

El Puerto de Gibraltar: su papel como vía de comunicación y de intercambio comercial

Carmen Mireya Vielma Puentes
Archivo General del Estado Bolivariano de Mérida AGEBM

En 1559, el Cabildo de Mérida comisionó al Capitán Gonzalo de Piña de Ludueña para que fundase un pueblo en las riberas del Lago de Maracaibo¹, pero, contrariando lo acordado por este Cabildo, “...lo fundó donde estaba el Puerto de Mérida en tierras de Miguel Trejo, y le dio por nombre San Antonio de Gibraltar.”, llamado así en recuerdo a su ciudad natal, Gibraltar de España², que con el tiempo llegó a ser el principal puerto comercial entre España y el Nuevo Reino de Granada, desde Río Hacha hasta Cartagena de Indias y Maracaibo. Mérida era la zona más cercana para proveer estas regiones³.

La expedición salió de Mérida en enero de 1592 y en marzo del mismo año se fundó la Villa de San Antonio. Como ya indicamos, desde 1559 Mérida tenía un Puerto en el Lago de Maracaibo llamado el Puerto de Mérida⁴, ubicado en el lugar donde posteriormente se fundaría Gibraltar.

Ludueña pretendía que la fundación realizada por él fuera independiente de Mérida, ignorando los derechos que sus vecinos tenían sobre estas tierras. Por tal razón, el

¹ Luis Alberto Ramírez Méndez. *La Tierra Prometida del Sur del Lago de Maracaibo: y la Villa y Puerto de San Antonio de Gibraltar (Siglos XVI – XVII)*. Caracas, Editorial El Perro y La Rana, tomo I, 2010, p 56.

² Vid. Hancer González. *El Ayuntamiento en los Orígenes y Consolidación de la Sociedad Colonial Merideña (1558 – 1622)*. Mérida, Instituto Nacional de la Cultura del Municipio Libertador, 2010, p. 52.

³ *Ibidem*, P. 133.

⁴ Antes de la fundación de Gibraltar (1592), las exportaciones de Mérida hacia el “Mar del Norte” salían por el puerto de Mérida, probablemente Carvajal, situado al sur. La zona del páramo y la del valle de Motatán utilizaban el puerto de Moporo o Barbacoas, primer puerto en Trujillo, fundado en 1568. Con la fundación de Gibraltar, además de exportar la producción de Mérida, sirvió de puerto de cabotaje y de transbordo de embarcaciones en la que se realizaba la navegación marítima y lacustre, a piraguas, para continuar al puerto de Pamplona, función que cumplió hasta que la navegación por el Catatumbo y el Zulia fue interrumpida por los indios quiriquires y motilonos. Vid. Eduardo Osorio. *Historia de Mérida: Conformación de la sociedad colonial merideña 1556- 1602*. Mérida, Universidad de los Andes, 2001, P. 134.

Ayuntamiento reaccionó ante la posición asumida por Piña de Ludueña y el 22 de junio de 1592 tomó la decisión de apresarlos con la opinión favorable de los funcionarios que formaban parte del Ayuntamiento. Sin embargo, el Procurador Zerpa suspendió la orden de captura, dejando que la Audiencia de Santa fe ejecutara las acciones legales. El 4 de septiembre, al ser informada la Real Audiencia y sus oidores sobre el caso, ordenaron al Cabildo de Mérida terminar la fundación que el capitán Ludueña había comenzado y, de esta manera, ubicar las vertientes del río Chama y Pamplona dentro del radio de acción de la colonización neogranadina⁵.

En todo caso, a partir de la fundación realizada por Piña de Ludueña, el comercio de mercancías entre Mérida y Gibraltar se hacía a través de dos vías de comunicación: la fluvial, que circulaba por el Chama; y la terrestre que salía por el camino de Mucuchíes, atravesaba el Páramo y se comunicaba con Torondoy hasta llegar a Gibraltar. Por este puerto y por los del Estado Trujillo las poblaciones andinas comerciaban sus bastimentos, harinas, bizcochos, jamones, ajos, cordobanes, badanas y otras mercancías. Estos productos llegaban de los páramos o los Llanos a la Laguna de Maracaibo. Igualmente, por el Lago de Maracaibo se recibían productos provenientes del exterior para abastecer el mercado interno: ropa, telas, vinos, hierro, acero, aceite, esclavos, oro y plata⁶.

La producción estaba dirigida hacia dos sectores: uno al consumo y al intercambio local y el otro a la producción de renglones para exportar. Algunos productores, en especial los dedicados a la producción de artículos para la exportación, tenían grandes propiedades en la región merideña y en las riberas del Lago de Maracaibo, donde se concentraban las grandes plantaciones de cacao y caña, zona privilegiada para el comercio de exportación⁷.

