

LAS RELACIONES ENTRE VENEZUELA Y LA ISLA DE SAN TOMAS DURANTE LOS SIGLOS XVIII Y XIX

Por MARIELENA CAPRILES*

INTRODUCCION

Este trabajo no pretende ser un estudio exhaustivo acerca de las relaciones existentes entre Venezuela y la Isla de San Tomás establecidas desde la época colonial, sino que intenta evidenciar el importante papel que jugó esa isla caribeña para el comercio venezolano y los estrechísimos lazos que unieron a estas dos regiones.

Este acercamiento al tema impulsa a una más profunda investigación que tenga por objeto calibrar hasta qué punto fue influyente la presencia de San Tomás en el desarrollo de la economía venezolana.

Es, por lo tanto, la naturaleza del presente estudio la que determinará que esté ausente la verificación de una hipótesis establecida.

Así pues, es probable que al término del trabajo resulten más obvias las interrogantes que las respuestas esperadas. No obstante, se habrá dado un pequeño paso hacia un mejor conocimiento acerca de la conformación de nuestro país como tal, sobre todo desde el punto de vista de su economía, haciendo voltear la mirada hacia un material que merece ser más estudiado.

GENERALIDADES ACERCA DE DINAMARCA Y SU COMERCIO EXTERIOR EN EL SIGLO XVII

Ya desde el siglo XVI, mostraba el rey Gustavo I de Suecia su desconfianza hacia los dinamarqueses, por tener éstos el control sobre las costas de los estrechos entre el Mar del Norte y el Báltico, lo cual los convertía en un poder marítimo de importancia.

Antes de poner sus ojos en el Caribe, los daneses habían intentado establecer colonias en Asia, como una forma de revitalizar su decaída economía interna.

* La autora es licenciada en Letras. Actualmente se desempeña como miembro del personal docente de la Universidad Metropolitana y como investigadora en la Facultad de Humanidades de la Universidad Católica Andrés Bello.

En 1616, Cristian IV (1596-1648) promueve la creación de la primera Compañía comercial (a la manera típicamente europea de la época), con el fin de entablar relaciones productivas en la India. En los años siguientes, dos expediciones organizadas con dicho propósito, fracasan. Finalmente, logran fundar la ciudad de nombre Trinquebar y la fortaleza de Dansbourg, previo acuerdo monetario con el gobernante de Tanjaonr.

Las circunstancias europeas eran propicias, por cuanto España volcaba su interés en mantener libre su ruta hacia las Molucas y las Filipinas; Portugal se encontraba disminuido y bajo el poder español; Holanda, por el momento, comerciaba básicamente con especias; e Inglaterra, estaba inmersa en conflictos internos. A pesar de estas ventajas, esta primera compañía tuvo corta vida por falta de ayuda de la metrópoli.¹

De la misma manera, Federico III (1648-1670), tuvo como interés primordial, impedir el "dominum maris Baltici"² de Suecia, principal país enemigo. Recordemos que Noruega y Dinamarca estaban unidas bajo la Corona danesa desde la Edad Media (1397), fusión que perdurará hasta 1814, y que muestra el cierto control de esta nación sobre los mares nórdicos.

La bancarrota de una segunda compañía danesa y los ataques continuos del Rajá de Tanjaonr, obligaron a los dinamarqueses a abandonar Trinquebar en 1730. Dos años más tarde crearán una tercera compañía de las Indias orientales, la cual les producirá grandes beneficios.³

LOS DANESSES EN EL CARIBE

En 1666, ocupan la isla de San Tomás, los dinamarqueses. Cuatro años más tarde, Cristian V crea la Compañía danesa de las Indias Occidentales, que al año siguiente establecerá efectivamente una colonia en la isla mencionada, con la finalidad de proveer a la metrópoli de materias primas; principalmente azúcar, índigo y algodón.

Esta ocupación trajo lógicas reacciones por parte de Inglaterra y de España.

