Nº 78, Vol. XL. Julio-Diciembre 2022
Depósito Legal: pp198402DC2832 • ISSN:1315-9496

El Puerto Real de La Vela de Coro en el siglo XVIII[1]

The Royal Port of La Vela de Coro in the 18Th century

Recibido: 15/01/2022 Aprobado: 18/03/2022

Elina Lovera Reyes
Universidad Pedagógica Experimental Libertador
elovera19@gmail.com

Resumen: El artículo está referido al proceso histórico del puerto de La Vela de Coro en el siglo XVIII. Su condición de ser parte de la ciudad de Coro, su crecimiento económico y su desarrollo urbano a finales del siglo XVIII. Como ciudad- puerto, la ciudad de Coro demanda de un espacio portuario que la acerque y comunique con el litoral, y con otros espacios externos. Esta función la cumplió a cabalidad el puerto de la Vela, que durante los tiempos coloniales siempre formó

1 Este artículo forma parte del Proyecto de Investigación titulado: "Proceso histórico de La Vela de Coro", inscrito en la Línea: "Proceso histórico de las Provincias y ciudades venezolanas" en el Centro de Investigaciones Históricas "Mario Briceño Iragorry", del Instituto Pedagógico de Caracas- -UPEL Este trabajo, además de un testimonio de amor a mi pueblo natal, constituye la materialización de un compromiso contraído conmigo misma en momentos en que estaba en peligro la permanencia del pueblo de La Vela, cuando fue amenazado y se quiso destruir su centro histórico.

parte de la ciudad. A finales del siglo XVIII, logra cierto desarrollo urbano que responde a un momento de expansión del puerto y de la ciudad y a un crecimiento importante del comercio colonial.. Durante los siglos XVI-XVII, se distinguió como un enclave estratégico para la penetración y el poblamiento colonial. Allí era el arribo de embarcaciones y colonizadores hacia la ciudad de Coro, sede del poder político de la Provincia de Venezuela y centro desde donde se hace efectivo la ocupación del territorio y el establecimiento de nuevos centros poblados. Durante todo el tiempo colonial fue considerado puerto Principal y Mayor de la Provincia de Venezuela. En las tres últimas décadas del siglo XVIII, el puerto experimenta un crecimiento económico significativo, se le establecen instalaciones portuarias, se fortifica el puerto y en 1780 se ordena un plan o programa de desarrollo urbano. La investigación está basada en fuentes documentales, publicaciones documentales impresas y bibliografía referidas al tema.

Palabras clave: Puerto de La Vela de Coro, Ciudad de Coro, Provincia de Venezuela, comercio colonial siglo xviii.

The article refers to the historical process of the port of La Vela de Coro in the 18th century. Its condition of being part of the city of Coro, its economic growth and urban development at the end of the 18th century. As a port-city, the city of Coro demanded a port space that would bring it closer to and communicate with the coast and other external spaces. This function was fulfilled by the port of La Vela, which during colonial times was always part of the city. At the end of the 18th century, it achieved a certain urban development that responded to a moment of expansion of the port and the city and to an important growth of colonial commerce. During the XVI-XVII centuries, it distinguished itself as a strategic enclave for colonial penetration and settlement. There was the arrival of ships and colonizers to the city of Coro, seat of political power of the Province of Venezuela and center from where the occupation of the territory and the establishment of new population centers became effective. During the entire colonial period it was considered the main port of the Province of Venezuela. In the last three decades of the XVIII century, the port experienced significant economic growth, port facilities were established, the port

was fortified and in 1780 an urban development plan or program was ordered. The research is based on documentary sources, printed documentary publications and bibliography on the subject.

Key words: port of La Vela de Coro, City of Coro, Province of Venezuela, colonial trade, 18th century.

Romero García, M.V (1988), notable escritor venezolano de finales del siglo XIX, ilustra con bastante precisión los acontecimientos que han tenido como escenario el Pueblo de la Vela, y dice que fue "teatros de más de una batalla y testigos de más de una proeza", frase que mas allá de la ironía literaraia del autor, se ajusta a momentos vividos por el puerto en su devenir histórico. Bahía de aguas tranquilas y de poca profundidad, ubicada estratégicamente al norte del mar caribe, frente a las islas de Curazao, Aruba y Bonaire. Lugar de playa abierta y casi desolada, si a esto se le agrega la aridez y lo desguarnecido de la zona, se explica lo fácil que es para embarcaciones pequeñas favorecidas por los vientos alisios del norte arribar a sus costas. Desde tiempos ancestrales fue un sitio de encuentros y desencuentros; durante la época aborigen, fue un espacio de relación cotidiana y permanente con las islas de Curazao, Aruba y Bonaire, las cuales formaban parte junto a estas costas caribeñas y una gran extensión del interior de tierra firme, del dominio del cacique Manaure, jefe de la nación caquetía. Junto a la ciudad de coro enfrentó la arremetida y saqueos de la piratería francesa e inglesa de los siglos XVI y XVII, A finales del siglo XVIII sufrió las envestidas y amenazas constantes de países enemigos de España.

Con la ciudad, compartió toda suerte de vicisitudes durante los movimientos libertarios y las guerras civiles del siglo XIX. Allí, el 3 de agosto de 1806 llega el Generalísimo Francisco de Miranda con su expedición libertaria, y en el desaparecido Fortín de San Pedro izó por vez primera en suelo patrio la Bandera Tricolor de Venezuela. Durante la independencia jugó un destacado papel por su condición de puerto estratégico, es así, como el 9 de enero de 1822 se firmó en el cuartel

general la Capitulación de La Vela, entre el General Miguel de la Torre, jefe del Ejército Expedicionario de Costa Firme, y el Coronel Juan Gómez General de las tropas de la República. Capitulación con la que se pierde la Gran Colombia en Coro, al decir de Pedro Manuel Arcaya, el triunfo de los realistas fue efímero; a principios de 1823 evacuaron la ciudad, porque ya estaba sólidamente establecida la independencia en casi toda Venezuela. En 1848 el General Paéz desmbarcó por La Vela y se llevó a cabo la batalla de Taratara contra el gobierno de José Tadeo Monagss.. El 20 de febrero de 1859, La Vela se pronunció junto con la ciudad de Coro por la Federación. Al día siguiente, por allí llegan desde Curazao Ezequiel Zamora y José del Rosario Gonzales con su proclama a favor de la Federación. En 1874, el general León Colina, inicia aquí su revolución, toma la Aduana y se alza en contra del gobierno de Antonio Guzmán Blanco, con el apoyo de casi todo el pueblo coriano, en 1892 el pueblo fue teatro de "la batalla de La Vela" de la revolución Legalista dirigida por Joaquín Crespo en contra del gobierno de Andueza Palacios, donde tuvo una participación destacada el caudillo coriano Gregorio Segundo Riera y es ascendido a General en Jefe. En la Venezuela contemporánea, en el siglo XX, el 9 de Junio de 1929, en las playas de Muaco, llegó la invasión desde Curazao de valerosos corianos, muchos de ellos veleños, trabajadores de la refinería petrolera, estudiantes, políticos y caudillos, dirigidos por Rafael Simón Urbina en contra del Dictador Juan Vicente Gómez.

A mediados de la década de los 70 del siglo pasado fue amenazada la permanencia del pueblo de La Vela. El desconocimiento de su historia por parte de las autoridades locales de turno, hizo posible planteamientos favorables a la destrucción de su centro histórico y su patrimonio en beneficio de un mal llamado "progreso ". Durante 13 años trabajamos para defender y preservar el pueblo contra esa concepción distorsionada de progreso que pretendía arrebatar el espacio, las formas y el ambiente a unas casas que son digno ejemplar de la arquitectura de barro del Coro colonial. La lucha llevada a cabo logró gran éxito cuando la UNESCO reconoció el valor histórico del pueblo con la declaratoria de PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANJDAD de la Ciudad de Coro y su Puerto de La Vela, el 9 de diciembre de 1993, en la ciudad de Cartagena-Colombia.

La Ciudad- Puerto

No es posible estudiar el puerto de La Vela de Coro sin tener en cuenta los inicios y el proceso histórico de la ciudad de Coro. Como ciudad- puerto, la ciudad de Coro demanda de un espacio portuario que la acerque y comunique con el litoral, y con otros espacios externos. Esta función la cumplió a cabalidad el puerto de vela de la ciudad por ser el sitio desde donde se hacía la vigilia de la ciudad. Sitio portuario que durante los tiempos coloniales siempre formó parte de la ciudad, estaba dentro de su espacio territorial. No va a ser sino a finales del siglo XVIII, cuando logra cierta individualidad a través de un desarrollo urbano que responde a un momento de expansión del puerto y de la ciudad y a un crecimiento importante del comercio colonial. La ciudad-puerto dio lugar a dos ámbitos de gobierno y desarrollo: la ciudad y el puerto.

