

LAS MULAS VENEZOLANAS Y EL CARIBE ORIENTAL DEL SIGLO XVIII: DATOS PARA UNA HISTORIA OLVIDADA¹

Ramón AIZPURUA A.
Universidad Central de Venezuela

A finales de 1777, José de Abalos, Intendente de Caracas, oficiaba a los tenientes y justicias mayores de algunas localidades llaneras que, ... «Sin embargo de estar prohibida la conducción de mulas desde los llanos de esta Provincia a la Jurisdicción de Coro, antes sin expresa licencia del (nuevo) Gobernador, y ahora con el establecimiento de la nueva Intendencia, dada por mí como subrogado en aquellas facultades, con todo eso tengo entendido que bajo el pretexto de pasar a buscar sales, y con otros aparentes motivos, suelen conducirse las mulas a la costa sin que se verifique su retorno, respecto de lo cual, y para evitar este pernicioso fraude, encargo a V.M. que cuando algún arriero, dueño o conductor de cargas saliese con dichos motivos, u otros de igual naturaleza, deberá obligarse a retornar con carga las mismas caballerías que hubiese sacado»...² Lo cierto es que esta corta pero contundente noticia no era nueva para las autoridades y población de la época, que desde antaño conocían no sólo el incansable trajinar de las recuas sino también el destino de muchas de las mulas, que al decir del intendente de la época no verificaban su retorno. Estas resistentes bestias de carga eran utilizadas en algunas de las islas del Caribe anglo-francés para mover los

1. Una primera versión de este pequeño trabajo fue presentada en el II Coloquio de Historia Regional Falconiana, celebrado en Coro entre el 23 y el 26 de marzo de 1988. Agradezco a los organizadores de dicho Coloquio la invitación que me hicieron a preparar aquélla, mi ponencia.

2. Circular del Intendente Abalos a los Teniente y Justicia Mayor de San Carlos, Carora, Guanare y Calabozo, en Caracas a 18-X-1777, en Archivo General de la Nación (AGN), *Intendencia del Ejército y Real Hacienda (IERH)*, Tomo I, fols. 132-132v (ídem); en el mismo tomo hay varios oficios, informes e instrucciones relativos al control del tráfico de mulas y su contrabando en las costas corianas, al y del intendente Abalos, entre los que se puede sacar una orden para elaborar un padrón de ganado, mular entre otros, a fin de controlar mejor la situación (ver especialmente en *Idem*, fols. 270 y 270v).

molinos de los trapiches azucareros³, y dándose la circunstancia de que no eran abundantes en ellas, desde siempre sus habitantes se vieron obligados a buscarlas en el mercado exterior: por ejemplo, Saint Domingue habitualmente se nutrió de éste y otros productos de su vecina española, aunque cada vez en mayor medida —consecuencia del impresionante crecimiento del cultivo de azúcar— tuvo necesidad de abastecerse en mercados más lejanos; ni siquiera tal inicial suerte tuvieron sus hermanas Guadalupe y Martinique, que desde muy temprano se vieron precisadas a buscar mulas en tierra firme, de la misma manera que tuvieron que hacerlo las británicas Barbados, Tobago, Grenada⁴, etc.

Tierra Firme, que en gran parte correspondería a la actual Venezuela, fue el gran abastecedor de mulas de las islas de las Antillas orientales gracias a la inmensa riqueza ganadera que desde el asentamiento final de los españoles había desarrollado, ya fuese por vía de la propia crianza, ya por medio del llamado ganado cimarrón. En el territorio que podría corresponder con la actual Venezuela dos fueron las zonas que pronto canalizaron el comercio exterior al que las mulas, por ser más pequeñas pero más resistentes que los caballos, se vieron sujetas: por un lado la zona oriental, en aquella época la gobernación de Cumaná, bien fuese en la costa noroccidental, entre el puerto de Píritu y Barcelona, o en la costa oriental, al norte del delta del Orinoco, por donde desembocan el Teresén y el Guarapiche; por otro lado, en lo que era la Provincia de Venezuela, la principal vía de extracción de mulas pasó siempre por la costa coriana, dividida en dos grandes frentes, al sureste de la costa, hacia la zona de Tucacas, y por el centro-este, en la zona de Hueque, así como al norte, en la península de Paraguaná.

Sin embargo, si la producción de mulas fue en algo importante en las costas venezolanas, fue sobre todo típica del interior llanero, en aquellos tiempos conocidos como los llanos de Caracas, de Barcelona y de Cumaná, con claras excepciones como por ejemplo el caso de Carora, importante centro productor de mulas⁵, o la zona de Hueque y Los Taques, que también podían actuar como zonas de engorde. La referencia a la impresionante riqueza ganadera de los llanos resulta redundante después de las claras noticias dejadas por los viajeros, desde el más oscuro y olvidado de ellos hasta Humboldt, que dedica varios pasajes al comercio de mulas.

3. Tres eran las alternativas disponibles en aquellos tiempos para mover los molinos azucareros, bien se utilizase la energía eólica, bien la hidráulica o bien la animal; las dos últimas fueron las más comunes en los trapiches caribeños, especialmente la última. Véase, por ejemplo, la descripción contemporánea que da Jean-Baptiste Labat en su *Voyages aux Isles de L'Amérique* (Viajes a las islas de América), La Haya, Husson, 1724 Tomo I, Parte III, Cap. 5, pp. 243-269; la traducción-selección de Casa de las Américas no incorpora el texto aludido.