En 1673 llegaron los primeros esclavos negros a San Tomás destinados a trabajar en las plantaciones de caña de azúcar, pero los envíos regulares comenzaron hacia 1681. En 1684, reclamaron la isla de San Juan, la cual será colonizada y abandonada durante la primera mitad del siglo XVII.⁴

Hacia 1685 llegó un grupo de franceses protestantes, cuyos descendientes se han mantenido separados del resto de la población hasta nuestros días.

El año de 1689 intentaron tomar la isla de Vieque, ubicada cerca de Puerto Rico, pero sin éxito.

1. CORDOVA BELLO, ELEAZAR, p. 205.
2. BARUDIO, GUNTER, p. 172.
3. CORDOVA BELLO, ELEAZAR, p. 208.
4. *Encycloapedia Britannica*, p. 159.

Su interés en expandirse creció, por cuanto compraron la cercana isla de Santa Cruz al rey de Francia, en 1733, por 3.100.000 francos; transacción que no fue reconocida por España. La isla mencionada, que había pertenecido a Francia desde 1651, continuó absorbiendo población de ese país.

Este grupo de islas constituido por San Tomás, Santa Cruz y San Juan, pasó individualmente, o en conjunto, por manos españolas, holandesas, inglesas y francesas, para quedar finalmente en 1754, bajo el gobierno danés, con presencia de una población mixta.

El año de 1814, a raíz del Congreso de Viena, tiene lugar un tratado entre Federico VI de Dinamarca y Fernando VII de España, el cual ratifica la soberanía danesa sobre estas islas.

Es oportuno añadir, que en un tratado realizado entre Dinamarca y España, en 1767, referente al problema de la fuga de esclavos hacia Puerto Rico, se manifiesta un reconocimiento tácito de la autoridad del primer país sobre las pequeñas islas antillanas.⁵

SAN TOMAS

Esta isla es una de las integrantes del archipiélago denominado Ursula y las Once Mil Vírgenes por Cristóbal Colón en su segundo viaje. (1493-1496). El descubridor ocupó originalmente la isla de Santa Cruz.

Estaba habitada por indígenas de la familia caribe, provenientes desde Tierra Firme hacia el año 1000 después de Cristo.

Actualmente debemos hablar de dos regiones políticamente distintas: las Vírgenes británicas, y las pertenecientes antiguamente a Dinamarca que en 1917 pasaron a ser de EE.UU. por el precio de 25.000.000. La capital de estas últimas es Charlotte Amalie, ubicada en San Tomás, isla que tiene una superficie de 83 kilómetros cuadrados.

Pero pasemos ahora a los siglos XVII al XIX.

Una vez que los dinamarqueses ocuparon esta región, el progreso por parte de estas islas fue vertiginoso, desde el punto de vista económico y demográfico.

Resulta asombroso este hecho sin la explicación de las causas que produjeron el mencionado desarrollo:

a. - Razones geográficas

En forma natural, el puerto de San Tomás es uno de los mejores del Caribe. En crónicas tempranas se refieren a sus ensenadas como sitio seguro contra mares fuertes, vientos y tempestades. Sir Francis Drake dio su nombre a uno de los estrechos que permitían el paso protegido entre las islas.

Desde el siglo XVI, había sido refugio para piratas y bucaneros de todos los países europeos.

5. CÓRDOVA BELLO, ELEAZAR, p. 210.

b. - Razones políticas

Ya hemos visto que las sucesivas autoridades españolas, danesas, holandesas, francesas e inglesas, sobre estas islas produjeron una heterogeneidad demográfica que se mantuvo a lo largo de los siglos y que hizo que emigrados políticos se sintieran atraídos por una isla de tanta amplitud, culturalmente hablando.

El hecho de que San Tomás fuera pequeña, disminuyó la voraz ambición territorial, lo cual influyó en que no hubiera graves enfrentamientos por su posesión y que los daneses pudieran permanecer en ella.

