INFLUENCIA EN LA
CONFORMACIÓN DE REDES COMERCIALES EN EL CARIBE**

**MARGARITA'S HISTORICAL REGIÓN AND ITS INFLUENCE ON THE
MAKING OF TRADE NETORKS IN THE CARIBBEAN**

Yonezka Rondón¹

Recibido de recibido: agosto 12 de 2009

Fecha de aceptado: octubre 14 de 2009

RESUMEN: El propósito de este ensayo es analizar la influencia de la Región Histórica margariteña en la conformación de redes comerciales en el Caribe a partir del eje político y económico: La Asunción- Pampatar como resultado de la actividad agropecuaria y del intercambio comercial que mantuvo tanto con Tierra Firme como con las Antillas y Europa. Asimismo, se analiza y el crecimiento de un comercio ilícito que se tejió alrededor de la actividad perlera y el tráfico negrero desde el siglo XVI hasta el XVIII. Se desarrolla con esta investigación el estudio de las interrelaciones de la Isla de Margarita con los espacios vecinos y sus ciudades tal como es el caso del eje La Guaira-Caracas, Guayana, Barcelona, Cumaná, Trinidad-Puerto España, Puerto Rico y Santo Domingo lo cual produjo redes comerciales caribeñas de gran importancia y significación.

PALABRAS CLAVES: Región histórica Margariteña, ejes La Asunción –Pampatar, circuitos económicos internos y externos, relación ciudad-puerto, comercio ilícito.

ABSTRACT: The purpose of this essay is to analyze the influence of Margarita's Historical Region on the making of trade networks in the Caribbean starting from the axis La Asuncion – Pampatar as a result of the agricultural activity and the commercial exchange with the mainland, as well as the Antilles and Europe. At the same time, it analyzes the knitting of an illegal trade that grows around the pearls activity and the slave trade between the centuries XVI to XVIII. This research develops the understanding of relationship between Margarita and the neighboring states and their cities such as in the

¹ Magister en Historia Regional de Venezuela. Licenciada en Educación Ciencias Sociales (Universidad Católica Andrés Bello). Profesora de la Universidad de Oriente Núcleo Nueva Esparta-Venezuela. Miembro del Centro de Investigaciones Históricas “Jesús Manuel Subero”. Investigadora Activa de la Universidad de Oriente. yonezka@gmail.com.

case of the La Guaira - Caracas axis, Guyana, Barcelona, Cumana, Trinidad- Port of Spain, Curazao, Puerto Rico and Dominican Republic, which produced Caribbean trade networks of great importance and meaning.

KEY WORDS: Margarita Historical Region, La Asunción Pampatar axis, Internal and External commercial circuits, the city – port relationship, illegal trade.

INTRODUCCIÓN

El espacio denominado Tierra Firme por los españoles, y ya tempranamente descrito por la cartografía europea, se caracterizó por la presencia de puertos apropiados para la navegación y el transporte atlántico provenientes de las áreas agropecuarias, así como la introducción de mercaderías europeas.

En la costa hoy venezolana surgieron desde el siglo XVI los puertos de Maracaibo, La Vela de Coro, Puerto Cabello, La Guaira, Barcelona, Cumaná y Pampatar; este último difirió de los anteriores por su carácter insular.

La insularidad de Margarita se prestaba para constituirse en un espacio cerrado pero las características de su proceso histórico y la relevancia que generó el haberse convertido en una de las áreas inicialmente ocupadas por los hispanos la transformó en provincia española, a través de esos contactos de carácter militar se generaron relaciones de tipo comercial con Tierra Firme.

Pareja a su importancia geoestratégica la Isla de Margarita a través de su ciudad principal La Asunción y del puerto de Pampatar, jugó durante los siglos XVI al XVIII un significativo auge en la economía, lo dicho conduce a considerarla y estudiarla como una Región Histórica, quizás como uno de los principales circuitos comerciales de su época.

Se propone y desarrolla con esta investigación el estudio del circuito comercial margariteño, haciendo uso de la categoría de Región Histórica como marco para comprender las interrelaciones de la Isla de Margarita con los espacios vecinos y sus

ciudades, tal como es el caso del eje La Guaira-Caracas, Guayana, Barcelona, Cumaná, Trinidad-Puerto España y las islas caribeñas Puerto Rico y Santo Domingo lo cual produjo redes comerciales caribeñas de gran significación.

No se conocen ensayos donde se aborden desde la perspectiva de región histórica a la Isla de Margarita como un espacio social, que interprete su historia como resultado de la acción de los grupos humanos margariteños sobre las características geográficas particulares de la Isla y tome en cuenta los espacios limítrofes en la creación de un espacio capaz de generar procesos históricos compartidos socioeconómica, política y culturalmente.

Estudiar el eje más significativo de la Región Histórica Margariteña conformado por las ciudades de La Asunción y Pampatar en su carácter de ciudad capital y puerto principal durante los siglos XVII y XVIII permite establecer jerarquizaciones subregionales, microrregionales y supranacionales incidiendo en la conformación de las diversas redes comerciales caribeñas.

El Circuito Comercial de la **Región Histórica Margariteña**, su fundación y desarrollo fue consecuencia del crecimiento durante el siglo XVI y principios del XVII de la explotación y comercialización perlífera y el tráfico negrero, y posteriormente la producción agropecuaria e intercambio comercial con Tierra Firme, las Antillas y Europa.

Este trabajo revela la contextualización de las relaciones de carácter socioeconómico y político compartida entre la ciudad de La Asunción y su entorno jurisdiccional hispánico - denominado Provincia de Margarita- con regiones vecinas y distantes, las cuales se consideran significativas en la existencia de una región histórica. De igual manera aporta elementos reveladores del impacto de las políticas aplicadas por la corona española durante el siglo XVIII en la conformación de la región y su influencia en la aparición y organización de una presencia colectiva, para finalmente establecer vínculos, redes sociales, modos de vida y representaciones que apuntan a la construcción y consolidación de la **Región Histórica Margariteña** y su contribución en la formación de la nación venezolana resultado de la aplicación de las nuevas tendencias historiográficas enfocadas

en el estudio del espacio social producto de las interacciones comerciales tanto con el interior de la Capitanía General de Venezuela como con el entorno caribeño y trasatlántico.

Crecimiento y Consolidación del Circuito Comercial: Centro Nodal La Asunción Pampatar

La Asunción y el puerto de Pampatar representaron uno de los ejes del Caribe oriental venezolano para organizar, controlar e incentivar todo el proceso socioeconómico que influiría en la consolidación de los intereses de España, lo cual permitió la creación de vínculos, redes sociales y económicas que dieron cabida a la formación de una visión con respecto al predominio que ejercía su espacio sobre otras áreas, políticas y económicas.

Diversas referencias permiten confirmar las relaciones comerciales establecidas desde Margarita por el puerto de Pampatar, una de ellas, las ratifican las cargas de negros que periódicamente recibían para las pesquerías de perlas procedentes de Cabo Verde, Santo Tomé, Angola y de Brasil.

Esta dinámica surgió como consecuencia del auge del comercio de las perlas que en un principio se desarrolla por el impacto de la explotación de perlas en la isla de Cubagua y, posteriormente los bancos perlíferos encontrados en las adyacencias de la isla de Coche, próxima a la Isla de Margarita.

Este será el contexto que propicie la activación comercial de la mano de obra negra en sustitución de la débil mano de obra indígena, lo cual estimuló el crecimiento y afianzamiento del comercio ilícito debido a las restricciones legales impuestas por la Corona.