4. Estas dos últimas islas tuvieron una incierta filiación hasta que a partir de 1763 quedaron en manos de los ingleses; Tobago fue entregada a los franceses en 1783 pero recuperada en 1814.

5. Las descripciones de la época lo destacan, como por ejemplo la que a principios de la década de 1760 realiza Josef Luis de Cisneros, que apunta ... «sus Frutos (de Carora) son Lanas, Cordobanes, Burros, Mulas, y Cera Negra»... (en *Descripción exacta de la Provincia de Venezuela*, Caracas, Ed. Avila Gráfica, s/f, p. 77), o Joseph Vicente de Tarbe, que en relación al Gobernador de Caracas, en 1768, dice «Los atajos (de yegüas), que tienen padrotes Burros, producirán, doscientas mulas, poco más, ó menos (anualmente)»... (en Angel de Altolaquirre y Duvale, *Relaciones Geográficas de la Gobernación de Venezuela, 1767-1768*, Caracas, Ed. Presidencia de la República, 1954, p. 162).

Lo cierto es que durante gran parte del período colonial, el comercio de mulas fue conocido pero obstaculizado por las autoridades coloniales, especialmente por órdenes precisas de la superioridad central. Se realizó este comercio, sí, en algunos momentos con permiso de dichas autoridades pero siempre hacia otras posesiones españolas, prioritariamente Santo Domingo, aunque éste fue un recurso poco común y tras el cuál se escondía, en muchos casos, la práctica de torcer el viaje a posesiones extranjeras y comerciar allí el todo o parte de la carga⁶; si fue, por el contrario, continuamente prohibida y perseguida la saca fraudulenta de las mulas hacia posesiones no españolas en el Caribe, y toda una secuencia de informes, peticiones y órdenes dan muestra clara tanto de su existencia e importancia para el comercio regional como del empecinamiento de las autoridades españolas en no entender la naturalidad y valor del comercio de mulas. Un pequeño repaso a tal secuencia puede dar muestra clara de la situación.

Ya a finales de 1754 el Ministro de Indias, Julián de Arriaga, acusaba recibo de un informe del gobernador Felipe Ricardos, su sucesor en la gobernación de Venezuela, en el que informaba... «que en la costa de Coro se hacía Comercio de Mulas, y el recelo de que se extendiese a extranjeros, (...por lo que el gobernador Ricardos...) prohibió su extracción, aunque después por providencia, bien informado de lo que la Ciudad (de Coro) representó a V. E. (Ricardos), con este motivo previno al Teniente de ella que permitiese como de oficio propio la saca para los Puertos de los Dominios del Rey, pagando los derechos»...⁷ Años más tarde, en una fecha no precisada de la segunda mitad de los 1760, se niega a la Compañía Guipuzcoana licencia para extraer 300 mulas para pagar en parte los esclavos que tenía contratados por asiento con agentes de Burdeos; sin embargo, en una muestra más de la «astucia» que caracterizaba a la política española de la época, «El Ministerio español convino en que ello sería conveniente, tanto para Caracas como para el real tesoro, pero sin embargo opinó contra su admisión, presentando como motivo de su decisión la perspicaz idea de que como las mulas eran deseadas (*desaseadas*, en el original) para mover molinos de azúcar franceses, de-

6. Desde luego, los ejemplos abundan: pongo por caso el de la balandra *Nuestra Señora de los Dolores* y *Sto. Cristo*, a cargo de Francisco Higuera, que con carga de veintidós mulas y un caballo salió el 26 de noviembre de 1749 rumbo a Sto. Domingo desde la Salina de los Taques, después de tener varios inconvenientes con los oficiales de la Real Hacienda por no adecuarse la carga original a la licencia de embarque; la carga era del Presbítero Pedro de Quevedo (en AGN, *Gobernación y Capitanía General*, Tomo II, fols. 228-238). Es de hacer notar que la información relacionada con el contrabando aquí incorporada se debe mayoritariamente a casos de apresamientos de embarcaciones o descaminos y decomisos de productos y mercancías; difícilmente podría habernos llegado noticia de un comercio furtivo y oculto sino fuese por ese conducto; por ello los datos que utilizo pueden ser escasos pero son o bien altamente representativos o bien de necesaria generalización, y su valor no es tanto demostrativo como que permiten formar un cuadro explicativo del fenómeno que aquí presento. Sobre la secular práctica de cambiar el rumbo de los viajes hacia lugares de mayor interés comercial, ver especialmente mi *Curazao y la Costa de Caracas...*, Trabajo de Ascenso, U.C.V., 1987, en el que estudió con detenimiento el contrabando en la Provincia de Venezuela, haciendo algunas aclaratorias de la variedad de «comercio ilícito» anotada.