Landaeta Rosales (1889: T.I), ubica la fundación del puerto de La Vela la misma fecha que la de la ciudad, el 26 de julio de 1527 por Juan de Ampíes. Sin embargo no existe el documento que certifique una fundación oficial, como tampoco existe el de la fundación de la Ciudad de Coro.

En la historiografía venezolana, la discusión de la fundación de la ciudad de Coro se ha centrado en torno al problema de los orígenes, según el cual sólo se le atribuye importancia a la fecha, el día y mes en que ocurre dicha fundación y al nombre del fundador, pero ha habido poco interés por interpretar el proceso de formación de la ciudad. Sin embargo, muchos de los cronistas, y algunos historiadores han dejado interpretaciones y análisis que ayudan a comprender ese proceso fundacional. Siguiendo la información suministrada por varios cronistas e historiadores como Pedro Manuel Arcaya (1953) y Demetrio Ramos Pérez (1978), la fundación de la ciudad de Coro se produce en un contexto difícil y conflictivo, donde adquiere fundamental importancia el "pacto de mamparo" al que llegaron los caquetíos con Juan de Ampíes y los españoles para poblar conjuntamente la región coriana. Las dos partes involucradas, estaban muy claras en lograr un asentamiento de manera pacífica.

El cacique Manaure ya en los tempranos años de 1523, por propia decisión envía emisarios a la isla de Curazao y Aruba para invitar a Juan de Ampíes (que era Factor en estas islas) para que lo visitara en el pueblo de Todariquiba en la costa de tierra firme donde tenía su residencia, como gran cacique de un extenso territorio. Por su parte, Ampíes, tiene que enfrentar las continuas negativas del Consejo de Indias y del Rey, a sus reiteradas peticiones para fundar una ciudad en tierra firme, posiblemente, vio la probabilidad de acceder a las exigencias de Manaure en la Real Cédula de 17 de noviembre de 1526, donde se le autoriza para "contratar y rescatar con el cacique de Coro en todo y por todo según y cómo en el dicho asiento se contiene" (citada por Arcaya, P. M. (1953: p. 130) y Ramos P. D. (1978: p. 254). Luego de solventar una cantidad de inconvenientes en 1527, desde la Isla Española, arma la "gruesa nave" y envía a su hijo con la expedición y fundó un pueblo, donde se establecerían aquellos pocos españoles labradores que les enseñasen a los indios [por simple convivencia] "a labrar e criar ganados e hacer granjerías". Es así como en el asiento de una aldea de indios caquetíos llamado Coro se fundó un pueblo estable donde convivieran españoles e indios caquetíos.[2]

La capitulación firmada entre Carlos V Emperador del Sacro Imperio Romano Germánico quien a su vez era Carlos I Rey de España, Enrique Einger y Gerónimo Sayler, el 27 de marzo de 1528, transferida luego a la casa comercial de los Welser, se crea la Provincia de Venezuela**.** Mediante este Contrato se concede la exploración y el poblamiento del territorio de esta Provincia a los banqueros alemanes, lo que introduce otro elemento conflictivo en el proceso fundacional de la ciudad de Coro. Ampíes al enterarse del contrato con los Welser hace el debido reclamo a su majestad Católica, en carta fechada en Santo Domingo el 7 de septiembre de 1528 y el 23 de noviembre de ese año está en Coro, donde lo encuentra Alfinger en febrero de 1529. Según algunos historiadores Alfinger hizo prisionero a Ampíes y le exigió reconocimiento a su investidura como Gobernador oficial. Ampíes,

2 "La ciudad de Coro fue fundada en 1527 por la expedición que en una **gruessa nao** envió Juan de Ampíes" "Para comprender la ciudad inicial debe considerarse... la circunstancia de haberse fundado Coro sobre un poblado indígena" González B. ,C. (1994*) Coro donde empieza Venezuela*. p. 13.y p.20.

regresó a Santo Domingo. El poblamiento iniciado por Ampíes se vio interrumpido porque los nuevos fundadores no siguieron el proceso de conquista y colonización pacífica y de respeto al que habían llegado Manaure y Ampíes. Alfinger se establece en el mismo lugar de la fundación de Ampíes, designó oficiales reales a su gran entender, creó el Cabildo de la ciudad de Coro, a la que le dio el nombre de New Augsburgo y la convierte en capital de la Provincia de Venezuela. Ciudad a la que a pesar de ser la capital de la Provincia, no le presto atención alguna, ni al poblamiento, ni al crecimiento urbano. Estos gobernadores con marcada obsesión por descubrir y conquistar reinos más ricos que México y Perú "no tenían interés en afianzar el naciente poblado".(Fortique, J.R.1977: 181)

La ciudad se perpetuó en el sitio establecido por Ampíes. Por Bula Papal, expedida el 21 de Julio de 1531, el Papa Clemente VII la elevó a Ciudad: "Elévese con título de ciudad el pueblo llamado Coro, que está en la dicha Provincia de Venezuela" (BULA PAPAL 1531).

Los Welser incumplieron con lo estipulado en la capitulación; se concentraron en realizar expediciones exploratorias al interior de la provincia, en la búsqueda del famoso dorado y en el comercio de esclavos que era el gran negocio de la época. A la muerte de Felipe Von Hutten, último gobernador de la casa Welser, el Emperador Carlos V nombra Gobernador y Capitán General de Venezuela al Licenciado Juan Pérez de Tolosa el 12 de septiembre de 1545, quien tomó posesión en Coro el 10 de junio de 1546. (Altolaguirre.1909: p.187). A partir de allí se nombraron gobernadores españoles

Desde los inicios de la ciudad de Coro en el siglo XVI hubo interés de las autoridades españolas por fortificar el puerto de La Vela, por lo inseguro y lo desértico de la zona. La primera referencia es la real cedula fechada en Madrid el 7 de marzo de 1540, donde se le recuerda a los Welser la obligación de construir dos fortalezas, una de las cuales estaría situada en el puerto de la ciudad de Coro y la otra en el Cabo de La Vela. Esta orden no se cumplió y no pasó de ser un intento de un incipiente programa defensivo, El Obispo-Gobernador Rodrigo de Bastidas excusó su ejecución esgrimiendo dos razones: "no haberse concluido la conquista de la tierra" y la escasez de dinero. (González B, C. 1995:5-6). A los pocos años de la salida de éstos, el puerto fue

testigo de la llegada de incursiones de piratas franceses e ingleses, en 1567 Nicolás Valier, saqueo e incendió la ciudad. En 1595, los ingleses provocan un incendio donde pereció casi toda la ciudad, dirigidos por Amias Preston. En 1659, Cristopher Mings dirige la segunda invasión de los ingleses, con graves daños a la ciudad.

Como ciudad-puerto, la ciudad de Coro contó en sus inicios con dos puertos: el puerto de Coro o de La Vela de la ciudad o puerto de Barlovento y el puerto del golfete o puerto de sotavento. Inutilizado este último por la cantidad de arrecifes que impedían la entrada de embarcaciones (Altolaguirre. 1909) el primero, o sea el Puerto de La Vela, cumplió su función portuaria durante todo el tiempo colonial como puerto Principal y Mayor de la Provincia de Venezuela. En esa función genética del puerto con relación a la ciudad muy evidente en la colonia porque España ligó los puertos de sus posesiones americanos a procesos de colonización durante los siglos XVI-XVII, el puerto de La Vela se empezó a distinguir desde los primeros momentos como un enclave estratégico para la penetración y poblamiento del territorio. Allí era el arribo de embarcaciones y colonizadores y el desplazamiento continuo de habitantes hacia la ciudad de Coro que era la sede del poder político de la Provincia y centro desde donde se hace efectivo la ocupación del territorio y el establecimiento de nuevos centros poblados.

Desde 1529 el Puerto de La Vela fue “el punto de referencia del comercio marítimo” de la gobernación de Venezuela, hasta 1590, cuando “el movimiento marítimo se refiere casi en su mayoría al puerto de La Guaira” (Arellano Moreno, A.1973:193). Al igual que toda la Provincia de Venezuela, la ciudad de Coro no fue un centro ligado directamente al comercio metropolitano. La poca comunicación marítima con la metrópoli desde el puerto se realizó en los primeros tiempos coloniales a través del “sistema de flotas”.

A pesar de ser un centro de relación económico que unía a la Provincia de Venezuela con otros centros de tierra firme y con las Antillas, la Comunicación a Coro en el siglo XVI fue ocasional y limitada a pocos lugares hispánicos cercanos.