La fluidez del comercio interregional y trasatlántico estuvo regido por decretos y ordenanzas que establecieron los regímenes y frecuencia del arribo de embarcaciones como estrategia para proteger a los navíos del comercio español, sin embargo esta situación

produjo en algunos casos demoras y con ello la carestía de productos necesarios para satisfacer las demandas de la población margariteña.

Contrariamente a las previsiones tomadas por la Corona española esta táctica produjo las condiciones para la apertura y fomento del comercio ilícito, particularmente con holandeses e ingleses quienes cubrieron en la Isla la carestía de algunos productos, con lo cual no sólo se inicia el tráfico ilegal, sino que comenzó a hilarse durante el siglo XVI una red económica y social paralela a la española la cual creció durante el siglo XVII y se fortaleció en el XVIII dando origen a una nueva estructura social en el poder.

De esta manera, el número de veces que iban los buques a la Isla para proveer no era suficiente y esto generó el crecimiento de un comercio ilícito mayor al legal, resultando la formación de un modo de vida particular fundamentado en el contrabando, es por ello que se hace referencia, no sólo a las estadísticas del comercio registrado en los puertos, sino al crecimiento del mercado ilícito en el desarrollo económico de Margarita.

Enrique Otte, señala que para finales del siglo XVI el comercio en la Margarita era ejercido particularmente, por mercaderes margariteños y cumaneses, quienes se asociaron con empresarios de Caracas, Sevilla y otras ciudades. Se convirtió Margarita a partir de 1573 en el centro económico de mayor importancia en el Caribe lo cual dio origen al establecimiento de relaciones comerciales con distintos puntos de las colonias hispanoamericanas y europeas, en cuanto a esto afirma el autor lo siguiente:

Anualmente se cosechaban más de 2.600 marcos, exportados a través de Cartagena, y a fines del siglo el tesorero de Cumaná, Baltasar Pérez Bernal, calculaba en 1500 el número de personas, muchos de ellos extranjeros, que intervenían en el comercio de perlas. (...). Entre 1576 y 1602 se expiden 21 licencias de ida de naves de Sevilla a Margarita fuera del régimen de flotas. El

tamaño de las naves oscilaba, de acuerdo con las licencias entre 60 y 100 toneladas: en un caso era de 35 toneladas².

Los portugueses también formaron parte de las redes económicas que se tejieron alrededor de la actividad perlera y el tráfico negrero en Margarita. Uno de los más importantes, Simón Freire de Lima, afirmaba que esta Isla era junto con México, Honduras y Cartagena de Indias uno de los centros de su comercio trasatlántico. De esta forma Freire estableció asociaciones con altos personajes tanto de Cumaná como de Margarita:

Simón Freire de Lima, se asocia para su negocio de venta de negros y pesca de perlas con el tesorero de Cumaná. (...). En 1594, Freire de Lima se asocia con un vecino de Margarita, Francisco Bello. Otro gran mercader portugués de la trata de Sevilla, Diego Núñez Caldeira, se asocia con el gobernador de la Margarita. Pedro Fajardo, que en 1595 acompaña un cargamento de 140 negros, oficialmente consignados a Cartagena de Indias, pero destinados a Margarita.³

Margarita durante los últimos años del siglo XVI mostró una mayor dinámica comercial en comparación con Cumaná, lo cual confirmó una considerable importancia económica. Es por ello que la Isla significó un puerto de tanta importancia como la Guaira, ya que ellas formaban parte de la red portuaria con las Antillas, a diferencia de Cumaná quien no contó con sus servicios regulares, por lo que sólo consta una llegada de Puerto Rico en 1587.⁴ Mientras que las listas de almojarifazgo de Margarita demuestran la llegada de cuatro naves por año procedentes de Santo Domingo.

La relación interregional e interamericana que tuvo Margarita en el siglo XVI y XVII con la Antillas fue significativa en cuanto a que se mantuvo un contacto y servicio regular con ellas, esto le permitió convertirse en el mayor centro de distribución de Venezuela. Tal papel protagónico determinó la consolidación de los centros económicos, como fue el caso

² Enrique Otte, (1967), *Cedularios de la Monarquía Española de Margarita, Nueva Andalucía y Caracas* por 1553 -1604, p. XV

³ Enrique Otte, p. XVII

⁴ Enrique Otte, p. XX

de Margarita, con su eje -La Asunción Pampatar- el cual varió de acuerdo al volumen del comercio y el ámbito de su mercado, como se lee en Otte:

La isla de Margarita fue el centro de distribución más importante para mercancías de Castilla, recibidas directamente desde Sevilla, Canarias o desde las Antillas. El radio de acción del comercio interregional e interamericano de la isla se extendió desde los puertos antillanos –Puerto Rico y Santo Domingo- por el norte, Cartagena por el oeste y, pasando por Coro, Valencia, Caracas, Cumanagoto y Cumaná, hasta la isla de Trinidad por el este.⁵

Las redes económicas que se formaron a partir de la Isla de Margarita como centro comercial son de gran relevancia. En 1591 y 1592 consta también la llegada de mercancías desde la Nueva España sin embargo las relaciones más intensivas existían con Caracas, es así como las listas de almojarifazgo de Margarita muestran como sus relaciones comerciales con ésta, sólo fueron superadas por Puerto Rico⁶ lo cual evidencia la significación de Margarita como abastecedora de artículos españoles en Tierra Firme.

Impacto del Fisiocratismo y Libre Comercio en el Circuito Comercial Caribeño Nororiental Venezolano Con el despliegue de la práctica comercial ilícita se manifestó la exaltación por parte de la elite intelectual del establecimiento en España de un sistema económico que se sustentara en el libre comercio, ya que la mayor parte de América no estaba exenta de la influencia de las nuevas corrientes del pensamiento las cuales habían definido las medidas políticas y económicas en Europa, pero aún en España se generaba tardíamente.

La organización política y económica desde el siglo XVI, se caracterizó por no ser homogéneo, sino por el contrario se caracterizó por presentar diferencias significativas en las relaciones de poder, establecidas entre la metrópolis y las diferentes regiones del continente americano. Este racionamiento adquirió mayor o menor importancia de acuerdo a las riquezas enviadas a la corona, que en un principio fueron metálicas y posteriormente,

⁵ Enrique Otte, p. XXIII

⁶ Ibidem

agropecuarias. Las relaciones complejas de poder de algunas provincias originaron peculiaridades regionales.

Mientras algunas provincias del nuevo mundo adquirían rango político administrativo y económico desde la llegada de los europeos a América, como el caso del Perú, Nueva España y la Nueva Granada bajo la categoría de Virreinos, en el caso de Venezuela, Margarita y Cumaná entre otras, constituían provincias directamente subordinadas al poder real.

Estas diferencias pueden analizarse desde dos perspectivas: la primera referida a la ausencia de conexión directa de las provincias con España, en segundo lugar en cuanto al grado de autonomía del cual gozaron las antiguas provincias de la actual Venezuela por no encontrarse bajo el mando de una misma autoridad. Así lo señala Aragort Yubirí cuando afirma:

(...). Mientras los Virreinos de la Nueva Granada (actual Colombia) y el Virreino del Perú (actual Perú) habían logrado conformar su territorialidad y su centro metropolitano desde el siglo XVI, Venezuela, en sus actuales dimensiones geográficas, surge en el siglo XVIII. Antes de 1777, las provincias que vendrán a formar el territorio venezolano no estaban integradas a una sola Audiencia.⁷

Esta realidad le permitió a diversas provincias, entre ellas la de Margarita, establecer cierta “independencia” en las relaciones comerciales con otras potencias como Holanda e Inglaterra lo que obligó a la Corona, ya para mediados del Siglo XVIII ordenar medidas restrictivas para que no continuara el avance de los rivales dentro de la economía, principalmente con y por el Caribe.