7. En Archivo de la Academia Nacional de la Historia, *Colección Villanueva*, 2/154, Real Orden de Arriaga a Ricardos, en Madrid a 4 XI de 1754.

bían ser negadas, porque los precios franceses del azúcar subirían así tan alto que el azúcar español podría competir con ellos»...⁸

La década de 1770 presenta un aluvión de recaudos relativos a la permisión del comercio mulero. Así, en el año 1771 la corona desestimó un plan presentado por el Marqués de la Torre, a la sazón gobernador de Caracas, para legalizar el enraizado «vicio» de extraer mulas a las islas francesas bajo el pretexto de ir dirigidas a Santo Domingo⁹. El plan contemplaba, como en el caso anterior, cambiar negros esclavos por mulas, en beneficio del real erario y de los hacendados de la colonia y ello aprovechando un recurso prácticamente natural e inagotable, que en cualquier caso se perdía sin provecho alguno. El pretexto para la resolución negativa en esta ocasión fue que ...«la introducción de Negros en el número que se propone (1.647 esclavos por 4.000 mulas) atraería perjudiciales consecuencias»... pero eso sí, se añadía la coletilla de que el gobernador Agüero¹⁰ dispusiese todo ...«lo concerniente para que de raíz se corte el Comercio de Mulas de que hablan».¹¹

La tozudez mostrada por las autoridades españolas guardaba relación con la práctica que había prevalecido durante todo el siglo (y los dos anteriores), por la cual se sacrificaba un potencial beneficio, tanto social y económico para la colonia (o algunos grupos de ella, claro está), como fiscal para la Real Hacienda, en aras a la persistencia de un status y orden monopólico-imperial, tan sagrado como falso¹².

Sobre el mismo asunto de las mulas vuelven su atención las autoridades españolas en 1775, cuando en voz del Rey dicen al gobernador de Caracas que ...«habiéndoles abierto cualquiera paso para que saliesen las Mulas por la Ciudad

8. En Hussey, *La Compañía de Caracas*, Caracas BCV, 1962, p. 255. Sin embargo, resulta interesante que en un documento de 1768 se hable de un representante francés para el comercio de mulas, y haya dejado constancia de haber obtenido permiso del gobernador para llevar cargamento de mulas a Guadalupe (ver infra, *Nota 21*).

9. En AGN, *Reales Cédulas 1b*, Tomo II, 171-174, de Caracas y 5 VIII de 1771.

10. José Carlos Agüero había sustituido en febrero de 1772 a Francisco de Arce, que a su vez lo había hecho cinco meses antes con Felipe de Font de Viela, Marqués de la Torre, que había sido gobernador de la provincia de Venezuela apenas siete meses, tras dejar su cargo José de Solano; por tanto, en apenas un año habían pasado por el más alto cargo caraqueño 4 personas, siendo éste el período más irregular de todo el siglo XVIII en cuanto a la continuidad gubernativa en dicha provincia se refiere.

11. En AGN, *Reales Cédulas 1b*, Tomo II, fol. 173.

12. No es del caso abundar en este asunto; sin duda alguna, el contrabando en España y su América fue tan abundante o más, y desde luego más natural, que el llamado comercio legal; el supuesto monopolio comercial no pasó nunca de ser letra muerta, un supuesto. Sobre el régimen comercial español y el contrabando en América, resultan interesantes, para poner dos ejemplos, uno de principios del siglo XVIII y otro de principios del siguiente, las opiniones de Pedro J. de Olavarría, enviado como Comisario por el primer Virrey de Nueva Granada a conocer la situación de la provincia de Venezuela, y posterior impulsor de la formación de la Compañía Guipuzcoana y su primer Factor en Caracas, ideas vertidas en su *Instrucción General y Particular del estado presente de la Provincia de Venezuela en los años de 1720 y 1721*, (Caracas, A.N.H., Colección Fuentes N.º 76, 1965) especialmente en los capítulos primero y cuarto, así como son contundentes, y llenas de acidez, las de J. J. Dauxion Lavaysse, expresadas en su *Viaje a las Islas de Trinidad, Tobago, Margarita y diversas partes de Venezuela en la América Meridional* (Caracas, U.C.V., 1967), que ve en las leyes, reglamentos e impuestos españoles la raíz de la decadencia colonial y del comercio español (ver, p. e., pp. 326-327).

de Coro, era éste bastante para que abusasen del permiso y quedasen ilusorias mis reales intenciones, en cuya atención (...) proveyó Auto en 11 de Septiembre de 1775, prohibiendo enteramente la salida o embarque en poco, ni en mucho número de Mulas, aun con el pretexto de ser mis Puertos (a los que iban dirigidas), en embarcaciones de Vasallos y bajo de Registro o fianza prevenida anteriormente, y que los que quisieren usar del permiso ocurriesen a esa Capitanía General a pedir licencia, manifestar el destino y necesidad con que habían de navegar las Mulas, imponiendo a los que contraviniesen en manera alguna a esta disposición las más rigurosas penas (...por lo que finalmente...) ordeno y mando reiteréis y encarguéis nuevamente a vuestros tenientes y demás personas a quien corresponda, celen con la mayor vigilancia la extracción de Mulas sin permitir su embarco con título alguno, y que cuando esto se verifique por particular gracia mía y disposición vuestra, no se permita extraer a la sombra de la permisión más número que el que se conceda»...¹³