En 1700, por Real Cédula de san Lorenzo, se regula el sistema de flotas y se establece que la comunicación con la metrópoli desde la gobernación de Venezuela debía realizarse por Veracruz.

Según la citada real Cédula: "...el tráfico entre Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba y Venezuela se efectuaba por medio de los barcos que viajaban a Veracruz desde las costas de Venezuela y la Habana..." (Arcila F., E. 1973. T. I. p. 205). A través de este comercio inter-colonial hispánico salían de Coro para Veracruz grandes cargamentos de sal, y algunas producciones artesanales como cordobanes, badanas y algunos lienzos.

La situación conflictiva de principios del siglo XVIII por la Guerra de Sucesión al trono español, favoreció el rápido ascenso y dominio del comercio de contrabando.

El asiento inglés y la Compañía Guipuzcoana

El comercio de contrabando continuó cada vez más activo por las costas corianas, favorecido en algo por el dualismo que caracterizó la política borbónica de principios del siglo XVIII, La firma del Tratado de Utrecht en 1713, había permitido a los ingleses un asiento para introducir negros esclavos en las colonias hispánicas, lo que deterioró el monopolio comercial que venía ejerciendo España en sus colonias. Los Borbones, luego reorientan su política "hacia el centralismo" y el fortalecimiento del monopolio colonial, firman contrato en 1728 con la Compañía Guipuzcoana, a la que le conceden el exclusivismo del comercio de la provincia de Venezuela y entre sus objetivos estaría la eliminación del contrabando. En la realidad ambas compañías se dedicaron a la práctica del comercio ilícito.

En 1728, la Compañía Guipuzcoana establece una factoría sometida a exhaustivos controles debido a la práctica del comercio ilícito que provocó en varias oportunidades amenazas de cierre del puerto de Coro.

La amenaza del cierre del Puerto entre 1731-1736 no puede desvincularse del choque de intereses y la disputa por la competencia, entre la Real Compañía inglesa, que venía funcionando desde 1713 amparada en el tratado de Utrecht, y la Compañía Guipuzcoana que se estableció en 1728-1730.

Arcila Farías (1973. T. I.), explica la rivalidad entre las dos compañías una vez que se establece la Guipuzcoana. Esta denunció que en las naves inglesas del asiento de negros, se ".introducían mercancías de contrabando y que las embarcaciones que traficaban desde Veracruz, santo Domingo e Islas Canarias abusaban de las licencias y tocaban y cargaban en las Colonias extranjeras" (p. 248 .),

El contrabando practicado por el Puerto de Coro por dicha Compañía provocó un impasse en 1731, cuando la Guipuzcoana coloca guardias en las naves inglesas que llegaban cargadas de esclavos. El Rey por Real Cédula de 15 de julio de 1731, ordena que "a los factores del real Asiento Inglés no se les permitiera hacer introducciones por el puerto y Costas de Coro y que sus naves no se les diese permiso para detenerse sino en la Guaira." (Ibíd.: 161).

Centralizar la actividad mercantil en el Puerto de La Guaira ayudaría a un mejor control del contrabando por parte de la Guipuzcoana, medida que se había previsto en el Contrato de Creación de dicha Compañía y se ordenaba cumplirlo también a las naves del asiento inglés.

El contrabando holandés, fuera de todo control, creó serios conflictos en la costa oriental coriana. El levantamiento de Andresote en 1732 (en riecito, zona entre la desembocadura del río Tocuyo y el Yaracuy), contra la Compañía Guipuzcoana, movimiento que contó con la ayuda de los holandeses, fue un elemento más que sirvió para mantener la amenaza de cierre del Puerto de Coro. Todavía en 1736, por reales Cédulas, el rey de España ordenaba al Gobernador de la provincia de Venezuela, a la Audiencia de Santo Domingo y al Cabildo de la Ciudad de Santa Ana de Coro, le informaran de "lo conveniente o no, que sería el cierre del puerto de dicha ciudad" (Ibid:162).

En esta oportunidad el cierre del puerto de Coro fue considerado improcedente, de acuerdo con las consultas realizadas en la ciudad de Caracas. Don Joseph de Leiva y Don Juan de la Vega, en declaración jurada, argumentaron el daño que podía causarle a la ciudad de Cartagena esta medida, porque la comunicación con la Guaira no era posible desde dicha ciudad.

Este alegato cobró importancia en 1740 cuando Cartagena de In-

dias se convirtió en el centro de distribución para el tráfico intercolonial entre Venezuela y España. El sistema de flotas "viejo e inoperante", se sustituyó por el "sistema de derrota libre y el llamado navío de Registros", que permitió un tráfico más rápido y menos complicado en trámites entre España y sus colonias.

Vicens Vives (1974), explica que:

> Las rutas marítimas tenían una central distribuidora en la Habana, desde donde se extendía después en forma de abanico, a los puertos del Golfo de México -Nuevo Santander, Tampico, Veracruz, Goatzacoalcos y Campeche- y a Cartagena de Indias, desde donde, a su vez, se distribuía en flotillas, en barcos sueltos a sus puntos terminales, desde Martina, en Costa Rica, hasta Cumaná...[3]. (T. II. P. 382).

En 1746 cubrían la ruta marítima de Cuba, Santo Domingo y el Puerto de Coro entre otras naves de Registro, las Balandras, Santa Rita y Ntra. Sra. De los dolores y Santo Cristo, cuyos dueños eran comerciantes de Coro. De la primera Dn. José Navarro y Verdugo y Dn. Manuel de Carrera, de la segunda Dn. Diego García de Quevedo "también vecino" de Coro. Ambas, con permiso para realizar viajes para el Abasto de la ciudad de Santa Ana de Coro. A Cuba, la "Santa Rita" en un "viaje de vacío", sin permitírsele carga alguna, ni pasajero " obtuvo licencia para seguir viaje a Santo Domingo con un cargamento de veintidós mulas, un caballo y frutos"[4].

El comercio desde Coro con las posesiones hispánicas continuó siendo muy esporádico y éste se reducía a cargamentos de sal y algunos productos artesanales del cuero, la cocuiza y algo de cacao , que salían por el puerto principal, mientras entraban por él productos elaborados de distintas clases: instrumentos de trabajo, utensilios domésticos, telas, etc., a precios muy elevados. La crisis cacaotera en Coro desde mediados del siglo XVIII, afectó notablemente el funcionamiento efectivo de la Compañía Guipuzcoana en la región y dificultó

3 Este autor señala además que ..."una ruta similar siguieron los correos marítimos desde 1764..."

4 AGN **Gobernación y Capitanía General, 1795. T. II, folios 218 y 227**

su incorporación regular a este comercio metropolitano. De modo que la factoría Guipuzcoana establecida en Coro, más que a remitir cargamentos de cacao hacia la Guaira, puerto que centralizó el movimiento comercial con España- estuvo dedicada al control del Corso o persecución del contrabando, y la costa coriana quedó sometida a exhaustivo registros y desmanes por parte de las autoridades de la Compañía, persiguiendo el contrabando, pero a la vez, se dedican también al contrabando, (Nunes D. ,M. 1984: 190).

En Coro, era muy difícil eliminar la práctica del contrabando por lo extendido de sus costas y su gran cercanía a Curazao, a lo que se agregaba la participación de funcionarios reales en dicho negocio ilícito. Motivo por el cual por resolución del Consejo de Indias, en octubre de 1737, se decidió que "para evitar el contrabando de las naves de registro debía hacerse una vigilancia más exhaustiva de las embarcaciones", dejar a bordo los guardias necesarios, pero usar también "de las demás precauciones" (Arauz M., C.E. 1984: 27. El autor cita: A.G.I. Santo Domingo. Leg. 652). Sin embargo, dos años después, el Gobernador de Maracaibo todavía "insistía sobre este problema con las autoridades de Coro que les impedía reprimir el comercio clandestino de los holandeses".

Los ingleses disfrutaron del privilegio de abastecer de esclavos a las colonias hispanoamericanas durante los treinta años estipulados en el tratado de Utrecht. Vigente desde 1713, renovado en 1748 por el tratado de Aquisgrán y el Retiro en 1750. Durante este tiempo conjuntamente con el comercio de esclavos realizaban un contrabando desde el puerto de Coro, mayoritariamente de mulas con destino a las colonias extranjeras, que trataron de pasar como algo inadvertido y con bastante disimulo en el comercio legal. Práctica que también realizó la Compañía Guipuzcoana, sin competencia ni rival luego de la terminación del asiento inglés, cuando por real orden expedida en Madrid el 21 de Marzo de 1751 se le permitió al Gobernador Felipe Ricardos la introducción de esclavos en la Provincia de Venezuela, quien encargó formalmente a la Compañía de esta operación según lo informaron al rey en 1754 (Arcila F. 1973. T. II. P. 163).