⁷ Yubirí, Aragort (2006) *La Territorialidad y la espacialidad del Poder en el Siglo XVIII en Venezuela*, ULA. Disponible en: <http://historia.fsc.ucr.ac/c3-his.htm>

Desde el Siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII las provincias que integraron posteriormente la Capitanía General de Venezuela (1777), disfrutaron del “libre comercio” bajo la forma de comercio ilícito.

En el caso particular de la actual Venezuela, el proceso de intervención se desarrolló ya tardíamente hacia mediados del siglo XVIII, a partir de la concesión dada por la corona a una compañía comercial con el fin de centralizar, controlar, supervisar, autorizar o prohibir el mercado y así resguardar los intereses del Rey. Estas medidas originaron cambios en la estructura burocrática colonial como el reacomodo político administrativo, el control de la situación económica y la disminución del poder tradicional que representaban las autoridades locales.

Las provincias pertenecientes a la Capitanía General de Venezuela resultaron substanciales para la Corona por su desarrollo agropecuario y por su ubicación geoestratégica. La ruta marítima con el Caribe propiciaba el contrabando en -Margarita, Cumaná, Caracas, Puerto Cabello, Coro, Maracaibo- conformada desde el siglo XVI como provincias autónomas no interdependientes entre ellas lo cual facilitaba el control del comercio a través de sus puertos principales.

Durante el siglo XVII se acentúa la importancia de La Asunción y Pampatar como eje fundamentales de la Región Histórica Margariteña, particularmente por la producción de Tabaco y su comercialización que ya habría sufrido su primer estanco para el año 1606, lo cual servirá como un ensayo para la posterior aplicación como decreto de la Intendencia (1776), con el interés de centralizar la economía para un mayor ingreso fiscal y reducir el comercio ilícito en progreso. Así lo señala Rafael Cartay cuando reseña:

El tabaco era muy apreciado por los contrabandistas, porque ya su consumo se estaba generalizando en Europa. Para desestimular a los franceses, ingleses y muy especialmente a los holandeses, que iban de la Indias a “rescatar tabaco, por Real Cédula del 26 de agosto de 1606, pretextando gran abundancia de tabaco en las Indias, se prohibió su cultivo en Cuba, Santo Domingo,

*Margarita, Venezuela, Cumaná y Puerto Rico. Se buscaba con esta medida desmontar el contrabando de los holandeses que se surtían de sal en las salinas naturales de las costas de Venezuela.*⁸

Las medidas de control y vigilancia fueron prácticas realizadas durante el siglo XVII y con mayor fuerza en el siglo XVIII, como respuesta a la expansión que se generó del tráfico ilícito de los diversos rubros producidos en las islas occidentales.

La Provincia de Margarita no escapó de esta experiencia contrabandista ya que por su ubicación geoestratégica se concretaron relaciones económicas y sociales valiosas con el resto de la costa de la actual Venezuela, al igual que con las más importantes islas de las Antillas sin dejar de lado potencias económicas como Inglaterra, Francia y muy especialmente –Holanda- quien a pesar de los obstáculos continuó adelante con el contrabando de mercancías europeas y negros esclavos, y llevando de retorno sal, tabaco y otros productos de América.

Afirma Cartay, que los holandeses fueron los primeros en establecer una poderosa estructura contrabandista, con redes extendidas hacia las islas del Caribe, incluyendo Margarita, y la costa continental norte de Sudamérica, primordialmente Venezuela.

Holanda usaba a Curazao, desde 1634, como base de sus operaciones, convirtiéndose en el principal suplidor de esclavos en esta región, intercambiándolos por cueros, tabaco, cacao y madera, además de la sal que extraían de la Península de Araya.

En este sentido, durante el siglo XVII, Holanda se convierte en la reina del contrabando en el Caribe, en correspondencia con el dominio comercial que ejercía en Europa, según Cartay Holanda gozaba de ventajas debido a diversos factores:

La importancia que concedían al comercio como el nervio vital de su economía, su mayor disponibilidad de capital, pues era el mercado financiero

⁸ Rafael Cartay, (1988), *Ideología, Desarrollo e Interferencias del Comercio Caribeño durante el siglo XVII*, p. 184

de Europa, la puesta en práctica de métodos comerciales más actualizados, la tenencia de barcos mejor diseñados para la actividad comercial, vendían las mercancías europeas a menores precios que los comerciantes de otras (cobraban fletes más bajos y ofrecían créditos comerciales a plazos más largos).⁹

Es por ello que durante el primer decenio del siglo XVII en la **Región Histórica Margariteña** se suscitaron cambios como consecuencia de la nueva crisis de la producción perlera y con ello la expansión del contrabando, específicamente el holandés, “parece que dieron comienzo alrededor de 1610, fecha en que según declaración de vecinos de la isla, hubo que buscar nuevas fuentes de ingreso.”¹⁰

De esta manera emergió en la Isla de Margarita la propensión por la producción y comercialización de un nuevo rubro para la exportación: -el tabaco-. “El tabaco se producía en cada una de las tres gobernaciones venezolanas. (...)La primera exportación conocida¹¹ [en la Isla de Margarita] es en 1612: una nave transportó 14.203 libras de tabaco a Sevilla¹².” Se presume el incremento floreciente de la producción y exportación del tabaco puesto que para 1613 se refleja en los registros dos naves que transportaron 75.833,5 libras de este producto a Sevilla.

A pesar de la decadencia de la actividad perlífera, se mantuvo toda una estructura del circuito comercial emprendido desde el siglo XVI, incluyendo la mano de obra esclava negra, lo cual facilitó el impulso, organización y desarrollo de la producción agropecuaria.

La producción agropecuaria y la intensificación del comercio se convirtieron en la plataforma que le permitió el soporte, continuidad y consolidación a la **Región Histórica Margariteña** después de la decadencia de extracción y comercialización de las perlas.

⁹ *Ibíd*em

¹⁰ Enrique Otte (1984) *Cedularios de la Monarquía Española de Margarita, Nueva Andalucía y Caracas* por 1553 -1604., p. 30p. XXXIV

¹¹ Enrique Otte indica que la pérdida de la mayoría de los registros sólo permiten una valoración aproximativa.

¹² Enrique Otte, p. 34

Los vecinos margariteños, asociados en la larga duración con Cumaná y Caracas fortalecen importantes intereses económicos a pesar de las posteriores restricciones y presiones impuestas desde España. En este sentido, se organiza una dinámica comercial de exportación sustentada no sólo en el tabaco, sino en la venta de cañafistula y cueros, aunque se efectuasen en menor grado.

La exportación de los productos naturales venezolanos fue obra de gran número de personas, en su mayoría vecinos o habitantes de las capitales de gobernación y de los puertos trasatlánticos. En la ciudad de La Asunción durante el siglo XVII predominaba la presencia de productores de los artículos exportados desde la Isla de Margarita, consolidándose redes sociales oligárquicas que monopolizaron la economía y por ende el poder.

La ciudad de La Asunción se consolidó como centro nodal a partir de las influencias que desde ella se establecieron, resultado del poder político, económico y social que adquirieron sus vecinos –los terratenientes-encomenderos y los mercaderes- quienes organizaron a principio del siglo XVII la explotación natural del suelo, la producción de rubros tan importantes como el tabaco y su comercialización; además fueron dueños de suficiente mano de obra esclava negra, “siendo los más destacados, que no cesaban de aumentar sus propiedades de tierras [se afianzaron como] los grupos dirigentes de las ciudades,¹³” en este caso fortalecieron la red comercial con Tierra Firme, el Caribe y Europa desde el eje La Asunción-Pampatar.