Sin embargo, parece ser que en contra de tan cercanas disposiciones en contrario se intentó legalizar dicho comercio, probablemente más como ayuda a la aliada Francia que a los propios pobladores de la colonia¹⁴. Una Real Orden de mediados de 1776 remitía al Gobernador Agüero y a los Oficiales Reales de Caracas una «Instrucción sobre la Licencia de extraer los Franceses para sus Colonias los ganados, maderas y frutos que explica de esa Provincia», extensiva a las de Cumaná y Guayana, para abastecer a las islas francesas vecinas (Guadalupe y Martinica, especialmente), en embarcaciones españolas y con el especial cuidado de no marginar por ello las necesidades de la «¡s!a española de Sto. Domingo»¹⁵, posibilitando el comercio de mulas. Quizás pensasen las autoridades españolas que todo el asunto iría mejor controlado si ejecutasen los comisionados franceses una contrata con la Compañía Guipuzcoana. Así, el Secretario de Indias, José

13. En Archivo General de Indias. *Caracas*, 467, Real Cédula al gobernador de Caracas, de 24 VI de 1777.

14. Si antes había sido utilizado el pretexto de ser el ganado mular útil para el desarrollo de las plantaciones azucareras de otras potencias coloniales, parece ser que la participación francesa en el auxilio de los alzados norteamericanos convenció a las autoridades españolas de la «necesidad» de abastecer de carne fresca a las tropas francesas que se encontraban concentradas en el Caribe, especialmente en cantidades importantes en las islas de Martinica y Guadalupe.

15. En AGN, *Reales Cédulas 2b*, Tomo IX, fols. 148-152, compuesta por una Real Orden de San Ildefonso de 24 VIII de 1776 y una Instrucción de Madrid y 8 VII de 1776. Es posible que entre las muchas relaciones que sobre el creciente valor e interés por las mulas venezolanas en el Caribe oriental fueron recibiendo en la corte española, fuese de algún impacto la enviada a finales de 1773 por el gobernador de Cumaná Pedro José de Urrutia, estudiada por el Consejo de Indias tres años más tarde, y del que un Informe interno de dicho Consejo destaca «Que las únicas producciones que quedan libres a aquellos naturales (de la gobernación de Cumaná), son los ganados vacunos y mulares, que aunque pudieran darse en cambio de negros, no puede verificarse (...). Que atendiendo S. M. de la falta de negros en las referidas dos provincias (Barcelona y Cumaná) y de que sin ellos no es fácil el cultivo y fomento de todos sus terrenos; convendrá, que se digne ocurrir a su remedio, franqueando a los naturales de ellas alguna gracia con la cual se surtan de unos trabajadores tan precisos» (en «Informe de 1776 relativo a la carta y mapa que en 1773 remitió a España el Gobernador Pedro José de Urrutia ...», en Antonio Arellano Moreno, *Documentos para la historia económica en la época colonial: viajes e informes*, Caracas, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, A.N.H., 1970, pp. 475-482, cita de p. 478).

de Gálvez, pasó en agosto del siguiente año de 1777 una *Memoria* del embajador francés en la corte española a la Dirección de la Compañía, a fin de que estudiase un posible acuerdo para llevar a aquellas islas 2.400 cabezas de ganado, previa autorización del Rey. Sin embargo, parece ser que la Compañía no llegó a realizar el negocio debido a desavenencias con el agente francés, Resayre, quien tampoco logró animar a los comerciantes cumaneses por lo bajas que fueron sus ofertas¹⁶.

La apertura del comercio de mulas a las islas francesas del Caribe se hizo definitiva dos meses después, en octubre de 1777, cuando el Intendente Abalos reglamentó el trato con colonias extranjeras, buscándose negros esclavos a cambio de cualquier fruto local que no fuese el cacao, para así intentar remediar la involución y el atraso que estaban padeciendo las haciendas de la colonia por falta de esclavos, cuya cifra había descendido con la mortandad causada por las últimas epidemias, según informaba el Intendente, probablemente haciéndose eco de los informes de los gobernadores de Cumaná¹⁷. Se dio un permiso de dos años para adelantar dicho comercio, reduciéndose el derecho de importación de esclavos a la mitad y a 5 % del valor de los frutos el de su salida de la colonia. De este permiso se excluyó, como no, el trato con Curaçao, por las razones obvias de haber sido, secularmente, abrigo del contrabando que «infectaba» a la colonia, de cuya situación imponía Abalos a Gálvez, Secretario de Indias, a fin de contrarrestar cualquier posible queja de los Estados Generales (Holanda) a causa de tal marginación¹⁸. El cambio de política que tal medida supuso se entiende por la probable intervención del Intendente Abalos pues resulta significativo que en tan poco tiempo se volteasen los papeles, especialmente cuando el problema que se pretendía resolver tenía años de haber sido desenmascarado y su remedio, igualmente, planteado y destacado. Así se debe entender la proposición del Ayuntamiento de Guanare, que en 1768 informó al gobernador Solano sobre el ... «bien que resultaría de concederles un comercio lícito dándole salida (al ganado) de ésta (Guanare) para las Islas de Barlovento con lo que tendría debido efecto el buen pensamiento de V.S.; se evitarían las ilícitas introducciones que hacen vasallos de mala ley con este fruto pues es constante que a esta Jurisdicción vienen muchos Mercaderes que compran a los Criadores los Muletos de sus crías por sólo diez pesos cada uno y los sacan de esta jurisdicción con el pretexto de criar-

16. En Hussey, *op. cit.*, pp. 281-282, se dan noticias de la considerable disparidad de pretensiones entre Resayre y los agentes de la Guipuzcoana, desavenencias que llegaban a diferencias de un 50 % en lo que se refiere al precio del ganado.