Así mismo, resultó extremadamente conveniente para holandeses, franceses e ingleses, el que esta isla perteneciera a Dinamarca, puesto que se mantenía bajo régimen neutral y se garantizaba un lugar de protección contra posibles ataques de fragatas españolas.

c. - Razones religiosas

Existió desde un principio una gran libertad de culto en las islas danesas. Había católicos, hugonotes y otros protestantes, y judíos.

Influyó en ello la multiplicidad de orígenes de los pobladores. Existía en San Tomás un cementerio danés, uno judío, uno católico, además de otro destinado a los militares.

Una muestra de la actitud abierta del gobierno dinamarqués hacia el asunto religioso, lo constituye una carta que escribe, en 1734, el gobernador de San Tomás, Felipe Gardelin, al Gobernador de Puerto Rico, Mathias de Abadía.

En vista de que los esclavos de la isla danesa huían hacia Puerto Rico aduciendo que iban "en busca de la cristiandad", las autoridades de la pequeña isla proponen al gobierno español de Puerto Rico que les envíen catequistas hispanos con el fin de evitar la excusa mencionada para escapar.⁶

En época temprana se estableció una iglesia católica en Santa Cruz.

d. - Razones estratégicas

Las Islas Vírgenes danesas, y por lo tanto, San Tomás, constituyen, entre barreras de coral, uno de los pasos entre el Mar Atlántico y el Mar Caribe, el llamado Anegada Passage. Este es uno de los motivos por los cuales se interesara EE.UU. en el siglo XX por su obtención. Otras causas son: el paso hacia el Canal de Panamá (que por supuesto no es aplicable antes de este siglo), y la vecindad de la isla de Puerto Rico. Estas razones se vuelven más críticas en 1917, año en el cual el país norteamericano entra a la Primera Guerra Mundial, lo cual determinará que el Congreso se incline a favor de la compra de las islas. Ya en la época de la Guerra Civil, EE.UU. había mostrado interés en las colonias danesas, pero el Congreso rechazó la propuesta posteriormente, en 1870.

6. CORDOVA BELLO, ELEAZAR, p. 209.

Otro factor que redundaba en la ventaja estratégica de San Tomás es su posición que permite el control sobre las rutas situadas a lo largo de las costas orientales del continente americano.⁷

e. - Razones económicas

El gobierno dinamarqués se caracterizó por una gran liberalidad en todos los asuntos económicos de sus colonias, la cual demostró ser la política más hábil para el engrandecimiento de dichos territorios a partir de los años iniciales del siglo XVIII.

Con respecto a los impuestos, comenta Gutiérrez de Arce, que en las colonias danesas era "la tributación exigida tan reducida, que podía considerarse prácticamente inexistente, por lo que la venta de sus mercancías allí resultaba a los 'forbantes' ingleses y holandeses más económica de gastos necesarios que las realizadas en sus propios establecimientos". Las imposiciones sobre los cultivos e importaciones eran más bajas que en otras zonas; el 5% sobre la producción, y 4 pesos anuales por plantación, más un peso por cada esclavo y medio peso por los menores. Los precios dependían del libre comercio a diferencia de la costumbre de la Compañía Guipuzcoana y de las holandesas. Además, se les permitía a los colonos negociar con extranjeros, aunque debían vender a los dinamarqueses 2/3 de su producción.⁸

Ya en 1755, la ciudad de Charlotte Amalie, capital de San Tomás, es declarada puerto libre.

Por otro lado, era ínfimo el número de plantaciones poseídas por la Compañía danesa, pues más del 95% de aquéllas pertenecían a particulares.

Llamaban la atención, desde el siglo XVIII, los beneficios y cultivos de los suelos coloniales daneses. Los productos más comunes eran azúcar, añil, tabaco, algodón, café, índigo, ron, madera para tintes y jengibre. Muchos de los propietarios de las haciendas eran ingleses, por lo que éstos se convirtieron en los principales clientes.