El ganado mular y la sal

El trueque de mulas por esclavos, era un trato antiguo y generalizado en la Provincia de Venezuela. Pero no será sino en 1771, según Arcila F, E.,

> cuando las autoridades de España llegaron a tener noticias de este tráfico, por carta de 5 de agosto en la cual el Gobernador de Venezuela, Marqués de la Torre, propuso al Rey autorizar el trueque de 4.000 mulas por 1.647 negros. (Ibidem)

La Compañía Guipuzcoana se comprometía a exportar las mulas para pagar con ellas el valor de los negros que se proponía comprar en las colonias extranjeras. El gobierno español rechazó esta proposición.

El autor antes citado informa de algunos datos suministrados en este documento sobre la producción y el comercio de mulas en la Provincia de Venezuela:

> ...de esta Provincia se extraían un gran número de mulas con destino a las colonias extranjeras. Este ganado se producía con tanta abundancia, que por ello se convertía en inútil y poco productivo, pues no había para él mercado interior, siendo preciso buscarle venta en el exterior. Por cartas que los Tenientes de Coro y el de El Tocuyo dirigieron al Gobernador, se sabía que por los puertos de Casicure, Paraguaná y Ricoa (en Coro), salían anualmente 1.500 y 2.000 mulas cuya venta se hacía regularmente en plata. Los exportadores pagaban los derechos de alcabala a razón de diez reales por cabeza. Como no podían sacarse registros para el extranjero, la venta se efectuaba entre el dueño del ganado y otro vecino, que solía ser el Capitán del barco (Ibidem).

El formal conocimiento de este fluido comercio de mulas que se hacía desde Coro, fue sin lugar a dudas una razón de peso para la creación de la Caja Real en dicha ciudad, que se logró por Real Decreto de 23 de enero de 1772 donde se ordenaba además que un solo Oficial

Real estaría a cargo de dicha Caja, a diferencia de los dos Oficiales Reales que funcionarían en las cajas matrices de Caracas, y otros dos en cada una de las de La Guaira y Puerto Cabello. Según participación que hace S.M. al Consejo y Cámara como una medida para evitar "el manejo y administración de su Real Hacienda" (A.G.I. Caracas, 10 y 472). El objeto era el de estimular el interés y el celo de estos funcionarios por el cobro de los derechos e impuestos reales, pero también su participación en la aprehensión del contrabando y "presa".

Con la creación de la Intendencia de Caracas, en 1776, las Cajas Reales dieron origen a los cuatro Departamento en los cuales fue dividida la Provincia de Venezuela: Caracas, La Guaira, Puerto Cabello y Coro, que siguieron funcionando con los mismos fines para los cuales habían sido creadas, pero ahora debían de cumplir con otra función muy importante, la cual era de fomentar la agricultura y el comercio, objetivo principal que había movido a la Corona Española a la creación de la Intendencia de Caracas. Institución que a través de una política de centralización administrativa incorporó a los Gobernadores de las Provincias de Cumaná, Guayana, Maracaibo e islas de Trinidad y Margarita, quienes ejercieron funciones de subdelegados del Intendente.

Al crearse la Intendencia, solamente se consideran como puertos de registros habilitados dos: "el de La Guaira con extensión a España y dominios de América, y el de Coro con limitación a estos últimos". Legalmente el puerto de Coro mantuvo comunicación marítima con España, a través de Cuba y Puerto Rico por el sistema de flotas, y desde 1740 por el de naves de registros a través de Cartagena de Indias. Sin embargo, el contrabando como práctica generalizada en el litoral coriano se realiza también por La Vela, aún después de 1784, cuando se legaliza el comercio con Curazao, con los holandeses o comercio con naciones amigas de España.

Afianzado el negocio de mulas, que los holandeses adquieren para proveer a Haití, a principios del siglo XVIII se crearon dispositivos para erradicarlo sin resultados positivos para la Corona. Desde la creación de la Intendencia del Ejército y Real Hacienda se tomaron serias medidas y se llevó a cabo una buena vigilancia para impedir la comunicación con los holandeses.

El circuito externo de comercialización del ganado mular que venía funcionando de manera ilegal a través del contrabando, se legaliza con la aplicación de ciertas medidas y licencias contentivas en la Real Orden del 13 de junio de 1777, donde el Rey autoriza a los vecinos de la Provincia de Venezuela y demás de la Intendencia para extraer mulas, caballos y reses vacunas a las colonias extranjeras. Así mismo les concede permiso para adquirir a cambio esclavos negros en dichas colonias, como una medida de fomentar la agricultura.

En Coro, la aplicación de estas medidas ayudaron a incrementar e intensificar aún más ese comercio que venía realizándose con esas islas, particularmente con Curazao y Haití, a la vez que facilitó la extracción de un producto como las mulas que sólo tenían salida para las colonias extranjeras. El comercio con naciones extranjeras logró mantenerse y permanecer en sus inicios, a pesar de la oposición de la Compañía Guipuzcoana que no finalizó su participación en la Provincia de Venezuela sino entre 1781-1783. Favorecido por la guerra con la Gran Bretaña en 1779-1783, se fortalece durante la contienda bélica de 1796, cuando se le oficializa como "comercio con naciones neutrales" o en paz con España.

Esta circunstancia de comerciar con naciones extranjeras, como anteriormente se señaló, permitió legalizar sólo en parte el comercio de contrabando que se realizaba a través de toda la costa coriana, tanto con los holandeses de las islas de Curazao como con los franceses de Haití. Especialmente porque el contrabando no se eliminó sino que coexistió con el comercio legal y funcionó durante toda la colonia. En períodos de legalidad o a través de concesiones de la Corona siempre estuvo y se mantuvo por el beneficio de evadir impuestos y como un comercio necesario para la zona, al permitir la salida de productos regionales que no eran apetecibles ni de interés para el comercio metropolitano, pero tampoco les sacaba ningún provecho aquí, tal fue el caso de los millares de mulas que según el Intendente Avalos se exportaron por Coro en 1777, a las colonias extranjeras. De igual manera se exportaban caballos, cerdos, cueros de chivo y algunas

maderas tintóreas abundantes en la región como el palo de Brasil, el dividivi, etc. Estos últimos productos sólo de utilidad para las naciones industrializadas.

Circuito interno

El contrabando provoca cambios internamente en la región, la cría de mulas y ganado en general se multiplica en las sabanas internas y costeras. Existe un nuevo aliciente, el comercio a gran escala, y la región funciona entonces con y para Curazao.

Este comercio intercolonial ocasionó que este espacio histórico y geográfico de cierta insignificancia fuese revistiendo cierta fisonomía de mayor proximidad a espacios del interior de la provincia para situarse como un punto de engranaje desde donde se despliega toda una red de circulación que se extendió mas allá de la depresión Lara-Yaracuy, hasta los llanos de San Carlos y Guanare desde donde se trsladaban a las costas corianas grandes contingentes de mulas sobre las cuales descansó este comercio, lo que fortalece y acerca aún más al puerto con los países bajos, Holanda, a través de las islas de Curazao, Aruba y Bonaire, con Francia a través de Haití, y con colonias españolas como Cuba.

La red de distribución y circulación desde el siglo XVI, se amplía y se hace cada vez más compleja. El flujo de productos a Coro desde el interior es mayor, especialmente de mulas que es el producto más cotizado por los holandeses. Carora se convierte en un centro importante por la calidad de sus mulas cerreras que gozan de prestigio en el mercado curazoleño. Los tocuyanos incorporaron al negocio a los llanos de San Carlos y Guanare, desde donde traían gran cantidad de mulas que trasladaban a Coro y desde allí regresaban con cargamentos de sal, que vendían en los llanos con buenas ganancias .

Desde Coro había un reflujo bastante considerable con el comercio de la sal, muy intenso desde los siglos XVI y XVII, las recias mulas que llegaban a Coro cargadas con productos agrícolas y artesanales regresaban a su pueblo de origen con cargas de sal. El transporte de las

mercancías se hacía por el sistema de arriería.