17. En AGN, *Diversos*, Tomo L, fols. 31-32v., una Real Orden de 13 VI de 1777. Se llegó incluso al extremo de que para facilitar y dinamizar dicho nuevo tráfico, Abalos solicitase permiso para la compra de embarcaciones en las islas extranjeras del Caribe, cosa que se aprobó en número de diez por Real Orden de Gálvez a Abalos de San Ildefonso, 26 III de 1778; hay también una copia en AGN, *Reales Ordenes*, Tomo VI, fol. 46, y un acuso de recibo y agradecimiento de Abalos (borrador sin fecha) en AGN, *IERH*, Tomo V, fols. 91-92; sobre los informes de los gobernadores de Cumaná, ver *supra*, Nota 13, e *infra*, Nota 24.

18. En AGN, *IERH*, Tomo IV, fols. 48-48v, de Caracas y 26 XI de 1777. Desde luego, mucho podía quejarse Abalos de Curazao pero lo cierto era que a la hora de la verdad, el comercio curazoleño fue el principal aliado de la población venezolana, que obviamente dependía, en buena medida, de la existencia de la primera.

los en otra, y los acercan al Mar para venderlos a los Extranjeros furtivamente por cuarenta pesos cada uno»...¹⁹

Varios son los puntos que se podrían aclarar con respecto a la extracción de las mulas propiamente dicha y para ello es necesario referirse a los informes y descripciones de la época, como por ejemplo uno de Vicente Antonio de Icuza, Comandante del Corso de la Guipuzcoana antes de 1781, y posteriormente del Real Corso que suplió al anterior al rescindirse el contrato de monopolio de la Compañía Guipuzcoana, en el que da noticia de que existían lanchas, guairos y balandritas llamadas «muleras», que podían transportar hasta una docena de dichos cuadrúpedos y hasta cien carneros (obviamente chivos) en el caso del oriente de la actual Venezuela (la provincia de Cumaná), anotando sin embargo la similar extracción que se hacía de Coro y sus inmediaciones²⁰. Sobre el tamaño de tales embarcaciones pocos detalles se tienen: por ejemplo, la balandra *Nuestra Señora de los Dolores y Sto. Cristo*, citada arriba, era de un estimado de 12 toneladas, a ojos de su capitán²¹ y admitía algo más de veinte mulas, aunque dicho señor encontró difícil embarcarlas pues las encontró ... «muy grandes, de edad de seis años y escogidos de mucho alto»...²²; sin embargo, en 1768 André Commande, «Parlamentario por el comercio de mulas establecido en esta Provincia» de Venezuela, intentó contratar una balandra, nombrada la *Sta. Ana*, para transportar a Guadalupe cuarenta y ocho mulas, dato incierto pues parece que la propiedad de la embarcación estaba en discusión, ya que otro supuesto capitán de ella decía que dicha balandra podía embarcar sesenta mulas²³. Probablemente el tamaño de las embarcaciones muleras variase no sólo a lo largo del período en que se dio el comercio, al margen de que en muchos casos se debió echar mano de cualquier embarcación, pero ciertamente una de dimensiones parecidas a las últimas anotadas debió ser grande, siendo más comunes las del tipo que anota Icuza en su informe, incluso menores si se hace caso a las autoridades inglesas de Tobago, que en 1773 hablan de que ... «algunas mulas han sido traídas desde la costa española (...de Tierra Firme oriental...) en *Lanchas* españolas, no siendo admitidas embarcaciones inglesas a comerciar allá»...²⁴

Por otra parte, Humboldt describió en forma del todo clara la tarea de llevar a bordo las mulas a los puertos venezolanos: ... «espectáculo bastante curioso es ver embarcar esos animales (las mulas), que son derribados con lazos y luego

19. En Altolaquirre, *Op. Cit.*, pp. 213-214; algo parecido sugieren, diez años más tarde, los Ministros de la Real Hacienda de Maracaibo en carta enviada a Abalos, al hablar del tráfico ilícito llevado a cabo entre Coro y Barinas (ver AGN, *IERH*, Tomo IV, fols. 238-246, en Maracaibo a 26 III de 1778). El mismo precio inicial de diez pesos por mula lo apunta Agustín Marón en su «Relación Histórico-Geográfica de la Provincia de Venezuela», de 1775, en Antonio Arellano Moreno, *Op. Cit.*, pp. 411-474 (p. 442).

20. El informe sin fecha ni firma pero a todas luces del citado Comandante, está copiado en Vicente Amézaga Aresti, Vicente Antonio de Icuza, Comandante de Corsarios, Caracas, Edic. Cuatricentenarios, 1966, pp. 48-51.

21. Ver supra *Nota 5*, fol. 231.

22. *Idem*, fol. 234.