Según O'Reilly (Inspector en las Antillas), hacia 1773 existían 69 plantaciones en San Juan, y casi el mismo número en San Tomás, pero de mayor tamaño. De éstas, casi la mitad era de caña de azúcar (Citado por Gutiérrez de Arce, según información de Raynal).⁹

El Intendente de Caracas, Joseph de Abalos (1777), recomendaba a José de Gálvez (Inspector General en México y después Ministro de Indias en España), una política de mayor libertad de comercio, y como ejemplo citaba el caso de las Indias Occidentales danesas que, "a pesar de sus reducidos territorios y moderada fertilidad, producían enormes cosechas de azúcar y algodón".¹⁰

7. *Encycloaedia Britannica*, p. 159.

8. CORDOVA BELLO, ELEAZAR, p. 211.

9. CORDOVA BELLO, ELEAZAR, p. 211.

10. HUSSEY, RONALD, p. 291.

Adicionalmente a la política liberal del gobierno dinamarqués y a los resultados de los cultivos, hubo un elemento muy significativo en el progreso económico de San Tomás. Nos referimos al comercio de esclavos.

Ya mencionamos como primera fecha de desembarco de esclavos negros de Africa a San Tomás, el año de 1673, aunque su regularización se inicia en 1681. Estas transacciones estaban originadas, al igual que en posesiones francesas, británicas y portuguesas, por la necesidad de mano de obra que trabajase en las plantaciones azucareras.

Los holandeses, en 1674, fundan una nueva Compañía de las Indias Occidentales, con base en Zelanda cuyo principal interés era el comercio de esclavos. Inclusive lograrán un contrato por algunos años con el gobierno de Madrid para abastecer de mano de obra africana a la América hispana.¹¹ Esta nueva Compañía sustituía a otra Compañía Holandesa de las Indias Occidentales que había quebrado, al caer algunas factorías africanas en manos de sus rivales en este campo, franceses e ingleses.¹²

Ante la posibilidad de su ruina si no encontraban una solución para evadir a sus adversarios europeos, realizan el tráfico de mercancías y esclavos a las Indias Occidentales en barcos registrados en territorios neutrales como Dinamarca y Brandenburgo. Invierten dinero en la Compañía Danesa de Guinea para que utilice dos estaciones esclavistas en Anabapo y Cristianburgo, cerca de Accra, y, un año más tarde, financian una Compañía Danesa de las Indias Occidentales que abre una sede para comerciar en San Tomás, lugar ideal, por su cercanía a los mercados esclavistas hispanos y a las Islas Leewards.¹³

Efectúan tratos parecidos con los alemanes e influyen sobre el rey danés para que firme un acuerdo (1685) con el Elector de Brandenburgo. De manera que el gobierno de Dinamarca cede al Electorado parte de su territorio para servir de depósito y centro de distribución de mercancías y esclavos,¹⁴ adquiridos por la Compañía brandenbúrguesa de Guinea en Gross Fredericksburg, en la Costa Dorada.

A raíz del trato del gobierno de España con la Compañía francesa de Guinea (1701), que implicaba el monopolio en la trata negrera hispanoamericana bajo ciertas condiciones, dicha empresa, por no poder suplir los mercados americanos de la Corona española, decide, contraviniendo las disposiciones del contrato, comprar esclavos en San Tomás y otras islas caribeñas.¹⁵

La importancia de San Tomás y la red comercial internacional que se teje en esta isla se refleja en un episodio acaecido el mismo año de 1701:

En un testimonio de autos, el gobierno de Puerto Rico reporta a la Corona la entrada de una balandra ("La Fortuna"), proveniente de San Tomás, capita-

11. STOYE, J., p. 397.

12. ARAUZ, CELESTINO, p. 28.

13. CLAYPOLE, p. 66.

14. CÓRDOVA BELLO, pp. 208-209.

15. ARAUZ, CELESTINO, p. 153.

neada por un holandés, y que declaró que el motivo de su visita a aquella isla era cobrar un cargamento de esclavos que había entregado anteriormente al Capitán Manuel Meneses de parte de Pedro Bambet, comerciante de Brandenburgo. La pesquisa del barco mostró existencia de contrabando de harina y de negros africanos. A la balandra le fue permitido su regreso a San Tomás.¹⁶

El comercio de esclavos realizado directamente por los daneses no tuvo las dimensiones del efectuado por otros países como Gran Bretaña, Holanda, Portugal y Francia.