Internamente, el negocio de las mulas creó todo un dispositivo de tránsito y de gravamen fiscal. Carora centralizó el control de guías o peajes que debía pagarse por conducir cargas y mulas a la ciudad de Coro, así como las que regresaban desde Coro para San Felipe. A los mercaderes que venían desde Coro y San Felipe el Cabildo les estableció un pago del seis por ciento de las mercancías. Los tenientes, a su vez, podían "interesar" algo:

> ...las arrías de mulas a vueltas sin cargas que pasan a la ciudad de Coro a regresar con sal y a este y demás partes... con cordobanes y otros efectos comerciales... deben pagar al teniente, los primeros que retornan con sal uno por la guía y la cuarta parte de lo que esté tasado para los que pasan con carga a la misma ciudad.[5]

Los impuestos de tránsito y alcabala a quienes más daño y perjuicio ocasionaron fue a los tocuyanos, quienes habían monopolizado el comercio interno. El Tocuyo fue un centro importante de relación vial y comercial con los Llanos, pero para poder ir de El Tocuyo a Coro era preciso por disposición oficial, pasar por Carora y presentar la correspondiente Guía de Carga. En la Relación Geográfica de El Tocuyo, de 1768 (ANH. 1909), se denuncia lo gravoso de estos impuestos porque no sólo era el teniente de Carora, sino también el de Coro que "interesaba algún provecho".

Los oficiales de la Real Hacienda de Coro, a su vez, consideraron lesionados los intereses de la Corona por las constantes evasiones en el pago de la Alcabala en dicha ciudad por parte de los mercaderes que transportaban mercancías por Carora. Estos tomaban por veredas extraviadas y atajos poco transitados para realizar el negocio del contrabando en las costas corianas. Debió ser muy grande el comercio ilícito en 1775, cuando el oficial Real de Coro pidió al teniente Justicia Mayor de Carora, que no diera "pase ni guía de comestible a los pasajes de aquella jurisdicción". Medida impugnada por el Capitán General

5 "Oficio de Dn. Andrés A. de Oropeza, T. Justicia Mayor de Carora, para el Capitán General" 1774. A.G.N. Gob. y Cap. Gral. T. XV. F. 60.

porque

> ...no puede prohibirse con ningún pretexto la libertad de Comercio en frutos permitidos de unos lugares a otros en esta Provincia... pues para precaver los fraudes en el derecho de Alcabala deben usar de los medios regulares[6].

Entre las mercancías que evadían más impuestos estaban las mulas (animal de carga en que se realizaba la travesía desde Carora). Muy pocas de las que pasaban a Coro, regresaban a su lugar de origen porque se incorporaban al comercio que se realizaba en las costas de Coro. Por eso, una de las primeras acciones de la Intendencia fue controlar el pase de mulas. En 1777, el intendente en una circular comunicaba a:

> ...los tenientes Justicias Mayores de Guanare, San Carlos, Carora, y Calabozo, la obligación en que están los conductores de cargas tirados por mulas y que viajan de los llanos de Caracas a Coro, de regresar con el mismo número de caballerías que llevaron[7].

El teniente Justicia Mayor de Carora le informaba ese mismo año que estaba aplicando las medidas acordadas "para evitar el malicioso extravío de las mulas que van a Coro"[8].

Importaciones y exportaciones por el Puerto Real de La Vela de Coro. Finales del Siglo XVIII

Con datos obtenidos del Archivo General de Indias de Sevilla – España, se han podido elaborar pequeñas series estadísticas que permiten cuantificar tanto el monto como el volumen de las exportaciones, así como el alcance de la comercialización del ga-

6 A.G.N. Gob. y Cap. Gral. T. XV. F. 279

7 A.G.N. Intendencia.. de Ejército y Real Hacienda. Tomo I. 1777. F. 132

8 A.G.N. Ibidem, F. 156

nado desde desde el Puerto de La Vela de Coro y el circuito exterior de comercialización de este producto, de 1784 a 1796; únicos años **donde se pudo obtener información y que coincidencialmen**te equivalen al tiempo histórico que va desde la eliminación de la Compañía Guipuzcoana en Venezuela hasta la oficialización del comercio con naciones extranjeras[9].

El comercio marítimo por el puerto Real La Vela de Coro a finales del siglo XVIII, estaba dirigido hacia el mercado americano en su doble vertiente: extranjera y española. Hacia las colonias extranjeras se exportaba ganado en pie, mulas preferiblemente, producto que constituían los mayores cargamentos que salían para Jacomelo en Haití y para Curazao como puede observarse en el siguiente cuadro:

9 Tomado de: Lovera, E. (2007. Pp. 54-61)

Cuadro Nº 1
Exportación de Mulas por el Puerto Real de La Vela de Coro (de 1790 a 1795)

(Volúmenes por unidad y valores en pesos fuertes)						
	COLONIAS EXTRANJERAS			**COLONIAS ESPAÑOLAS**		
Años	**Volu-men**	**Valores**		**Volumen**	**Valores**	
		Unidd	**Total**		**Unidd**	**Total**
1790	*1.950	---	---		---	---
1791	2.668		---	65	---	---
1793	1.310	24,86	32.575			
1794	1.003	25	25.075			
1795	84	25	2.100	79	25	1975

Fuente: A.G.I. Caracas 902

NOTA: (El valor de una mula oscilaba entre 18, 22, 23 y 25 pesos. Registrándose el menor precio en los cargamentos dirigidos a Curazao a diferencia de los que iban a Jacomelo que ascendían hasta 25 pesos).

De 1790 a 1795, años en los cuales se pudo obtener información – las mulas registraban los valores más altos de las exportaciones para las colonias extranjeras. En 1793, por ejemplo, representa el 74% del total de los valores de estas exportaciones, y en 1794 el 61 %. Diferente a la casi inexistencia del producto en las exportaciones para las colonias españolas. En 1795, se produce una baja considerable en los valores de exportación para las colonias extranjeras, llegando a alcanzar solo el 16% del total mientras que en las colonias españolas logra subir hasta el 16%. Debido en gran parte a la difícil situación que durante ese año atravesaba Coro como consecuencia de la insurrección de los esclavos en la sierra; a los movimientos ocurridos años antes en las islas de Haití y Curazao

por este mismo motivo, así como al desplazamiento de Haití por San Thomas y Jamaica como destino de estas exportaciones. Pero especialmente porque Cuba se convierte en un centro azucarero importante en el Caribe, hacia donde se dirige ahora un número considerable de mulas.

A las colonias españolas se llevaba sal, y una buena cantidad de productos artesanales como cordobanes (cuero curtido de la cabra), badanas (cuero de la oveja), zapatos, chinchorros y uno que otro producto agrícola. Siendo su principal destino la ciudad de Cartagena y luego Cuba, ciudades hacia donde se dirigen los mayores volúmenes de estos productos. Pero también a Puerto Rico, Santo Domingo, Santa Martha y Río Hacha se envían esporádicamente. Desde esos puertos a su vez se traían distintas clases de telas, como: sedas, bretañas, angarín, estopilla, cintas, medias de seda; bebidas, vino, productos de comida: porrones de pasas, harina, aceite y productos regionales como el maíz, desde Puerto Rico y Cuba especialmente, y algunos pesos de plata.

En el cuadro Nº 2, se muestran los porcentajes en valores de las exportaciones e importaciones por el Puerto real de La Vela de Coro en los años: 1785, 1790 – 1795 y 1804.

Cuadro Nº 2

Exportación e Importación por el Puerto Real de La Vela de Coro

(Años: 1785, 1790-1795, 1804)

	Exportaciones		Importaciones	
	Colonias		Colonias	
AÑOS	Extranjeras	Españolas	Extranjeras	Españolas
1785*	**93%**	**7%**	**54%**	**46%**
1790	**95%**	**5%**	**81%**	**19%**
1791	**93%**	**7%**	**96%**	**4%**
1793	**82%**	**18%**	**91%**	**9%**
1794	**85%**	**15%**	**90%**	**10%**
1795	**52%**	**48%**	**71%**	**29%**
1804	**52%**	**48%**	**52%**	**48%**

Fuente: A.G.I. Caracas. 902

NOTA: A.G.N. Real Hacienda. Tomo 1630.

En los años 1785, 1790 a 1795 y en 1804, tanto las exportaciones como las importaciones para las colonias extranjeras concentran mayores porcentajes que los de las colonias españolas. Sin embargo, los valores exportados para estas últimas aumentan considerablemente desde 1793, para estar casi iguales en 1795 y 1804. En las importaciones hay mayor fluctuación, pero en los años finales del cuadro siguen la misma tendencia de las exportaciones.