Según Otte, entre los vecinos productores y comerciantes del tabaco figuran miembros de la oligarquía asuntina como el General Francisco González de Lugo, quien envió a su hermano en Sevilla, la cantidad de dos quintales de cañafistola en el año 1604, en el año 1613, el Alguacil Mayor Antonio Veneciano llevó a España 16.500 libras de tabaco de su propia cosecha, del mismo modo se cuentan otros funcionarios de la Corona tales como: los capitanes Juan Pérez de Amparan, Don García de Guzmán y Don Bartolomé de Vargas

¹³ Enrique Otte Enrique Otte (1967) *Cedularios de la Monarquía Española de Margarita, Nueva Andalucía y Caracas por 1553 -1604*, p. LVIII

Machuca, igualmente, participaban en estas transacciones mujeres principales, entre ellas Doña Catalina Veneciano del Castillo, Doña Ana María Tello, doña Luisa de Quiñones quienes enviaban el tabaco a mercaderes y empresarios de Sevilla.

Asimismo, representantes de la iglesia se vincularon en las redes comerciales del tabaco, así lo expresa Otte cuando afirma que el Padre Bartolomé de Armenada, clérigo de La Asunción, exportó 400 libras de tabaco en el año 1612. Asimismo, los artesanos, mercaderes, pasajeros que se embarcaban para España y miembros de las tripulaciones participaban en el comercio.

Este grupo de productores y comerciantes del tabaco y otros géneros, consolidaron una red económica que permitieron el afianzamiento de alianzas económicas entre comerciantes de las diferentes provincias como Caracas, Cumaná y Margarita; además se establecieron alianzas militares contra los piratas y corsarios, particularmente holandeses, ingleses y franceses.

La gran significación estratégica de Margarita para establecer el comercio interregional y trasatlántico le costó el constante asedio por parte de corsarios y piratas a las colonias de España. Durante los inicios del siglo XVII el rey en Real Cédula ordenó a los gobernadores de Venezuela, Puerto Rico y Cumaná auxiliar a la isla [de Margarita] de los navíos de holandeses:

Fadrique Cáncer, mi gobernador de la Margarita: Al Cavo de San Vicente an llegado quinze navíos de las islas de Olanda y Zelanda, y se sospecha que ban la vuelta de las Indias y que llevan designo de tomar tierra en essa isla, y para en caso que lo intenten me ha parecido advertiros desto, para que estéis con el recato y brebención necessaria para defenderles la entrada, y a los gobernadores de Venezuela, Puerto Rico y Cumaná escribo en las cartas mías que van ésta que, si oviéredes menester algún socorro de gente u otra cosa, os le den, más aveis de estar advertido a no hazer costas y gastos de mi hazienda

*sin tiempo ni necesidad, sino vivir con vigilancia y recato para lo que se pudiere ofrecer.*¹⁴

Este mismo aviso se lo hace llegar a los gobernadores de Puerto Rico, Cumaná y Venezuela para así concretar la unidad militar con el objetivo de contrarrestar a los corsarios y proteger los intereses de la Corona, no sólo por lo referido a la mercancía, sino muy especialmente de la toma de la propia Isla de Margarita por parte de estos lo cual no convenía por ser esta un centro de acopio y redistribución significativo de todo el Caribe oriental.

Los holandeses tenían conocimiento de la Gran Salina en la Península de Araya la cual se convirtió en una fuente de aprovisionamiento de sal abundante y fácil de conseguir, es por ello que las costas orientales venezolanas adquirieron tanta significación, puesto que en la provincia de Cumaná era el lugar donde podían obtener la sal necesaria que no lograban ya en las costas peninsulares, por la prohibición expresa de Felipe III. Jesús Varela Marcos destaca lo siguiente:

*En 1594 comienzan las travesías de una manera más regular. Hacia 1596 consiguen ya costear expediciones de cierta importancia, y en el año 1599 llevan a cabo la primera gran expedición a la Salina de Araya con el objeto de aprovisionarse de tan apreciado e imprescindible artículo.*¹⁵

Toda la operación iniciada e intensificada por los holandeses, influyó en las relaciones comerciales de Margarita con su área vecina, caribeña y trasatlántica ya que obstaculizaba su importante ruta comercial. Es por ello que para el año 1605 la presencia de los holandeses en el Golfo de Cariaco alertó al gobernador de Cumaná quien avisó a la Corona.

Esta circunstancia llevó a la Corona a preguntarse cuál era la situación de la Península de Araya y Margarita para que los holandeses realizaran operaciones tan complejas con una

¹⁴ Enrique Otte. (1984), Cedulaario de la Monarquía Española relativo a lo de la Isla de Cubagua 1523 -1550, Tomo I, cédula N° 305. p. 354

¹⁵ Jesús Varela Marcos (1980) Las salinas de Araya, biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, fuentes para el estudio de la historia colonial, p. 59

duración estimable de semanas con la presencia de gran número de navíos para poder mantener y hacer productivas las instalaciones. Sobre este aspecto Varela Marcos explica:

El hecho resulta más insólito, si pensamos que todas estas operaciones se realizaban en territorios de propiedad de una nación, como España, con la que se encontraba en guerra, y en una costa que no está abandonada, pues la población de Cumaná está a tres millas y la isla de Margarita, con todas sus instalaciones de pesca, a tan solo diez y siete millas.¹⁶

Estos hechos permiten interpretar cual era la posición que tenían los habitantes de Margarita y Cumaná con respecto a la presencia de los holandeses, ya que el grado de dificultad que generaba la actividad operativa de la salina en Araya requería de condiciones favorables que sólo los pobladores de las áreas circunscrita a este hecho podían generar. En este sentido el autor destaca:

Si el aprovisionamiento de la sal, como dejamos establecido, pudieron iniciarle los holandeses en las Indias, en torno a 1593, las instalaciones para la carga del mineral debieron montarlas en años sucesivos, de forma tal que debían de estar ya completas entre 1598 y 1600, año en que D. Diego Suárez de Amaya nos describe la zona como de dominio absoluto del holandés. Esta afirmación no es una aseveración banal, esta clara esta presencia holandesa, como lo prueba el hecho de que D. Diego no puede acceder con su familia a la gobernación de Cumaná por vía marítima -que era la forma más rápida de viajar de Margarita a Cumaná a través del golfillo de Cariaco sino que tuvo que viajar por tierra (...). La causa de hacer este recorrido nos la explica el mismo gobernador al decir que los enemigos “señoreaban” el puerto del Ancón de Refriegas, lugar ante el que debían pasar forzosamente si hubieses elegido el mar como medio para trasladarse a su nuevo destino.¹⁷

¹⁶ Jesús Varela Marcos, (1980) Las salinas de Araya, biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, fuentes para el estudio de la historia colonial, ídem, p. 78

¹⁷ Ibidem

La Isla de Margarita siempre fue sitio propicio para practicar el contrabando, durante todo el proceso histórico de presencia hispana se establecieron redes de comercio ilícito, muchas de ellas entre los vecinos de las diferentes provincias y también con corsarios y piratas de Inglaterra, Francia y particularmente con Holanda. Varela afirma “que había relaciones comerciales entre los piratas holandeses y de otras nacionalidades con los vecinos de las gobernaciones colindantes con la gran salina.”¹⁸

La estructura económica implantada por la Corona ciertamente establecía reglamentos y ordenanzas que afectaba muy especialmente a provincias como Margarita, Cumaná y Caracas con respecto a las rutas a seguir las cuales no eran directas al puerto de destino, sino debían hacer paradas algunas veces en Santo Domingo y otras en San Juan de Puerto Rico lo que aumentaba los costos.