Se calcula que en 1768 fueron embarcados 96.000 africanos hacia América, de los cuales 1.200 correspondían a barcos dinamarqueses.¹⁷ Con respecto al número de esclavos transportados a este continente entre 1751 y 1870, se estima que hubo unos 28.000 en el Caribe danés.¹⁸

El desarrollo económico de San Tomás y de otras islas caribeñas tuvo que ver en gran medida con el factor judío, ya que muchos individuos de esta población, dominaban los intercambios comerciales entre las islas y con las ciudades europeas, incluyendo el tráfico ilícito de mercaderías y esclavos, al cual se dedicaron con mucha frecuencia.

Debido a la expulsión de los judíos de los territorios españoles, cuando los Países Bajos se rebelan contra Felipe II, las tierras de Holanda se convierten en un lugar seguro para los judíos. Rápidamente se asimilan a la economía de su nuevo país por la analogía de sus actividades profesionales. Muchas familias hebreas se desplazan de allí hacia las islas caribeñas manteniendo los contactos comerciales con Europa; ya hemos mencionado la interrelación entre los holandeses y las islas danesas.

Adicionalmente, desde la segunda mitad del siglo XVII, Dinamarca se enfrenta a una gran crisis por pérdida de territorio frente a Suecia (1660), y por un déficit anual continuo. Esto impulsa a Sehested, estadista y tesorero del gobierno, entre otras decisiones, a estimular la entrada a Dinamarca, de comerciantes judíos provenientes de Alemania septentrional y de Holanda, con el fin de activar la vida económica del país.¹⁹

Celestino Arauz, en su obra *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, deja entrever el papel jugado por los judíos en el comercio y el contrabando en el Caribe.

SAN TOMAS Y VENEZUELA

Ya desde 1703 encontramos referencias al comercio entre Venezuela y San Tomás.

16. ARAUZ, CELESTINO, p. 141.

17. CLAYPOLE, p. 89.

18. CLAYPOLE, p. 87.

19. STOYE, J., p. 188.

En la época de la Guerra de Sucesión, Venezuela se vio en gran necesidad de recurrir a otros países y colonias para abastecerse de toda clase de mercancías. Debe importar toda clase de alimentos, y específicamente, de San Tomás (junto con Martinica), trae 2.600 arrobas de harina, "la porción más considerable que hasta entonces se había importado de esas colonias" a unos precios exorbitantes.²⁰

Esta situación de escasez total en el país hizo que la Compañía francesa de Guinea aprovechara la ocasión. Exportó de Venezuela hacia San Tomás, Martinica, Cartagena y a Francia, cacao, cuero y otros productos.²¹

La lucha entre Gran Bretaña y los Países Bajos (1780), obstaculizó el comercio a través de Holanda. Por esta razón, la Compañía Danesa buscó un trato con la corona española mediante el cual la primera ofrecía protección en sus jurisdicciones al comercio español y pedía la libre entrada de sus barcos a los puertos hispano-americanos.

Una autorización real de 1782, permitió que la Compañía de Caracas enviara tres barcos daneses, uno desde Altona y dos desde Cádiz. Los buques fueron despachados para San Tomás, y el rey dio la orden de que fueran admitidos si llegaban a La Guaira y se les cobrara derechos como si fueran "mercancías procedentes de España en buques españoles".²²

Este comercio, en barcos neutrales se realizó con bastante éxito.