Cuadro Nº 3

Exportación e Importación por el Puerto Real de La Vela de Coro (1784-1796)

(Valores en Pesos fuertes)				
Años	**Exportación**	**Derechos**	**Importación**	**Derechos**
1784	209.301	23.064	93.509	3.268
1785	216.848	23.270	92.058	8.892
1786	74.860	7.815	97.754	5.897
1787	82.304	8.849	100.001	3.818
1788	77.738	7.092	121.944	274
1790	62.906	5.995	104.898	673
1791	76.741	6.508	121.885	433
1793	53.427	5.482	56.620	636
1794	47.866	4.825	55.336	591
1795	25.954	3.265	32.479	320
1796	65.743	---	32.883	---

Fuente: A.G.I. Caracas. 902

NOTA: -De los años 1789 y 1792 no se encontraron datos estadísticos sino solamente con las colonias españolas en el primero de los años señalados, y datos de los seis primeros meses en el año 1792.

Del año 1796 no se encontró registro de los derechos cancelados por tal concepto.

Desde 1784 hasta 1796 – con exclusión de los años 1789 y 1792, de los cuales no se encontraron datos – la balanza comercial fue desfavorable, las importaciones, de manera general, superaron las exportaciones, a excepción de los dos primeros años de 1784 y 1785 y del año 1796. En el caso de los dos primeros años, las exportaciones triplican las cifras de las

importaciones, explicable este hecho, por el represamiento que había tenido la producción regional por las trabas y el monopolio de la Compañía Guipuzcoana. Al autorizarse en 1784 el comercio legal con las colonias extranjeras, pero ahora sin la participación de dicha Compañía, salieron al exterior cantidades de mercancías rezagadas desde años anteriores. En el año de 1785, fue tal la cantidad de ganado de toda índole que salió por el Puerto Real de La Vela de Coro, que la ciudad quedó desabastecida de carne y se produjo una de las más graves crisis de desabastecimiento de la ciudad. La segunda fecha, o sea 1796, se corresponde con el año siguiente a la sublevación de los esclavos negros en la sierra, habiéndose registrado en el año anterior – 1795 – la menor cantidad en valores exportados.

Los valores de las exportaciones son muy fluctuantes e irregulares, mientras que los valores de las importaciones, lograron mantenerse en un proceso ascendente desde 1784 hasta 1791. Tanto las exportaciones como las importaciones presentan un descenso considerable a partir de 1791 registrándose en las primeras la menor cifra en 1795, debido al movimiento subversivo liderado por José Leonardo Chirinos y los esclavos negros en la sierra de Coro, como se señala anteriormente. Las importaciones, por su parte descienden paulatinamente de 1793 a 1796. Momento donde se ubica un auge significativo del contrabando.

Los valores por concepto de derechos de las exportaciones se mantuvieron siempre más altos que de las importaciones. Siendo las mulas el producto de exportación que más elevada tasa de derechos pagaba y el de mayor tendencia continua al alza. El descenso creciente del volumen de las exportaciones, desde 1784 a 1785, se explica por la posibilidad de salida de

las mulas a través del contrabando cuando subían el precio del producto o los aranceles; así ocurrió en 1796,(denuncias de los comerciantes de Coro en 1810: A.G.I., Caracas. 181), con motivo de la guerra con Gran Bretaña, subieron de precio las mulas, año en el cual se exige el fiel cumplimiento de la medida que establecía el pago de derechos como puertos mayores o puertos menores[10]. Polanco M.,T (1950.) explica:

> la distinción entre unos y otros era principalmente hacendístico,..en los mayores ... se pagaban todos los impuestos, en los menores, en cambio, se cubrían por lo general...algunos derechos, pero no estaban habilitados para el comercio exterior sino en ocasiones y siempre bajo permiso especial del Gobernador o del Intendente. (p. 174).

En 1803, por decreto de doce de mayo del Intendente D. Juan Vicente de Arce, el derecho de exportación de Tierra Firme a las colonias extranjeras quedó únicamente reducido a las mulas. Por eso el descontento y "el clamor público" de los corianos, y la solución del contrabando como válvula de escape para evadir el pago de impuestos.

Libre Comercio

El Puerto de Coro desde su fundación fue siempre considerado como puerto mayor y así permaneció durante toda la colonia. No estuvo incluido al igual que los otros puertos de la Capitanía General de Venezuela en el Reglamento para el Comercio Libre en 1778, en cuyos artículos 15, 16 y 17 se seña-

10 Puertos Mayores de la Capitanía General de Venezuela eran: Coro y La Guaira, desde su fundación; Puerto Cabello por orden del Rey de 25 de julio de 1798. Maracaibo era mixto; Cumaná, Barcelona, Porlamar y Angostura, eran menores.

laban los puertos habilitados, puertos mayores y puertos menores de América; porque el monopolio comercial de la Compañía Guipuzcoana se mantuvo vigente en esta entidad, hasta 1783. Pero tampoco gozaron de los privilegios y franquicias concedidas por el Rey a los puertos menores, como lo otorgado en el decreto de 5 de abril de 1784, donde se declaraba

> libre y de todos derechos incluso el de alcabala no solo su comercio directo con la metrópoli, sino también el interior o de Puerto a Puerto de sus frutos y producciones (A.G.I. Caracas. 912)

Así como el decreto de 28 de febrero de 1789, mediante el cual el Rey amplió las libertades y franquicias concedidas a éstos en el artículo 16 del Reglamento de 12 de octubre de 1778..

Aunque los puertos de la Capitanía General de Venezuela se incorporaron al Reglamento del "libre comercio" en 1789; éstos tuvieron que acogerse a lo dispuesto en esta materia; según el cual:

> ...todos los puertos de América, que ni por el Reglamento de Comercio libre de 12 de octubre 1778, ni por Reales Órdenes posteriores se ha servido el Rey dispensarles la gracia de declararlos por puertos menores, han sido considerados por consecuencia como puertos mayores que... es lo mismo que decir, que ha quedado el comercio de estos puertos con sus frutos y producciones sujetas al pago de los mismos antiguos Reales derechos que satisfacían en su giro de unos puertos a otros de América antes del referido Real Reglamento" (A.G.I. Caracas. 912).

Maracaibo consiguió ser declarado puerto menor en 1793 y Cumaná en 1794. En cambio en 1799, el Comandante Militar de Coro, Andrés Boggiero informa sobre lo resuelto por S.M. sobre la habilitación del Puerto Real de La Vela de Coro como

puerto mayor, y el deber de pagar los derechos según el reglamento de 1778 para el comercio libre. Decisión tomada a pesar de las continuas solicitudes y representaciones de los Diputados del Real Consulado en Coro, pidiendo la declaración de puerto menor para el puerto de Coro y la disminución del derecho de alcabala, como una manera de fomentar su comercio.

Coro, desvinculado como estaba del comercio metropolitano pero estrechamente incorporado al comercio con naciones neutrales o en paz con España, no escapó a las consecuencias que produjo esta situación, en el comercio con naciones extranjeras la carga impositiva fue más onerosa que en el comercio con naciones españolas. Las mercancías que se importaban o exportaban en barcos extranjeros estuvieron sujetas a tarifas considerablemente elevadas en relación con las que se transportaban en embarcaciones españolas.

Al iniciar el siglo XIX, estaba consolidado "el comercio de colonias". La ciudad de Coro y su jurisdicción producían y seguía produciendo por y para ese comercio. Las relaciones comerciales convirtieron esa zona en un mercado cautivo del extranjero. Desde 1811, hubo cambios significativos. En las gracias concedidas por la corona ese año a la ciudad de Coro (AGI Caracas, 918), se decreta la habilitación del Puerto Real de LaVela para el comercio con colonias amigas y se extiende a los puertos de Jayana en Paraguaná y Sauca en la costa oriental, en calidad de auxiliares del puerto de La Vela para este comercio. Por Real cédula de 1815, el puerto de La Vela se habilitó también, para el tan deseado "libre Comercio", quedando además dicho puerto en clase de "menor" e independiente de las Cajas Nacionales de la Provincia de Coro, ese mismo año se le informa al Intendente por Real Orden de 27 de noviembre, establecer una Aduana con dos empleados, uno de los cules

era D. Agustín Chavez. Administrador ratificado en su cargo. Estas órdenes dadas desde España sufren una ruptura con la independencia, pero luego se reafirman con el establecimiento de la República.

Desarrollo Urbano

Durante la colonia, la corona española mantuvo a las ciudades puertos en una dualidad entre el espacio como sitio de residencia de los vecinos, autoridades civiles y actividades de control social y el sitio portuario, el cual quedaba circunscrito a la condición de un lugar para "el arribo de embarcaciones para la carga, descarga y almacenamiento de mercancías".(Ojeda G.,s.o y Aboytes C., P. 2017 :14) Muchos puertos coloniales como Veracruz, Cartagena, Puerto Madero, El Callao, "tuvieron que esperar mucho tiempo para que las autoridades los dotaran de condiciones mínimas para su funcionamiento". Fue a mediados y finales del siglo XVII, cuando les establecen instalaciones portuarias.