23. Se puede ver el expediente en AGN, *Diversos*, Tomo XXXIX, fols. 57-62v., de junio de 1768.

24. El subrayado es mío; Respuesta del gobernador de Tobago a H. M., de 20 X de 1773 (en Public Record Office, *Colonial Office*, 318/2); en el original se lee ... «Some mulles have been brought from the Spanish american coast in Spanish Launches; no English Vessels being allowed to trade there»...

alzados a bordo de los buques por medio de un aparato semejante a una grúa. Acomodadas en dos filas, las mulas se tienen con trabajo de pie durante los movimientos de balance y arfada. Para intimidarlas y volverlas más dóciles, se toca la caja (el tambor) en gran parte del día y de la noche» ... y añade burlescamente ... «Júzquese de la tranquilidad que puede gozar un pasajero que tiene el coraje de embarcarse para Jamaica en una de estas *goietas* cargadas de mulas!»²⁵

El comercio mulero tenía dos vertientes claramente diferenciadas, una interna y otra externa. Si se toma el caso coriano, que es del que tengo mayores noticias, la reconstrucción de dicho comercio resulta perfectamente armada, aunque desde luego haya necesidad de caer en ciertas generalizaciones que aunque lógicas no dejan de ser hipótesis. Las mulas comercializadas provenían fundamentalmente de dos focos, como ya apunté antes, bien fuesen llevadas a la costa por comerciantes o directamente criadas en la región coriana. En el primero de los casos, claves parece que fueron los comerciantes tocuyanos y caroreños, que utilizaron la necesidad de sal que tenía la población del interior llanero y que era abundante en las costas corianas: así, el viaje que suponía llevar cargas de tabaco en recuas de mulas desde la región barinense, por ejemplo, suponía que de retorno éstas vendrían cargadas de géneros, bastimentos y sal, pero el resultado era que muchas de las bestias eran exportadas junto con el tabaco, por medio del contrabando, gracias a los nexos comerciales que dichos comerciantes habían creado un lado, y la zona de Hueque y Sauca, por otro, en la que de paso había también hatos mulares que facilitaban o bien la cría de dichos animales o bien su engorde con sus colegas curazoleños; los polos principales de dicho comercio eran la zona de Tucacas y las desembocaduras de los ríos Aroa, San Felipe y Tucuyo, por de²⁶, a fin de obtener un mejor precio a la hora de la venta. Cuando el ganado comercializado era autóctono, entiéndase como de la propia región coriana, las mulas eran criadas en hatos cercanos a la costa, como en los últimos lugares men-

25. Alejandro de Humboldt, *Viaje a las regiones equinociales del Nuevo Mundo*, Caracas Monteávila, 1985, Tomo 3, pp. 155-156; ambas citas se continúan.

26. El engorde era una práctica necesaria pues las mulas sufrían mucho en sus largos y pesados viajes; la existencia de pequeños hatos i potrerros para el adecuamiento de las mulas debió ser general: aislada pero precisa información hay sobre la existencia de sementeras para tal efecto, por ejemplo en las sabanas de las Piñas, donde a mediados de 1773 fueron decomisadas 26 mulas y 3 caballos a un famoso contrabandista francés de nombre Pedro Joseph Figueroa (ver en AGN, *Gobernación y Capitanía General*, Tomo XII, fols. 265-266, informe al gobernador Agüero, en Carora a 3 VII de 1773). Sobre casos extremos de estos viajes puede darnos idea lo que se averiguó en Calabozo, a comienzos del mismo año, cuando el teniente del pueblo descaminó 700 pesos sin guía conducidos por dos isleños o canarios, de quienes conoció que venían con el dinero para ... «convertirlos en Mulas y conducirlos a Barcelona, Teresén y otros lugares, donde los comerciaban en trato ilícito»... (en AGN, *Gobernación y Capitanía General*, Tomo XII, fol. 103v, en Calabozo a 28 III de 1773) lo que suponía de 300 a 500 Km de viaje. En el oriente venezolano sucedería algo parecido a lo arriba anotado para el caso de oro, por ejemplo en el caño de Teresén, ... «por ser el paraje más a propósito a donde pueden llegar los ganados vacunos y mulares, que por esta parte y conducidos por la espalda de esta Provincia (de Cumaná), se extraen de las de Barcelona y Caracas»... los comerciantes clandestinos de mulas ... «forman corrales al mismo embarcadero que le hacen con facilidad con la misma arboleda del caño» ... según apunta en 1761 el famoso gobernador de Cumaná José Diguja (en «Notas para la más pronta comprensión del Mapa General de la gobernación de Cumaná...», en Antonio Arellano Moreno, *Op. Cit.*, pp. 229-322, citas, pp. 240-241, respectivamente).

cionados, o en la península de Paraguaná, por ejemplo en Los Taques, y el contrabando se realizaba directamente, sin esconder un supuesto comercio legal, como en parte sucedía en el caso anterior. Se crearon, así, ejes comerciales que con los polos apuntados hacían de la costa coriana intermediario perfecto en el comercio exterior de mulas.