A fines del siglo XVIII, Abalos escribe a Gálvez acerca de las ventajas que podría reportar a la Corona, el comercio del tabaco de Barinas, tanpreciado en algunos países del norte de Europa. Gálvez le contesta en 1782, y en su carta le comunica que en vista de su recomendación, ha encargado a los embajadores en Rusia, Dinamarca, Suecia y Holanda y a los cónsules de los puertos del norte que averigüen dónde y cuánto se consume anualmente el tabaco; a qué precios, cómo y en qué tiempo sería conveniente enviarlo. Abalos escribió cuatro cartas más sin recibir una respuesta positiva ya que los ministros encomendados no se preocuparon por el asunto. No se llegó a establecer este comercio con los países mencionados, pero los holandeses sí se interesaron y absorbieron gran parte de la producción del tabaco venezolano.²³

En 1797, se reunió en Caracas una junta de comerciantes para protestar por el tratado y comercio con las colonias extranjeras neutrales (entre las que se encontraba Dinamarca), por considerarlos perjudiciales.

Mientras tanto, los agricultores defendían el decreto liberal. El antagonismo se agudizó por el contrato que había obtenido la Casa Ekard y Compañía, empresa ubicada en la isla danesa de San Tomás, para la extracción de 40.000 quintales de tabaco de Barinas.

La polémica va a continuar por muchos años. En 1799 fue revocada la licencia. El Real Consulado, que tomó portido por los agricultores, pidió al rey

20. ARCILA FARÍAS, EDUARDO, p. 159.

21. ARCILA FARÍAS, EDUARDO, p. 160.

22. HUSSEY, RONALD, pp. 303-304.

23. ARCILA FARÍAS, EDUARDO, pp. 335-336.

por dos veces un nuevo arreglo. En 1801, el Intendente permitió el comercio con los países neutrales, con ciertas reservas. Esta orden fue anulada y renovada en 1807. Finalmente, en 1810, la Junta Suprema del 19 de abril restableció el comercio con los países neutrales.²⁴

El comercio entre Venezuela y muchos países del Norte de Europa no se realizaba directamente, sino a través de las ciudades hanseáticas, y de Dinamarca, y de allí, mediante las empresas radicadas en San Tomás. También ocurría lo mismo con otras naciones europeas, pero en menor grado.

El proceso señalado se dio muy especialmente con Alemania, cuyas ciudades comerciaron con Venezuela casi exclusivamente a través de San Tomás, principalmente desde Hamburgo y Altona, la cual perteneció por un tiempo a Dinamarca.²⁵

Esto sucedía sobre todo con las exportaciones del café, producto muypreciado en el norte de Europa y con el cual negociaron fuertemente los alemanes.

De la misma manera, algunas familias radicadas en Venezuela son representativas de este mismo recorrido. Un ejemplo de ello fue Georg Blohm, quien pasó en 1825; de Altona a San Tomás, donde permaneció trabajando en un negocio comercial, para luego trasladarse a Ciudad Bolívar en 1829. Posteriormente volvió a la isla antillana donde contrajo matrimonio con una dama del lugar (1834), para luego establecerse en La Guaira. Entre sus socios en Venezuela, tuvo a su antiguo jefe en San Tomás, continuó sus relaciones comerciales con la isla, y, a través de ella, con Europa.²⁶

Otro caso ilustrativo lo constituye el de Joseph Schon (1802-1870), hermano del cónsul de Hamburgo en Maracaibo por 25 años. Fue socio de Overmann en San Tomás, y allí formó en 1847 una compañía de veleros mundialmente conocida. Se asoció para ello con Hinrich Willink quien se ocupó por un tiempo de una firma de Theodor Schon (hermano de Joseph), y con el cual estaba asociado en otros asuntos.²⁷

Comenta Rolf Walter que parte del comercio hamburgués fue transferido a barcos daneses los cuales viajaban desde Hamburgo directamente hacia Venezuela, por vía de Inglaterra o de San Tomás. El autor mencionado no indica hacia qué época. Añade que el intercambio con Cuba y Puerto Rico se vio obstaculizado por las altas barreras aduanales, lo cual determinó que los barcos hamburgueses llegaran primero a San Tomás, donde trasbordaban a naves españolas, y de allí a las posesiones hispanas.²⁸

Walter señala que a pesar de que existía el tráfico directo con Venezuela, hasta su separación de la Gran Colombia en 1830, dominaba el tráfico indirecto vía San Tomás, tanto para importaciones como para exportaciones.²⁹