En el caso del Puerto de La Vela de Coro este proceso se cumplió tardíamente a finales del siglo XVIII. La playa abierta, casi desolada, desguarnecida y de gran pobreza de los siglos XVI y XVII, a finales del siglo XVIII experimenta una transformación estructural económica y humana. Es un puerto reconocido y atendido por las autoridades coloniales, tiempo en el cual inicia un crecimiento económico significativo. Desde los años 80 del siglo XVIII, los documentos le mencionan como Puerto Real de La Vela de Coro, título con el que se distinguió hasta el final de la colonia. Lejos habían quedado las acciones de piratas franceses e ingleses de los siglos XVI y XVII que le habían dejado su nombre por ser el sitio donde se hacia la vela o vigilia de la ciudad de Coro.

La Vela se fue formando para responder a esa necesidad comercial que tenía la ciudad de Coro, esta razón favoreció el establecimiento de un centro poblado en el espacio del puerto. Al mismo tiempo que aumentaban las actividades comerciales, se le establecen instalaciones portuarias, se fortifica el puerto y se ordena un plan o programa de desarrollo urbano

Esta parte del trabajo se apoya en la investigación realizada por el historiador Carlos González Batista en su libro "La fundación de La Vela y el proceso de fortificación de la costa coriana"[11] Este autor (1995:12 y 13), ubica el inicio del plan de desarrollo urbano del puerto en 1781. Ese año, el administrador de la Real Hacienda de Coro D. José de Navarrete informa de la "construcción de un fortín y casa Aduana en el puerto de La Vela".[12], ese mismo año se dio permiso para erigir legalmente el nuevo poblado "en obsequio de la población de casas y solares que en el referido puerto se han permitido y repartido con subordinación al Ylustre Ayuntamiento de esta Ciudad, como pertenecientes a sus propios".[13] El reparto de solares se permitió por orden del Cabildo de la ciudad de Coro, dirigido por D. Basilio López de Puga, primer Guardamayor del puerto y uno de sus primeros vecinos, y el presbítero don Nicolás de Talavera, quien solicitó "ante el diocesano de Mérida el permiso para erigir la ermita, siendo su primer capellán" (El autor cita: AHC, Instrumentos públicos. T LIII, f: 236). González Batista (1995:13) afirma que la fundación del pueblo de La Vela de Coro se realizó en el año de 1781. Explica con bastante detalle los pa-

11 Obra publicada por la Universidad Francisco de Miranda en 1995. González Batista, investigador de reconocida trayectoria por sus acuciosos y bien documentados trabajos referidos a la ciudad de Coro y Paraguaná, profesor de la UNEFM, se desempeñó durante años en la dirección del Archivo Histórico de Coro, desde donde tuvo la oportunidad de enriquecer sus investigaciones con material de ese repositorio valioso de la memoria coriana.

12 El autor cita: AHC-UNEFM, Diversos (Papeles sueltos) 1781.

13 El autor cita: AHC. Causas Civiles. Pleito entre Da. Josefa Perozo y Antonio Coutiño. 1795

sos que se siguieron en el establecimiento de la población::

> ...la orden, dada por la Intendencia, fue acatada por el Cabildo, presidido por D.José de Navarrete, quien al efecto comisionó a D. Basilio López, ...quien,...acompañado por el alarife municipal, el peritísimo constructor Domingo Vital Gámez procedió al reparto de solares y el reordenamiento del escuálido vecindario allí existente para aquel momento.

Esta información la confirma por el testimonio de los vecinos: "D. Miguel Añez, D. Agustín de Medina y Pedro Contreras" quienes atestiguan que "el pueblo de La Vela se había fundado en 1781", testimonio contentivo en un documento de 1815, referido a la venta de una casa de D. Basilio López, casa que según "el testigo Medina, avecindado en el puerto en 1782, había encontrado en el lugar".

Un personaje importante en la consolidación del pueblo de La Vela fue el Padre D. Nicolás de Talavera, quien de su propio peculio construyó el cementerio "con su correspondiente oratorio". "También cedió una de sus casas que poseía en el pueblo para que sirviera de sede a la escuela pública encargádose además de pagar al maestro.(Gonzalez B., C., p.14. el autor cita : AHC, Reales Provisiones, N° 96.1813).

En 1785, el crecimiento urbano del puerto se vió favorecido por la orden del Obispo de Mérida de trasladar un buen número de vecinos blancos del pueblo de indios caquetíos de El Carrizal al pueblo de La Vela, como una forma de aplicar las leyes que estipulaban el respeto a la distinción de etnias, además de fomentar la actividad comercial del puerto.

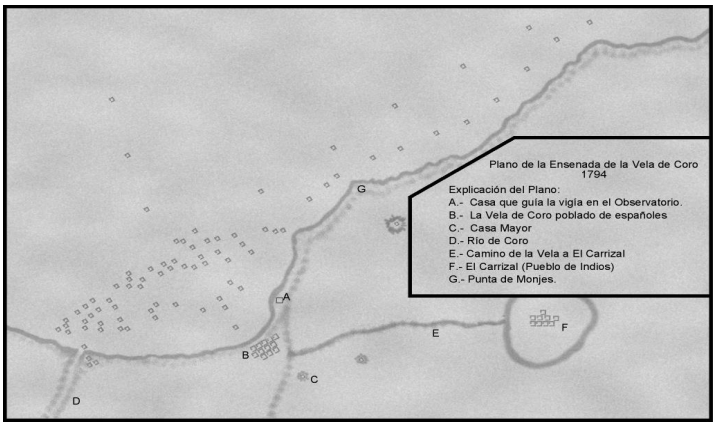
Gonzalez B., C (1995) informa sobre el trazado urbano inicial del Puerto Real de La vela, explica que el plano de 1794 (que se anexa en este trabajo), "revela el rápido crecimiento urbano de su vecindario, agrupado en dieciséis manzanas rectangulares dispuestas en sentido

noreste-suroeste, en paralelo a la costa". Trazado que reponde a la " imposición de una orden sobre el crecimiento expontáneo previo a la acción del alarife Vital Gámez". (.p 14.) El cual permanece y se conserva con la sencilles de los años iniciales. Cómo nota peculiar, las personas establecidas en el puerto eran pisatarios del Ayuntamiento de la ciudad, debían cancelar anualmente "cuatro reales por cada solar", por estar asentado el pueblo de La Vela en los ejidos de la ciudad de Coro..

Para el año 1794, en La Vela existían "algunas pulperías , billares, fondas ("pensiones") y tabernas" (Ibidem). A pesar de estar el pueblo en una zona tan árida, el suministro de agua en sus inicios se solventó por un jaguey o manantial de una pequeña quebrada ubicado cerca de la iglesia, mencionada en documentos de la época como "quebradita del jaguey" diferente a la "quebrada grande", también cercana a la iglesia , que "recibía el nombre de quebrada de la Iglesia" (Ibidem).

Desde el punto de vista eclesiástico la iglesia de La Vela estuvo adscrita a la Iglesia parroquial de la ciudad de Coro. Después del Padre Talavera, " fue servida por frailes franciscanos del convento de Coro, en 1813 estuvo fray Juan García Padrón y en 1815 fray Ignacio Álvarez". (González, B. Ibíd.: p. 30. El autor cita. AHC, Instrumentos Públicos, T.LIII., f: 236). No es sino en 1819, cuando es elevada a Parroquia Eclesiástica

Plano de la ensenada de La Vela de Coro. 1794

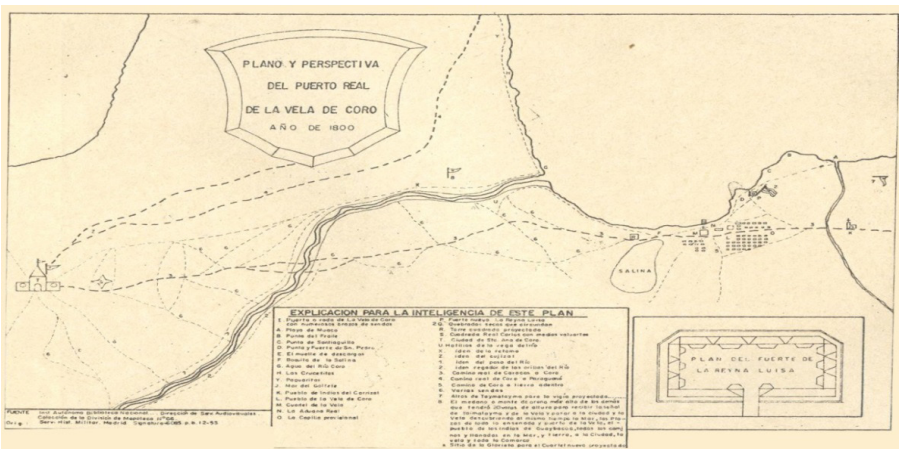


Mapoteca de la Biblioteca Nacional. Caracas. V-III. Nº 50. Procedencia: Archivo Museo Naval. Madrid. Autor: Joaquín Francisco Filargo y Manuel del Castillo y Armenta.