Los emeritenses siempre se preocuparon por diversificar la economía que los condujo a exportar una variedad de productos artesanales, los cuales eran muy apreciados en los mercados internacionales. Por Maracaibo se exportaban caballos, diversos tipos de calzado, lienzo, sombreros de fieltro y otros. A San Cristóbal y Pamplona se exportaban

⁵ Vid. Hancer González. *Op. Cit.*, pp. 52 – 55.

⁶ Vid. German Cardozo Galué. “Maracaibo”, en: *Diccionario de... Op. Cit., Polar*, Tomo III, p. 32.

⁷ Vid. Mercedes Ruiz Tirado. *Aspectos Socio- económicos de la Provincia de Mérida siglo XVII*. Mérida, Universidad de los Andes, 1975, PP. 29- 31.

los mismos productos; también existían relaciones comerciales con Altamira de Cáceres y La Grita. Trujillo también constituyó un mercado para sus exportaciones: en este caso comerciaba con Barquisimeto, Coro, Valencia y Caracas, exportando a estos mercados caballos, bizcochos, sombreros y otros artículos artesanales⁸.

A propósito de la fundación de San Antonio de Gibraltar, el historiador Hancer González expone lo siguiente:

Entre las razones expuestas para la fundación de la villa destacamos el tratar de impedir las entradas realizadas por los vecinos de Maracaibo en busca de indígenas para llevarlos a la ciudad; gozar de un puerto en la laguna que sirviera de entrada y de salida para la producción; facilitar la navegación del río Pamplona, que mejoraría el comercio con la Nueva Granada; y la reducción de los indígenas que existían por esa zona⁹.

Debido al auge de la producción agrícola y el comercio regional, los merideños se vieron obligados a construir el Puerto de San Antonio de Gibraltar, a fin de asegurar su comercio y así aprovisionarse de los productos provenientes de Europa. Constituyó una de las grandes obras de infraestructura emprendida por la población merideña, puerto fue de gran importancia para los pobladores de las Sierras Nevadas, que pusieron todo su empeño en consolidarlo en función del crecimiento de la producción agrícola y de otros productos importantes. Para finales del siglo XVII este puerto pierde su posición privilegiada debido a los constantes ataques de los piratas y corsarios para adueñarse de los productos, además de las agresiones de los indígenas a la población blanca y de los desastres naturales que se presentaban por las constantes lluvias, todo lo cual hizo que la mayoría de sus pobladores se trasladaran a la Nueva Zamora (hoy Maracaibo)¹⁰.

⁸ Vid. Eduardo Osorio, *Op. Cit.*, P. 133.

⁹ Hancer González, *Op. Cit.*, p.50.

¹⁰ En 1676 Maracaibo es separada de la Gobernación de Venezuela (Caracas) y anexada a la Provincia del Espíritu Santo, con sede en Mérida. Su finalidad radicaba en que la Villa de San Antonio de Gibraltar constantemente estaba asediada por los indígenas que azotaban y destruían las propiedades de la población, además de los ataques de piratas y corsarios franceses e ingleses, que asaltaban y robaban la mercancía. De la misma manera, los merideños veían afectado su comercio por los marabinos, quienes los obligaban a pagar impuestos, cuando los comerciantes merideños salían directamente desde el Puerto de Gibraltar, sin depender de la jurisdicción de la Nueva Zamora. Sin embargo, para 1678 la capital de la provincia de Mérida es trasladada a Maracaibo, pasando esta a ser capital principal como consecuencia de los constantes asaltos a los que era sometido el sur del Lago. Es así como Gibraltar pierde su condición de puerto en beneficio de Maracaibo. Luis Alberto Ramírez Méndez, *Op. Cit.*, PP. 92- 95.

Entre los meses de marzo, septiembre y octubre llegaban al puerto de Gibraltar las embarcaciones para cargar productos, por tanto, los exportadores merideños debían contratar con tiempo las embarcaciones, ya fuera en Maracaibo o Cartagena. Sin embargo, muchas veces había incumplimiento por parte del arráez o jefe de la embarcación. Los fletes debían ser pagados en monedas o metales preciosos, lo cual afectaba a los comerciantes que por falta de monedas se veían obligados a intercambiar sus productos por otros en Santo Domingo y Nueva Granada. Estas embarcaciones salían cargadas, por ejemplo, con 35 toneladas de harina y otros productos con destino al exterior, muchas veces desafiando las condiciones del tiempo, lo cual implicaba un riesgo para los productos¹¹.

La distancia entre Gibraltar y otras regiones, dentro y fuera del territorio hoy venezolano, se calculaba según Eduardo Osorio, así:

A Santo Domingo_____ 4 o 5 días de navegación

Maracaibo_____ 30 leguas (distancias)

A la desembocadura del Catatumbo_____ 12, 5 leguas

Al puerto de Pamplona sobre el río Zulia_____ 46 leguas

A Pamplona_____ 46 leguas de navegación y 3 días de camino

A Mérida_____ 20 leguas.