La vertiente externa de este comercio suponía, además de la especialización en la construcción o acomodo de las embarcaciones ya apuntada, la existencia de toda una red que facilitase la llegada de las mulas a las localidades que tanto las necesitaban, y dicha red pasó siempre, o por lo menos fundamentalmente, por Curazao. Los comerciantes de dicha isla, en su mayoría judíos sefardíes que hablaban el castellano y tenían nexos comerciales y familiares en casi todas las islas del Caribe no español, fueron los que hicieron de intermediarios en la exportación de mulas²⁷, aunque dichas mulas en general no pasasen nunca por Curazao. Probablemente trabajasen en orden a encargos, pues hay casos en que las embarcaciones llegaban a las costas corianas (y una vez más, lo mismo debería suceder en toda la costa de la actual Venezuela²⁸) con la certeza de la posterior venta de las mulas en las islas azucareras, pero también con la certeza de la disponibilidad de las bestias en la costa venezolana²⁹; como el viaje de las mulas podía durar varias semanas para llegar a destino, las embarcaciones muleras «hacían hierba», es decir, se abastecían de hierba fresca para alimentar las mulas en su «crucero» caribeño, pero en lugares en que no confrontasen problemas con las autoridades españolas dedicadas al combate del contrabando, por ejemplo en las pequeñas islas que se encuentran al frente de la costa venezolana, especialmente en los archipiélagos de Los Roques y Aves³⁰. Cargadas de hierba, las naves llegaban a los lugares de costumbre, especialmente los ya citados, y allí compraban las mulas, bien a cambio de dinero, bien a cambio de mercancía, tras lo cual se dirigían a las islas en las que ya habían concertado el negocio de mulas.

Esta práctica comercial, que suponía la intervención de los curazoleños, fue dando paso a una relación más directa, sin intermediarios, entre la costa venezolana y las islas azucareras, bien fuese llevado a cabo por comerciantes france-

27. Sobre este punto es necesario revisar mi trabajo ya mencionado supra, en la Nota 6.

28. Valga un caso concreto para la costa de Barcelona: en noviembre de 1763 fue apresada en Chuspa una goleta curazoleña llamada *La Catalina*, «haciendo agua», y entre los papeles que se le incautaron estaban unas «Ordenes para el Capitán Lagarene» (el apresado), de su patrón, el comerciante Abraham Henríquez Morón, del 7 de agosto de 1763 de las que se puede destacar: ... «y si pudiere tomar una carga de 80 mulas, estimaré que la tomen a fin de que pueda yo cumplir con mi palabra con el Señor Méndez de Martinica»..., ambos personajes eran judíos sefardís (en AGN, *Compañía Guipuzcoana*, Tomo VIII, 10 Exp., fol. 273).

29. Tal es el caso de una embarcación francesa apresada en 1763 por los corsarios de la Compañía Guipuzcoana en la costa de Coro, la balandra *San Carlos*, salida de Martinica rumbo a Hueque, con arreglo para comprar mulas en negocio de 1.503 pesos, ... «en donde se las tenían arregladas»... (en AGN, *Compañía Guipuzcoana*, Tomo XI, exp. 12.º, fol. 370).

30. Para poner dos casos, en mayo de 1766 fue apresada en Los Roques, haciendo hierba, la goleta holandesa *Juan Jacobo* (ver AGN, *Compañía Guipuzcoana*, Tomo XV, exp. 7.º, fol. 276), así como otra en el mismo paraje y al año siguiente, en abril de 1767, francesa, con carga única de hierba (ver AGN, *Compañía Guipuzcoana*, Tomo XVI, exp. 12.º, fol. 292).

ses e ingleses³¹, bien por comerciantes españoles³², y ello resulta evidente a medida que va transcurriendo el siglo XVIII.

A fines del siglo XVIII, el comercio legal e ilegal de mulas es del todo floreciente y una vez más Humboldt deja constancia de ello: ...«Según las informaciones que he podido procurarme (dice Humboldt), en los años de 1799 y 1800 se embarcaban para las islas españolas, inglesas y francesas 8.000 mulas en Barcelona, 6.000 en Puerto Cabello, y 3.000 en Carúpano. Ignoro la exportación precisa de Borburata, de Coro y de las bocas del Guarapiche y el Orinoco; pero a pesar de las causas que han mermado la cantidad de bestias en los llanos de Cumaná, Barcelona y Caracas, pienso que esas estepas inmensas no daban sin embargo, en esa época menos de 30.000 mulas por año al comercio de las Antillas»...³³ Si se toma como referencia el precio de 40 pesos que los pobladores de Guanaré consideraban se pagaba por una mula en las costas venezolanas, los 1.200.000 pesos que tal cantidad de mulas supondría vienen a ser una cifra altísima, inclusive si se la compara con los 2.470.000 pesos a que ascendería el valor de toda la producción de cacao del territorio venezolano, unas 130.000 fanegas anuales al precio de 19 pesos, que era el común en los últimos años del siglo³⁴. Ciertamente, la información que al respecto nos dejó Dauxion Lavaysse es del todo exagerada, cuando no contradictoria: así, describiendo la provincia de Nueva Barcelona, dice que ... «Sus inmensas sabanas alimentan numerosos rebaños de bueyes (reses),

31. La recurrencia de las embarcaciones francesas ya se aprecia en los datos de las dos notas precedentes, pero para el caso de los ingleses en la costa de Coro, hay información sobre el apresamiento en la península de Paraguaná de una balandra de tal nacionalidad con 53 mulas y un caballo, en junio de 1765 (en AGN, *Compañía Guipuzcoana*, Tomo XIV, exp. 5.º, fol. 265 y ss.); para la gobernación de Cumaná, la presencia de los británicos se hace más contundente a causa de la presencia cada vez más clara de los ingleses en las islas circunvecinas (ver supra, Nota 22).