Para finales del siglo XVI, principios del XVII la comercialización del tabaco, cañañistula y cueros generó ingresos importantes tanto para la Corona, como para sus productores. Según Otte, en el año 1612 se estipulaban la cantidad de 300 reales por pipa y en el año 1613 el valor de 60 reales por quintal o un real por libra como el valor de los fletes por el transporte de Margarita a Sevilla, no obstante las salidas desde Margarita a Sevilla no eran directas ya que debían arribar primero a la jurisdicción de Puerto Rico y desde aquí a España, lo cual resultaba muchísimo más costoso. Karl Tietz acota:

*Otra (...) incongruencia del gobierno colonial español del siglo XVII ha sido la de negar una licencia aduanal especial para poder exportar tabaco desde Margarita, producido en la jurisdicción de la gobernación de Margarita y eso a pesar de existir en la isla todos los oficiales reales, la caja Real y la Aduana. En cumplimiento con esta incomprensible medida, el tabaco, producido y embarcado en Margarita, tenía que ser enviado, primero a la aduana de Puerto Rico, para luego ser remitido a Sevilla en España.*¹⁹

¹⁸ Ídem, p. 81

¹⁹ Karl Tietz (2001) Romper Lanzas por una ciudad: La Asunción, p. 50

En el siglo XVII continuó la progresión del comercio ilícito con la existencia de operaciones clandestinas de las salinas en Araya, para el siglo XVIII se intensificó el contrabando como resultado de las restricciones impuestas a partir de la creación de instituciones como la Compañía Guipuzcoana.

En este sentido para minimizar los gastos del pago de impuesto a la corona y de las mercancías de rescate se estableció una estrecha relación entre los españoles de las provincias de la costa oriental y Margarita con los holandeses. Así lo afirma D. Diego Suárez cuando le escribe una carta al Rey para explicarle “el límite a que ha llegado la práctica del rescate de los españoles residentes en su gobierno, con los holandeses. (...) de la comunicación y trato que malos cristianos de los gobiernos de Margarita, Caracas y deste tienen.”²⁰ En definitiva más que los beneficios que pudieron obtener de este comercio ilícito se generó una obstaculización de las rutas comerciales entre Margarita, Caracas y Cumaná necesarias para intensificar los nuevos intereses del comercio.

Durante todo el siglo XVII las relaciones comerciales ilícitas regulares con provincias como Margarita y Cumaná generaron un sistema económico paralelo que conllevó a la conformación de un modo de vida de los habitantes de la Isla sustentado en el contrabando. Sin embargo la estructura económica española debió mantener y consolidar el orden social gracias al sistema de producción y las fuerzas productivas.

Las diversas estrategias aplicadas por España con respecto al comercio no fueron permanentes, sino que estas políticas se adaptaron a las circunstancias presentes en el contexto, es por ello que el comercio interamericano no se pudo reducir a una fórmula única y definitiva, ya que respondió a las circunstancias económicas, políticas y comerciales de algún momento histórico. Rafael Cartaya lo explica cuando expresa:

El estudio del comercio insular interamericano no puede reducirse a un esquema simple y definitivo, que se fundamente en prohibiciones absolutas impuestas por la metrópoli española, como ordinariamente se hace. Su historia

²⁰ Jesús Varela Marcos, p. 82

está matizada por autorizaciones y prohibiciones, dependiendo de circunstancias y propósitos. A veces se establecían autorizaciones parciales, otras veces autorizaciones generales. En algunos momentos encontramos prohibiciones absolutas de comercio, o restricciones en la navegación insular, o restricciones en las exportaciones de ciertos rubros [como el estanco del tabaco]. Para hacer aún más complejo el cuadro, encontramos testimonios de los propios americanos que solicitaban expresamente el establecimiento de restricciones al libre comercio, o que protestaban insistentemente a favor de la libertad de comercio.²¹

El contrabando en la **Región Histórica Margariteña** significó para el criollo americano una de las más importantes vías para el enriquecimiento y por ende el canal de mayor relevancia para vigorizar su estatus dentro de una sociedad estamental.

El caso de la Isla de Margarita, fue atípico en la actual Venezuela, en el sentido que ya desde el siglo XVI tuvo apertura hacia el contrabando facilitado por su posición geoestratégica, lo cual le permitió en la larga duración establecer relaciones de complementariedad y posteriormente comerciales con otras áreas vecinas y distantes, con el Caribe y Europa.

Rafael Cartay afirma que mientras se tomaban medidas para combatir el contrabando, surgían diversos factores que lo impulsaban, entre ellos, menciona los más significativos:

Uno de ellos era la irregularidad del tráfico marítimo entre la metrópolis y sus dependencias americanas. Un tráfico inconstante, costoso, insuficiente. Al principio, durante buena parte del siglo XVI, eso no era un gran problema, porque la economía americana era esencialmente natural, escasamente desarrollada, poco productora de excedente, con un margen mínimo de economía monetaria, apenas suficiente para permitir las maniobras de los capitales. (...). Así en el siglo XVII comienza la acuñación de la moneda en América y se crean algunos bancos de depósito y algunas tiendas a manera de banco y se introducen innovaciones en la actividad agrícola. Y cuando cambia la

²¹ Rafael Cartay, p. 191.

*actividad productiva y aumenta el excedente exportable, los productores y comerciantes americanos comienzan a exigir salidas oportunas para sus frutos y demandar nuevos productos europeos.*²²

La creación no sólo de la Compañía Guipuzcoana, sino de instituciones que comenzaron a controlar la actividad política administrativa y económica, fueron fundamentales en la organización y consolidación de la política de España lo cual tuvo implicaciones directas en la unificación de las provincias que conformaron a partir de 1777 la Capitanía General de Venezuela.

En el caso particular de las provincias de Margarita, Venezuela y Cumaná como espacios territoriales y marítimos esenciales en el control del comercio ilícito del Caribe, se ordenaron mayores controles por estas representar piezas claves en el comercio trasatlántico, interamericano y del interior.

El cultivo del tabaco significó la salvación de la economía margariteña y le permitió continuar integrada al sistema de producción e intercambio hispanoamericano cuando la actividad comercial perlífera disminuyó significativamente.

La sociedad oligárquica margariteña estuvo ciertamente organizada a partir de la producción del tabaco y de su comercio, por lo que la ciudad de La Asunción sede política y Pampatar centro económico se consolidaron durante el siglo XVIII como ejes fundamentales de la **Región Histórica Margariteña**.

Durante el siglo XVIII fue notorio el crecimiento demográfico, tanto en la ciudad de La Asunción como en Pampatar, de acuerdo a estadísticas que muestran su crecimiento en comparación con el siglo anterior. Al respecto Federico Brito Figueroa cita la siguiente información aportada por el obispo de Puerto Rico, Pedro Martínez de Oneca:

²² Rafael Cartay, p.192

La isla de Margarita, en cuanto al terreno, es el menos fértil que ha visto en su obispado, y consisten en que por lo común es escaso de agua y, obstante es el territorio más poblado y abundante de gente respectiva al territorio que tiene en su obispado, después de la isla de Puerto Rico; pues con ser corto su ámbito hay en ella diez mil doscientos sesenta y cuatro almas (...) Sólo La Ciudad [La Asunción] y el pueblo de Pampatar, son pueblos juntos, y formados, pero La Ciudad aún tiene más vecinos habitantes en el campo, que dentro del recinto de ella [...] tiene esta parroquia más de dos mil almas. El puerto de Pampatar era anexo de La Ciudad, no obstante que dista de ella dos legua bien largas; debiendo hallarse ya muy aumentado, pues tiene cerca de mil almas, y que según va, aumentará mucho más y con las circunstancias de ser puerto de mar.²³

El eje ciudad-puerto controló las operaciones comerciales como centro de acopio y distribución hacia otras regiones y como centro de producción y exportación de tabaco, cañafistula, cuero y sal. Estas actividades se practicaron sin excesivos controles, lo que permitió llevar a cabo el comercio tanto lícito como ilícito. De ahí que las imposiciones de la Corona a través de la Compañía Guipuzcoana generaran un rechazo energético, especialmente por parte de los criollos al ver afectadas su economía regional con las nuevas políticas implantadas por España.