24. ARCILA FARIAS, EDUARDO. pp. 363-370.

25. WALTER, ROLF, p. 164.

26. WALTER, ROLF, p. 176.

27. WALTER, ROLF, p. 208.

28. WALTER, ROLF, pp. 100-101.

29. WALTER, ROLF, p. 132.

Con respecto al comercio con los franceses, al principio negociaban (sobre todo artículos de moda) desde San Tomás, pero posteriormente, muchos de ellos se radicaron en La Guaira y en Puerto Cabello donde continuaron el tráfico directo con su país de origen.³⁰

Acerca del tráfico naviero, poseemos algunos datos dispersos.

Después de 1776, el gobierno español ordenaba a la Compañía Guipuzcoana que secretamente realizara un contrato en Copenhague para armar entre cuatro y seis buques, provistos de 60 cañones cada uno. Oficialmente España no veía con buenos ojos las relaciones con Dinamarca por no ser católica y por considerar que sus colonias eran perjudiciales para la Corona española.³¹

Un factor que estimuló las relaciones entre San Tomás y Venezuela fue el decreto de 1801, por el cual el rey permitía a los súbditos meritorios, la adquisición de licencias para el cargamento de barcos neutrales hacia América, también en puertos neutrales del exterior y el regreso de dichos barcos a puertos neutrales.

El armador Claus Hinrich Sonntag, hamburgués, era uno de los que más utilizaba la ruta La Guaira, Puerto Cabello, o ambas —San Tomás— Noruega, Amsterdam o Londres, a inicios del XIX. Uno de los veleros de su hermano Cristian, también armador, el "Anna Catherina", arribó a Venezuela en 1800 y en 1803.³²

Otros nombres de buques, que aparecen mencionados en textos y documentos, que viajaban desde o hacia San Tomás, en relación con Venezuela, son:

En el siglo XVIII: "Piter" (balandra danesa), "El Aguila" (balandra danesa), "La Catalina", "Juana".

En el siglo XIX: "Félix Leopoldo" (bergantín francés), "John of Baltimore", "Vesta" (velero hamburgués), "Echo", "Harriet and Dorie" (bandera danesa), "Elizabeth" (bandera danesa), "Adriana de Cordeville" (goleta nacional), "Annie" (holandés), "Astromelia" (goleta nacional), "Telemina" (goleta española), "Napoleón".

En 1840, declara el Congreso que el comercio de cabotaje sólo podía ser efectuado por barcos con banderas venezolanas. El intercambio con Europa casi siempre se había realizado en barcos de banderas extranjeras.

La conexión naviera regular "se efectuó por una línea de paquebotes que viajaban entre La Guaira y San Tomás. En esta isla se adherían a la línea de paquebotes británica de nombre 'Indias Occidentales', perteneciente a la 'West Indies Royal Mail's Company', respectivamente de la 'Royal Mail Steamship Packet Company'. Establecida esa ruta era posible viajar por barco entre Venezuela y Londres en 20 días".³³

Durante la segunda mitad del siglo XIX tuvo lugar en Venezuela una trans-

30. WALTER, ROLF, p. 144.

31. HUSSEY, RONALD, pp. 277-278.

32. WALTER, ROLF, p. 50.

33. WALTER, ROLF, p. 140.

ferencia progresiva del comercio inglés a manos alemanas. Agentes de compañías inglesas eran firmas alemanas. Los barcos, después de zarpar los días 21 de cada mes, efectuaban el siguiente recorrido: Liverpool-San Tomás-Puerto Príncipe-Kingston-La Guaira-Puerto Cabello-Colón-etc.³⁴

En otro orden de ideas, señalaremos que muchas casas comerciales europeas tenían sus depósitos en San Tomás, donde vaciaban sus barcos, y de allí distribuían hacia otras zonas, entre las que se contaba Venezuela. Igualmente, era frecuente que empresas radicadas en este país tuvieran sus correspondientes sucursales, y viceversa.