Plano del Puerto Real de La Vela de Coro. 1800

Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid

Plano del Puerto Real de La Vela de Coro. 1800



A finales de la Colonia, el Puerto Real de La Vela de Coro era un centro poblado estable dentro de los límites de la ciudad. En el plano de 1794, cuyo original reposa en el archivo del Museo Naval de Madrid, se observa:la vigía de Taimataima, el trazado del pueblo de españoles: La Vela de Coro con tres calles bien delineadas de noroeste a noreste y la casa mayor: cementerio y capilla. En el plano del puerto de 1800, cuyo original reposa en el Servicio Histórico Militar de Madrid, el pueblo está más extendido. Además de las edificaciones del puerto: el Muelle y la Aduana Real que había sido reconstruida en 1798 "para la guarnición del puerto", existían dos fortines: el fortín de San Pedro y el de la Reina María Luisa. Tambien. se aprecia al este de los fortines el casco del pueblo de La Vela, con sus ocho calles principales, que permanecen todavía en su trazado original, donde se destacan algunas de las edificaciones más significativas como es la capilla o la iglesia del pueblo y la casa de la Aduana que hoy conservan la misma ubicación de entonces.

La Vela desde sus inicios formó con la ciudad de Coro una unidad regional importante de intrincadas relaciones como ciudad-puerto. Su evolución autónoma es un proceso que se inicia en 1813, cuando se ordena la elección por primera vez del Ayuntamiento Constitucional, según lo establecido en la Constitución de Cádiz de 1812. La Vela adquirío rango de Municipio Constitucional por tener una población mayor a 1000 habitantes.(AGI. Caracas. 181). Esta elección era posible porque Coro, como ciudad leal participó de las reformas hispanas. El proceso de creación de la Provincia de Coro se inicia en 1811, pero no será sino entre 1815-1819 cuando se crea oficialmente, y se convirtió en unidad de gobierno con voz y voto de los ciudadanos, de acuerdo a la Constitución de Cádiz. .

En el Archivo Genral de Indias de Sevilla se ubicó un documento fechado el 21 de agoato de 1820 (AGI. Caracas, 178), donde se afirma la reunión de un Cabildo Ordinario realizado en la "sala capitular del

Puerto Real de La Vela", Presidido por D. Agustín López Chavez, Administrador de Hacienda Pública y Alcalde Constitucional ; con asistencia de los Regidores: D. Narciso de Cereceda, Decano Teniente de Milicias Nacionales; D. Francisco y D. Pedro Camargo;segundo y cuarto Regidor, con ausencia del tercer Regidor D. Basilio López, y con asistencia del ciudadano Nicolás Estrada, Síndico Procurador. El Sr. Presidente informó de dos oficios del Sr. Gobernador y Comandante General de La Provincia de fecha 14 de agosto del corriente: "el primero relativo a sanción de linderos con Guaybacoa cuyo curso se lo dará el Cabildo siguiente". El segundo punto a tratar era el de "exibir a su Señoría un testimonio duplicado de haberse jurado la Constitución en este pueblo, con arreglo al artículo segundo del Real decreto de ella". Este cuerpo informa por obediencia a dicha superioridad

> ... haberse jurado en él, dicha Constitución política, el veintinueve del pasado julio, a virtud de orden superior, por ministerio del Caballero Comandante Militar D. Manuel Pachano con la solemnidad del que exigía tan alta y respetable Ley, cuya observación sigue este Cabildo recibido por todos sus habitantes con el mayor júbilo. (AGI. Caracas, 178).

De acuerdo a la información anteriormente señalada, a finales del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, el puerto logra diferenciarse del centro histórico de la ciudad, su espacio se distinguió del resto de la ciudad, porque había una separación desde el punto de vista gubernamental. En ese tiempo estaba definida su autonomía con Cabildo propio; por tanto no estaba sujeto a las decisiones del Cabildo de la ciudad de Coro. Con el establecimiento de la República el puerto de La Vela va a adquirir mayor personalidad, autonomía y desarrollo, el funcionamiento del puerto en una ciudad colonial no es igual que en la República

Referencias

I-Referencias Documentales

Archivo General de la Nación. La Colonia. Secciones: *Reales Cédulas. Gobernación y Capitanía General, Intendencia, Diversos, Real Hacienda, Real Consulado,*

Archivo Histórico de Coro, "Fondo Registro principal del Estado Falcón", Colonia,

Archivo Parroquial de La Vela de Coro.

Archivo General de Indias de Sevilla-España.

Archivo del Servicio Histórico Militar de Madrid.

Instituto Autónomo Biblioteca Nacional y de Servicios de Biblioteca. Dirección de Servicios Audiovisuales. Caracas, *Colección de la División de Mapoteca*.

II- Referencias Documentales Impresas

Academia Nacional de la Historia (1973). Monseñor Francisco Armando Maldonado *Seis Primeros Obispos de la Iglesia venezolana en la época Hispánica. 1532-1600*. . Caracas Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. V. 117. .

_____1964. *Relaciones Geográficas de Venezuela durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, estudio preliminar y nota de Antonio Arellano Moreno, . Caracas. Fuentes para la historia Colonial de Venezuela, Vol. 70.

_____1909. Relaciones *Geográficas de la Gobernación de Venezuela*, (1767-68). Prólogo y notas de D. Ángel Altolaguirre y Duvale, Madrid, Imprenta de Madrid de Administración Militar.

III-Referencias Bibliográficas

Arauz M,,C.A.,(1984) *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. Caracas. A.N.H.(2 V.) Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela N°168 Y 169.

Arcaya, P.M. (1953). *Historia del Estado Falcón*. República de Venezuela.Primera Parte. Historia Colonial. Caracas, Tipografía La Nación..

Arcila F. E. (1973). *Economía Colonial de Venezuela*, segunda Edición, tomos I y II. Caracas: Italgráfica.

Arellano M., A. (1973). *Orígenes de la economía venezolana*. Caracas: U.C.V. Ediciones de la Biblioteca.

Fortique,J.R. (1977) Los Welser en la Historia de Coro .*La fundaci*ón de Coro y sus correlatos. Coro.. Centro de Historia del Estado Falcón. Talleres tipográficos de Miguel Angel García e Hijo.

González B., C. (1995). *La fundación de La Vela y el proceso de fortificación de la costa coriana*. Centro de Investigaciones "Pedro Manuel Arcaya" UNEFM. Coro. Tecno Impresos

_____(1994) *Coro donde empieza Venezuela*.Fundación Museo de las ventanas de hierro. Editada por Caracas Paper Company, s.a.Maracay. Tipografía Radiante. .

Landaeta R., M. (1889). *Gran recopilación, Estadístico e Histórico de Venezuela*, Tomo I, Caracas: Imprenta Bolívar.

Lovera R., E. (2007). *De leales monárquicos a ciudadanos republicanos*. ANH. Colección Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela N°87. Caracas: Ediciones de la Academia.

Nunes D., .l (1984) *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)*. Colec. Economía y finanzas de Venezuela. N°5. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia..

Ojeda G., S.O. y Aboytes C., P. (2017) *Auroras y crepúsculos de una perla del Pacifico*. Sociedad y cultura en Mazatlán durante el siglo XIX. Universidad Autónoma de Sinaloa. 1era Edición. México.

Polanco M.,T.(1950). *Esbozo sobre Historia Económica Venezolana*. 1498-1801. Caracas, Editorial Ancosta

Ramos P,, D. (1978). *La Fundación de Venezuela. Ampíes y Coro. Una singularidad histórica*. Valladolid-Coro. Gráficas 66.

Romero G. , M.V. (1988) "Las muchachas corianas". *Añoranzas de Venezuela. Antologí.* .Biblioteca Popular Venezolana N°10. Compilación, prólogo y notas por Pedro Grases..Caracas. Ministerio de Educación, ANH Pp. 175-181. .

Real Academia Española (1992*) Diccionario de la Lengua Española*. Vol.: I y II. Vigésima Primera Edición. Madrid: Espasa Calpe.

Vincens V., J. (1974). *Historia de España y América Social y Económica*. Vol. III y IV. 2ª Edición. Barcelona, España: Vincens-Vives.