De esta manera, la gestión que debía ejercer la Compañía Guipuzcoana en la región oriental estaba orientada a reprimir el contrabando ya consolidado en Margarita, Cumaná y Trinidad, además de intervenir su comercio. De igual modo, justificaban su injerencia con el argumento del abastecimiento por lo que cambiaban las mercaderías por los productos de estos territorios para evitar fuentes ilícitas de aprovisionamiento “por lo que no tendrán excusa ni pretexto para no abstenerse de comercios ilícitos y comunicación con extranjeros.”²⁴

²³ Federico Brito Figueroa (1974) *Historia Económica y Social de Venezuela*, p. 148

²⁴ Celestino Arauz (1984) *El Contrabando Holandés en el Caribe Durante la Primera Mitad del Siglo XVIII*, p. 16.

Las acciones emprendidas por la Compañía Guipuzcoana, generó la reacción contra la empresa “ya fuese por parte de los contrabandistas criollos, judíos u holandeses, o de otros mercaderes y dueños de haciendas que protestaban por la actividad acaparadora de la corporación,”²⁵ sin embargo, a pesar de estos rechazos, las políticas de la Guipuzcoana se llevaron a cabo.

Tal como lo estipulaba la Real Cédula de fundación, las naves de la Guipuzcoana estaban autorizadas para patrullar en el litoral de las provincias orientales, donde hicieron importantes capturas. Es así como el 21 de abril de 1731, se capturó en las proximidades de Barcelona a la fragata “El Caballero Mozo”, con su capitán Adrián Charelsen, que además de transportar un cuantioso cargamento de anís, aguardiente, harina, jamón, quesos²⁶, etc. mostraba en sus documentos datos importantes que revelaban las nuevas estrategias adoptadas por los neerlandeses para evadir la represión de los guardacostas de la Compañía ofreciendo sugerencias de cómo realizar el contrabando en las costas de Venezuela. Sobre éste hecho Arauz señala:

(...) se indicó a charelsen entre otras cosas, que había que recalar inicialmente en las islas de Tobago y la Margarita “para que pudieran en aquellos paraxes ynformarse de los negozio que pueda hazer, y asimismo tomar lengua (sic) si los vizcainos pasaron en derechura o si los están aguardando para que por aquellas noticias se pueda arreglar a la buena dirección de su negocio”, con sumo cuidado iría después a las costas de Caracas donde procuraría obtener tabaco, cacao (...). En caso de no poder traficar por la vigilancia de los barcos de Guipuzcoana, se dirigiría entonces costa arriba /Maracaibo, Río Hacha, Santa Marta, Cartagena, Barú, Portobelo/ en compañía de otros navíos y allí permanecería hasta liquidar su cargamento.²⁷

²⁵ Celestino Arauz, p. 17

²⁶ Celestino Arauz p. 20

²⁷ Ibidem

Esta información evidencia el conocimiento y organización de las operaciones ejecutadas por los corsarios en América y además muestra la existencia de redes comerciales creadas en la larga duración que permitieron interrelaciones significativas entre las provincias y otros reinos europeos.

Tanto ingleses, holandeses y franceses tenían determinado como un todo a la región litoral de la actual Venezuela. Las flotas volantes de la compañía Guipuzcoana delimitaron la región costera con la finalidad de vigilar y apresar cualquier embarcación contrabandista.

Así pues, se ejecutaron detenciones como el de la goleta holandesa *La Rama Oliva*, detenida en la isla de Margarita a mediados de 1760. La tripulación de la presa, en boca de Felipe de Jong, de 49 años, Capitán de la goleta, señala:

...salieron de la isla de Curazao el día 29 de mayo, con carga de géneros, carne, harina, vino, manteca y tocino, rumbo a Granada, pero se decidieron, al cabo de 21 días de accidentada navegación, recalar en el puerto de Pampatar, para hacer provisión de agua, con permiso del gobernador de Margarita, lo que no pudieron lograr al habérselos impedido la persecución de las balandras corsarias, a las que creyeron barcos ingleses de piratería. Que la mejor prueba de ser cierta la causa que dicen los obligó a recalar es el haberles enviado después del apresamiento el comandante de la Aránzazu tres barriles de agua para la travesía hasta La Guaira.²⁸

En este sentido, Aizpúrua destaca que los corsarios tenían esta práctica común de salir de Curazao con poca carga de agua, para luego utilizar su real escasez como justificación del acercamiento a las costas españolas, especialmente Margarita.

Los contrabandistas variaban su estrategia de respuesta a la represión corsaria, así lo demuestra cuando destaca el caso del apresamiento de una piragua española practicado por

²⁸ Ramón Aizpúrua, (2006), *El Corso de la Compañía Guipuzcoana*: los casos de la lancha San Fernando y la balandra Nuestra Señora de Aranzazu, Itsas. Memorias, revista de estudios marítimos del país Vasco, p. 4. Disponible en: <http://um.gipuzkoakultura2.net/itsasmemoria5/aizpuruaguirre.pdf>

la balandra “*El Borbón*” muy cerca de Pampatar en septiembre de 1774, la tripulación apresada declaró:

(...) que salieron del puerto de Porlamar con licencia extendida por el gobernador y capitán general de aquella isla; que son pescadores y que el motivo de no poder presentar la licencia se debe a que en un encuentro que tuvieron con una balandra francesa, el capitán de la misma les obligó a entregar el pescado que llevaban pagándoles al mismo tiempo la susodicha licencia.”²⁹

Esta declaración evidencia otra manera de aparentar legalidad, el exhibir licencias expedidas por la propia gobernación española, habiéndolas comprado obligadamente a pescadores “venezolanos” con la finalidad de continuar por cualquier medio el comercio hispano en la costa venezolana.

El Caribe fue protagonista del exhaustivo contrabando realizado en las posesiones hispanas desde Curazao, así lo prueban las cartas enviadas por los mercaderes judíos a sus homólogos en Holanda.

La Provincia de Margarita no escapó de los destinos del mercado ilícito con Curazao, en cuanto se evidencia las entradas de embarcaciones a esta isla provenientes algunas de ellas desde Margarita durante el año 1745.

²⁹ Ramón Aizpúrua, p. 5

Comercio Ilícito entre Curazao, la costa venezolana y la Isla de Margarita. Entradas de Embarcaciones a Curazao del 2 de febrero al 5 de marzo de 1745³⁰

Procedencia	Número de Naves	Cargamento
Isla de Margarita	1	16.000 libras de cacao, canastas de tabaco y 61.000 pesos en dinero
Isla de Margarita	1	25.000 libras de cacao, 60 canastas de tabaco y 120 cueros
Isla de Margarita	1	16.000 de cacao y 16 canastas de tabaco.
Isla de Margarita	1	18.000 de cacao, 20 canastas de tabaco y 180 cueros.
Isla de Margarita	1	8.000 libras de cacao.
Costa de Coro	1	40 canastas de tabaco y 20 zurrones de cacao.
Costa de Coro	1	60 canastas de tabaco, 40 zurrones de cacao, 160 cueros y 100 pesos en dinero.
Costa de Caracas	1	“Tercios”
Costa de Caracas	1	140 zurrones de cacao y 12 cueros.
Costa de Caracas	1	16.000 libras de cacao y 80 cueros
Costa de Caracas	1	120 zurrones de cacao, 80 cueros y 120 pesos en dinero.
Costa de Caracas	Canoas	Prisioneros
Río Hacha	1	50.000 libras de palo de tinta y 300 cueros.
Puerto Rico	1	Azúcar, cuero y dineros
Puerto Rico	1	Devuelta por los ingleses de vacío.