De la misma manera, la distancia entre Trujillo y el puerto de Gibraltar era de 30 leguas, y de La Grita a Gibraltar, igualmente, 30 leguas.

Barinas también exportaba su mercancía por el puerto de Gibraltar, entre cuyos artículos exportados destacaba el tabaco. En documentos de la época colonial se señalaba que los funcionarios hacían referencia a la importancia del puerto de Gibraltar y anotaban:

¹¹Vid. Eduardo Osorio, *Op.Cit.*, P, 136.

... “que el puerto de Gibraltar era mejor que el de Maracaibo”; afirmación, sin duda, muy discutible¹²”.

La pérdida del puerto de Gibraltar también se debió a la rivalidad entre los vecinos de la Nueva Zamora y los merideños que se disputaban esas tierras, introduciendo los primeros en dicho puerto expediciones armadas, llevando consigo indígenas encomendados a vecinos de “la ciudad de los picos nevados”, trasladándolos hasta la costa occidental del Lago e impidiéndoles volver a sus sitios de origen. Además, Maracaibo cobraba derechos de alcabalas por el paso de la mercancía que entraba y salía por las costas del Lago, generando así un malestar en los comerciantes de la villa de Gibraltar.¹³

En 1600, Gibraltar fue totalmente destruido y reconstruido por el capitán Diego Prieto Dávila entre los años 1608 – 1617. Los pleitos por el control comercial de la Villa, dependiente de la jurisdicción de la Nueva Granada, fueron interminables, pues les resultaba tanto a los piratas como a los vecinos de la Nueva Zamora de Maracaibo una zona de alto valor geoestratégico, por sus costas y grandes plantaciones de cacao¹⁴.

A pesar de la desaparición del puerto de Gibraltar como vía principal de comunicación lacustre y de su función comercial de importancia, la región andina mantuvo su comercio fluido a través del Lago con la jurisdicción de Maracaibo, siendo el único puerto de salida para la mercancía hacia el mercado nacional e internacional. Pero, en todo caso: “La función de Gibraltar en el sur del lago de Maracaibo seguía siendo de importancia como puerto lacustre- marítimo de las tierras de su traspais, (interior de la región) especialmente por lo que se refiere a la Cordillera de Mérida y al pie de monte andino- llanero”¹⁵.

La región de los Andes mantuvo un estrecho contacto comercial con el Lago de Maracaibo hasta el siglo XX, cuando se construye la carretera trasandina, nueva vía que permite la comunicación con el resto del país. Esta carretera, en la práctica, no vino a

¹² Marco Aurelio Vila. *Síntesis Geohistórica de la Economía Colonial de Venezuela*. Caracas (Col. Economía Financiera Serie Histórica), Editorial Banco Central de Venezuela, 1996, 224.

¹³ *Ibidem*, p. 48.

¹⁴ Vid. Luis Alberto Uncein Tamayo. “Gibraltar”, en: *Diccionario de Historia de Venezuela de la Fundación Polar, Tomo III*. Pp. 495 – 496.

¹⁵ Marco Aurelio Vila, *Op. Cit.*, P. 223.

sustituir si no a complementar la red de caminos y vías fluviales que los habitantes de los Andes venezolanos emplearon en el siglo XIX para comunicarse con el resto del país.

BIBLIOHEMEROGRAFIA

Diccionario de Historia de Venezuela. Fundación Polar Caracas, 2^{da} ed. Tomo I - III, 2011.

González, Hancer. *El Ayuntamiento en los Orígenes y Consolidación de la Sociedad Colonial Merideña (1558- 1622)*. Mérida, Instituto Nacional de la Cultura del Municipio Libertador. 2010.

OSORIO, Eduardo. *Los Andes Venezolanos. Proceso Social y Estructura Demográfica (1800- 1873)*. Mérida, Universidad de los Andes- Vicerrectorado Académico, 1996. Fundación Empresas Polar. *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas, 2^{da} ed. Tomo I - III, 2011.

RAMIREZ Méndez, Luis Alberto. *La Tierra Prometida del Sur del Lago de Maracaibo: Y la Villa y Puerto de San Antonio de Gibraltar (XVI- XVII)*. Caracas, Editorial el perro y la rana, Tomo I- II, 2010.

RUIZ Tirado, Mercedes. *Aspectos Socioeconómicos de la Provincia de Mérida*. Mérida, Universidad de los Andes- Facultad de Humanidades y Educación, 1975.

VILA, Marco Aurelio. *Síntesis Geohistórica de la Economía Colonial de Venezuela*. Caracas, (Col. Economía Financiera Serie Histórica), Banco Central de Venezuela, 1996.