32. Por ejemplo el caso de una balandra española llamada *Sta. Gertrudis*, apresada en el año de 1776 en Pta. Escondido (en AGN, *Compañía Guipuzcoana*, Tomo XXXI, exp. 6.º, fol. 266).

33. En Humboldt, *Op. Cit.*, Tomo 2, p. 251. Depons había calculado en unas 10.000 las mulas exportadas pero el viajero anterior desestima tal apreciación: ver para lo primero en J. L. de Cisneros, *Op. Cit.*, los textos del autor francés incorporados como apéndice, p. 129; y para lo segundo, A. de Humbolt, *Op. Cit.*, Tomo 2, p. 251-252. Probablemente sea más acertada la cifra de Humboldt pues Miguel Izard, utilizando una relación de exportaciones legales a las colonias extranjeras de 1794, apunta la extracción de 2.768 mulas por la Guaira, 2.876 por Pto. Cabello y 1.719 por Coro, para un total de 7.353 referido a la extracción legal de estos tres puertos (ver «Sin domicilio fijo, senda segura, ni destino conocido. Los llaneros del Apure a finales del período colonial», en *Boletín Americanista*, Barcelona-España, Universidad de Barcelona, 1983, N.º 33, p. 20).

34. Para los datos, ver *Nota 17* en el caso de las mulas, y P. Michael Mc Kinley, *Prerevolutionary Caracas*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985 XIV + 245 p. (p. 50 y p. 37) para nombrar únicamente la referencia bibliográfica más reciente para el caso del cacao. Obviamente, estas cifras son ilustrativas pues sería necesario estudiar y/o calcular los precios de las mulas, pero no he conseguido mayor referencia documental o bibliográfica sobre ello salvo p. e., los datos que aporta Depons (en *Op. Cit.*, p. 129), de 25 pesos en puerto venezolano (lo que daría un valor de 750.000 pesos), y 50 pesos en las colonias extranjeras (lo que haría 1.500.000 pesos); sin embargo, en la obra de Mc Kinley no aparecen las mulas en los rublos de comercio (ver *Op. Cit.*, p. 36), siendo los valores de su exportación, arriba utilizados, tan altos como los de la exportación legal del índigo (ver *Idem*), lo que da una idea del volumen e importancia de este comercio «olvidado».

caballos, asnos y mulas. Se les exporta por millare a las colonias vecinas (...). El puerto de Barcelona exportó, en un año, durante la Paz de Amiens (1802-1803), 132.000 bueyes, 2.100 caballos, 84.000 mulas, 800 asnos»...³⁵ Las 84.000 mulas, cifra impensable (por no comentar la de reses) para ser exportadas por Barcelona, contradice con otra información, más mesurada, en la que apunta ... «No puedo sino dar números aproximados para el ganado que exportaban anualmente de contrabando de otros puertos, desde 1797 hasta 1808. Pienso que esos números (por lo que se entiende del texto, toda la extracción) se elevaban, año promedio, a 500 caballos, 200 asnos, 3.000 bueyes y 32 o 33.000 mulos, importados por las colonias azucareras francesas, holandesas, inglesas y danesas.»³⁶ Las 32 ó 33.000 mulas ahora anotadas sí concuerdan con las 30.000 de que habla Humboldt de quien pudo tomar la cifra. Sí resulta interesante el dato que Dauxion Lavaysse nos dejó relativo al costo de las mulas venezolanas en 1788 en Tobago, en el puerto de Scarborough —264 francos ó 330 pesos³⁷— lo que haría mayor la renta generada por el comercio de las mulas venezolanas.

A todas luces, este comercio representó una fuente de riqueza importantísima, propició unas relaciones comerciales de primer orden que interrelacionaban poblaciones y nacionalidades sumamente diversas y dio salida a un abundante y desaprovechado producto. Ciertamente parece también que la importancia del intermedio coriano fue decreciendo junto con la merma de la correspondiente intervención curazoleña, así como la creciente demanda de mulas en las islas inglesas fuese conduciendo a una mayor valorización del oriente venezolano, por razones de sencillez, pues era una zona de menor densidad poblacional y menor control de las autoridades (condiciones fundamentales para el contrabando), y por razones de costo, pues el viaje marítimo a ellas (salvo en el caso de Jamaica, anotado por Humboldt) era obviamente más corto.

35. J. J. Dauxion Lavaysse, *op. cit.*, p. 251. Si consideramos que la descripción de Humboldt acerca de la forma como embarcaban las mulas en los puertos venezolanos sea correcta, que probablemente lo sea, no quiero pensar cómo sería pasar por el puerto de Nueva Barcelona ese año, cuando debían embarcarse, por lo menos, un promedio de 600 animales diarios.

36. El comentario es mío; en *Ibidem*, Observaciones al Cuadro Estadístico Número XI, s/p.

37. En *Ibidem*, p. 192, precio elaborado a partir de los datos presentados por el astor en un Estado del comercio extranjero en la colonia de Tobago, en 1788, pp. 191-195.