³⁰ Celestino Arauz, p. 86

S. Domingue (Haiti)	1	5.000 libras de índigo y porciones de azúcar
Martinico	1	Azúcar, café y aguardiente
Aruba	1	90 canastas de tabaco, 15 zurrones de cacao y 300 pesos en dinero.
Saint Thomas	1	Cebollas y batatas.
Nueva Cork	1	“Provisiones”
Nueva Cork	1	Provisiones”
Jamaica	1	Provisiones”
Carolina	1	Maíz
Ámsterdam	1	_____

Nota. Datos tomados de “El Contrabando Holandés en el Caribe durante la Primera Mitad del Siglo XVIII” por Celestino Arauz, 1984, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, p. 86

Este informe evidencia la importancia de la Isla de Margarita como proveedor de productos como el cacao, el tabaco y en menor grado el cuero, rubros producidos en la Isla, sobre este aspecto Arauz señala:

Los lugares donde se obtenía más frutos de contrabando eran la costa de Caracas, Margarita, coro y Río Hacha. Es probable que la mayor parte de estas naves fueran holandesas y no españolas, las que en ocasiones iban a Curazao a vender directamente los productos indianos, pues la actividad de los corsarios ingleses hacía peligrosa la navegación, incluso bajo bandera neutral. (...) Por lo demás el diario resalta estrecha vinculación, no sólo con las islas y demás colonias españolas, sino también con otros enclaves extranjeros en las Antillas.”³¹

Es por ello que la Compañía Guipuzcoana elevó e intensificó el control en esta áreas y como resultado suscitó desplazamientos del contrabando holandés hacia el occidente de Tierra firme y las Antillas, lo cual produjo la disminución de este tráfico en la Isla de Margarita como producto de la estrecha vigilancia de los guardacostas y las patrullas de

³¹ Celestino Arauz, p. 87

tierra en el litoral de Caracas lo que ocasionó la transferencia desde Araya y Margarita hacia Trinidad y Guayana.

El ejercicio del monopolio comercial dirigido por la Compañía, reguló las introducciones española, ya que por esta vía entraban diversas mercaderías, ropas, textiles, mantenimientos y bastimentos, especiería, caldos, armas, herramientas y esclavos negros en algunos momentos.

Del comercio regional se abastecían de harinas, tejidos ordinarios y herramientas de Nueva España. El oriente venezolano como Barcelona, Cumaná y Margarita proveían sal, pescado salado y algunos frutos; en el caso particular de la Provincia de Margarita era un centro fundamental como principal proveedor de diversos productos como tabaco, armas, pólvora, especies y esclavos entre otros, ya fuera por vía legal o ilícita, se mantuvo su significación como punto de redistribución hacia Tierra Firme, el Caribe y Europa. Las políticas ejercidas por la Compañía Guipuzcoana generaron ingresos apreciables tanto para ella como para la Corona, sin embargo los productores regionales resultaron perjudicados por las estrategias implementadas por esta institución con el fin de obtener mayores ganancias, lo que produjo conflictos complejos entre los criollos y la Guipuzcoana.

Como consecuencia de su ubicación la Isla de Margarita se convirtió en uno de los puertos estratégicos para el ejercicio del comercio ilícito de los contrabandistas antillanos, quienes a pesar del rol de la Compañía Guipuzcoana, continuaban su ejecución, esta situación mantuvo preocupados a las autoridades españolas por la disposición de las colonias extranjeras frente a las costas de Tierra Firme como Curazao.

Las medidas ejecutadas por la Intendencia fueron decisivas para el incremento del comercio entre las colonias españolas, francesas y holandesas. La incidencia de este proceso originó la apertura legal de los puertos venezolanos al comercio extranjero, entre ellos los puertos de Pampatar y Porlamar, con lo cual no sólo se diversificaron los destinos de intercambio, también permitió conducir los excedentes de producción a otros mercados con lo cual se abastecía de mercancías carentes en las provincias.

El Régimen de Libre Comercio ya había sido decretado por la Corona el 16 de octubre de 1765 y se extendió a las “islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad para comerciar con los Puertos Peninsulares de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, Coruña y Gijón, bajo las menores formalidades posibles”³².

Asimismo, la aplicación de medidas restrictivas y controladoras como la del Estanco constituyó agravios importantes para algunas de las provincias, que mantenían un significativo comercio, tales como Venezuela, Maracaibo, Cumaná y Guayana e islas de Margarita y Trinidad. Con esta disposición fueron prohibidas las plantaciones libres lo que produjo una fuerte oposición a este sistema.

En el caso de los agricultores en Cumaná y Margarita abandonaron los cultivos de tabaco con lo que se produjo una gran escasez de la especie en dichas provincias. La Intendencia ofreció la compra de una mayor cantidad y mejorar los precios; sin embargo se originó una resistencia importante en todas las provincias.

Las instrucciones reales estaban dirigidas a extender El Estanco del tabaco a las gobernaciones de Venezuela, Maracaibo, Cumaná, Guayana, Isla de Margarita y Trinidad, esta situación influyó en las operaciones de su producción y comercialización tanto con España como con Tierra Firme y el Caribe.

Sin duda, la aplicación de la política del Estanco produjo beneficios para la Corona española convirtiéndose este sistema en uno de los soportes más convenientes de la Real Hacienda para costear el alto precio de las guerras contraídas con Inglaterra y Francia; pero resultó perjudicial para América.

Al respecto Arcila Farías afirma que “muy contradictorias opiniones se produjeron en torno al establecimiento del Estanco. (...)Este monopolio del Estado produjo convulsiones graves, como las que ocurrieron en la Nueva Granada y en la Provincia de Mérida.”³³ Esta

³² Eduardo Arcila Farías (1985) Fundamentos económicos del imperio español en América, UCV, p. 59.

³³ Eduardo Arcila Farías, (1977) Historia de un monopolio. El estanco del tabaco en Venezuela 1779-1883, p. 22.

aseveración del autor demuestra las reacciones encontradas que produjo la aplicación del Estanco, no sólo en el seno de la oligarquía criolla, sino de la misma manera por parte de los agricultores.

En cuanto a la producción tabacalera de la Provincia de Margarita, actividad de la cual dependió su economía, se vio afectada por la aplicación del sistema; los cultivos producidos en la ciudad de La Asunción y sus alrededores desaparecieron o fueron abandonados como consecuencia de la amenaza de vigilancia constante para hacer cumplir las instrucciones del Intendente.

A pesar del descontento de los hispanoamericanos por la aplicación del Estanco, el monopolio del cultivo y el control de la comercialización del tabaco desde 1779 por parte del Estado metropolitano, impuso nuevas restricciones que acentuaron el malestar de los criollos en provincias como Margarita, Caracas y Cumaná

Las presiones ejercidas por España para resolver la crisis económica existente en medio de los conflictos bélicos con Inglaterra ocasionó reacciones por parte de los criollos de Caracas, Margarita y Cumaná, los vecinos de La Grita, los labradores del Valle de Aragua; este malestar sirvió como semilla que finalmente germinaría durante el segundo decenio del siglo XIX.

El autor plantea las consecuencias de la liquidación del cultivo del tabaco, autorizadas por la Intendencia en algunas regiones del territorio lo que generó la expansión de las protestas en diferentes provincias:

Los ricos propietarios de los valles centrales utilizan el Cabildo de Caracas y elevan una petición ante el Estado metropolitano solicitando la supresión del estanco o su sustitución por otro tipo de contribución; los vecinos de La Grita promueven tumultos y acciones de hecho contra los funcionarios de la Real Hacienda; los labradores del Valle de Aragua, Cumaná y Margarita abandonan los cultivos. Las causas y elementos que unen a pobres y ricos en la

oposición contra el monopolio del tabaco son evidentes: los beneficios que ofrecía el libre cultivo quedaron anulados. “Los desgraciados que hasta entonces habían vivido de su producto, se vieron condenados a la más espantosa miseria (...).³⁴

No sólo la producción era fiscalizada, sino también la comercialización, es por ello que el control de la distribución, fuente principal de crecimiento económico, especialmente para la Provincia de Margarita resultó perjudicada por tener un excesivo control no sólo en el comercio lícito, sino además en la dinámica económica alterna desde el contrabando estructurado desde el siglo XVI.

La atmósfera social que comenzó a concertarse como consecuencia de la situación económica significó el estímulo para los hispanoamericanos por buscar alguna vía de escape que les permitiera continuar el desarrollo de su producción y comercio, iniciativa riesgosa para España si se toma en cuenta la coyuntura que ocurría en Inglaterra con respecto a las trece colonias.

En el caso de la actual Venezuela no se puede dejar de lado la trascendencia que tuvo la Isla de Margarita en el comercio trasatlántico y Caribeño, como un espacio geográfico en el cual se inicia el desarrollo del comercio bajo un régimen especial, a diferencia de la Provincia de Venezuela, Cumaná y Maracaibo donde la aplicación del nuevo sistema se inició de hecho desde 1781; y hasta 1789 por decreto.

A partir de 1776 se redujeron ampliamente las funciones monopolizadoras de la Compañía Guipuzcoana, lideradas por Ábalos desde la Intendencia, lo que preparó a ciertas Provincias como Venezuela, Maracaibo y Cumaná para requerir la aplicación del sistema de Libre comercio. Culminar el trato con la Compañía significó iniciar nuevos acuerdos y dirigir sus productos a España por vía de las naves particulares haciendo sus compras en condiciones más favorables.

³⁴ Federico Brito Figueroa, p. 209

Sin duda alguna las llamadas islas de Barlovento fueron fundamentales para el comercio exterior de los diferentes rubros resultados de la actividad agropecuaria provenientes de las Provincias de Cumaná, Guayana y Venezuela.

En la provincia de Margarita, ya desde el periodo aborígen se llevaban a cabo relaciones de complementariedad, retomadas éstas por los españoles en el siglo XVI y consolidadas a finales del siglo XVIII como uno de los ejes de las redes comerciales que se establecieron entre España y América, lo cual creó y fortaleció circuitos comerciales de acopio y distribución, fundamentales en la aplicación de las nuevas políticas económicas de la dinastía borbónica.

La formación y posterior consolidación de los circuitos comerciales en el Caribe produjo el fortalecimiento de las alianzas económicas y sociales como soporte para el posterior desarrollo de los acontecimientos de principios del siglo XIX.

Las políticas borbónicas aplicadas a finales del siglo XVIII produjeron posteriores asociaciones que significaron la posibilidad de mantener activos y controlados los circuitos comerciales, además de fortalecer las redes económicas internas, de acopio y redistribución de los ejes menores como: Santa Ana, Paraguachí, El Valle del Espíritu Santo, el Valle de San Juan, Los Robles, etc., igualmente afianzaron las relaciones comerciales con espacios de Tierra Firme como: Cumaná Barcelona, y Guayana, lo cual propició el fortalecimiento de alianzas económicas y políticas que permitieron equilibrar las altas presiones ejercidas desde la Corona para obtener mayores beneficios en detrimento de los hispanoamericanos.

Intereses y acuerdos jugaron un papel preponderante en el posterior desenvolvimiento de la historia venezolana a finales del siglo XVIII. En Margarita los criollos defendieron la seguridad de continuar operando los circuitos comerciales, entre ellos el establecido con la costa venezolana y el resto del Caribe desde el siglo XVI, además de protegerse de la iniciativa expansionista de los “socios” del circuito externo, sustancialmente basado en el comercio ilícito –holandeses, ingleses, franceses-.

Estos matices de coaliciones con los que comienza a dibujarse la historia margariteña a finales del siglo XVIII fue consecuencia de su condición insular, impulsándola a establecer vínculos estrechos con espacios adyacentes, con la finalidad de asegurar el abastecimiento constante de su población que creció en la medida de la expansión de su producción perlífera hasta finales del siglo XVI y agropecuaria durante los siglos XVII y XVIII, sin ignorar su significación como centro de acopio y redistribución.

Es por ello que las medidas restrictivas impuestas por la Corona aceleraron las condiciones necesarias para el comienzo del deterioro de la relaciones de las regiones históricas de Venezuela con España y se propiciaran situaciones coyunturales que generaron en las provincias la revisión y discusión con respecto a la magnitud del grado de autonomía de la cual habían gozado por tantos años; una mirada hacia adentro constituyó el estímulo que impulsó la lucha por continuar ejerciendo el control de la dinámica comercial y mucho más allá, alcanzar una autonomía política.

En este sentido, es importante incentivar y organizar la investigación histórica en torno a la región nororiental venezolana por la significación que tiene, no sólo en cuanto a la Región Histórica Margariteña, sino a los vínculos económicos, políticos, sociales, religiosos y culturales que se establecieron con las diferentes regiones del Oriente venezolano así como con el Caribe Oriental lo cual permitirá, con la aplicación de las nuevas tendencias historiográficas, reconstruir la historia nororiental como base de la consolidación de la nación venezolana y caribeña.

BIBLIOGRAFÍA

ARCILA, Eduardo. Historia de un monopolio. El estanco del tabaco en Venezuela 1779-1883, p. 22. Caracas, 1977.

_____. Fundamentos económicos del imperio español en América, UCV, p. 59. 1985.

AIZPÚRUA, Ramón. *El Corso de la Compañía Guipuzcoana*: los casos de la lancha San Fernando y la balandra Nuestra Señora de Aranzazu, Itsas. Memorias, revista de estudios marítimos del país Vasco, p. 4. Universidad Central de Venezuela, 2006. URL: <http://um.gipuzkoakultura2.net/itsasmemoria5/aizpuruaaguirre.pdf>

ARAUZ, Celestino. *El Contrabando Holandés en el Caribe Durante la Primera Mitad del Siglo XVIII*, p. 16. Academia Venezolana de la Historia, 1984.

BRITO, Federico. *Historia Económica y Social de Venezuela*, p. 148. Caracas, 1974.

TIETZ, Karl. Romper Lanzas por una ciudad: La Asunción, p. 50. Nueva Esparta, Venezuela, 2001.

VARELA, Jesús. Las salinas de Araya. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, fuentes para el estudio de la historia colonial, 1980.

CARTAY, Rafael. Ideología, Desarrollo e Interferencias del Comercio Caribeño durante el siglo XVII, p. 184. Caracas, 1988.

ARAGORT, Yubirí. *La Territorialidad y la espacialidad del Poder en el Siglo XVIII en Venezuela*, Universidad de Los Andes. Mérida, 2006. URL: <http://historia.fsc.ucr.ac/c3-his.htm>

OTTE, Enrique. *Cedularios de la Monarquía Española de Margarita, Nueva Andalucía y Caracas por 1553 -1604*, p. XV. Caracas, 1967.