En la Memoria de Hacienda de 1831, dice el Secretario Santos Michelena cuando propone el establecimiento de depósitos en Guayana, Cumaná, La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo, lo siguiente:

“Si no los establecemos, las islas de Curazao, Santomás, Trinidad seguirán siendo los depósitos de nuestro comercio”.³⁵

Dauxion Lavaisse confirma el hecho de que la isla mencionada sirvió de depósito; aunque él se refería al contrabando, y explica:

“Otras islas servían también de almacén a ese comercio fraudulento: las islas danesas de Santo Tomás y de Santa Cruz y la pequeña isla de San Bartolomé”.³⁶

Con respecto al contrabando, en Venezuela, hay muchas referencias a la participación danesa y por supuesto de su colonia San Tomás, que era, como hemos mencionado, un importante centro distribuidor.

Durante el período eminentemente monopolista de la Compañía Guipuzcoana (1728-1784), hay informaciones acerca de los barcos daneses o provenientes de San Tomás que fueron apresados efectuando negociaciones ilícitas. Icuza anota que entre 1733 y 1780, hubo 268 apresamientos, entre los cuales había cuatro balandras y una goleta danesas. Estos datos fueron extraídos de los 45 tomos conservados en Archivo General de la Nación acerca de la Compañía Guipuzcoana.

En carta del Intendente Saavedra al Ministro de Indias Gálvez, el primero pide para el Teniente Juan Antonio Careaga se les ascienda a Comandante. Con este motivo se menciona el hecho de que holandeses y dinamarqueses se han unido para luchar contra Careaga quien tenía por misión detener el contrabando en esta zona.³⁷

Hay más referencias a detenciones de barcos infractores.³⁸

Al referirse al problema del contrabando en el Caribe, Hussey señala cómo no solamente los barcos extranjeros, sino también los hispanos en su ruta hacia otros puertos tocaban San Tomás, sin estar permitidos para ello.³⁹

34. WALTER, ROLF, p. 163.

35. Memoria de Hacienda de 1831.

36. DAUXION LAVAYSSE, J., p. 324.

37. AMEZAGA ARESTI, VICENTE, p. 255.

38. ARAUZ, CELESTINO, p. 141.

39. HUSSEY, RONALD, p. 60.

El contrabando se realizaba en ambas direcciones. Esto lo podemos ver a través del caso específico de los holandeses, quienes extraían de la Provincia de Maracaibo cacao, cueros, mulas y tabacos y pasaban a las islas de Aruba y Bonaire, para seguir hacia Curazao, Martinica, Jamaica, San Tomás, Santa Cruz y otras.⁴⁰

En 1866, el problema del contrabando en Venezuela se mantiene como constante preocupación para el gobierno.

En Informe del Inspector de Aduanas de Oriente, Federico Brandt, aparecen los relatos de algunos episodios que pueden dar cierta idea del intercambio ilícito con San Tomás:⁴¹

Puerto de Carúpano:

La goleta holandesa "Annie", y las nacionales "Adriana de Cardoville" y "Astromelia", y la española "Telemina", todas procedentes de San Tomás descargaron pasajeros y no mercancías. Regresaron con estas últimas en los cinco días que estipula la ley, seguramente por no estar estos buques acordes a las disposiciones legales. Brandt aseguró haber mantenido una vigilancia perfecta con el fin de evitar desembarcos nocturnos clandestinos.

Puerto de Juan Griego:

Brandt muestra extrañeza de que la goleta nacional "Teodora" proveniente de San Tomás declarara que su importación tenía sólo "un valor de cerca de 1.000 pesos, que apenas daban 600 pesos de derechos; y que parecía improbable que alguno pagase el flete de ida y vuelta de San Tomás de un buque para buscar tan sólo 1.000 pesos de mercancías. El señor administrador de Juan Griego contestó, que esto lo explicaba el fuerte contrabando que había y que era imposible evitar en las inmediaciones de Juan Griego".

En otro titular de la Memoria de Hacienda del mismo año, se refiere lo siguiente:

Contrabando en Carúpano:

En la noche del 17 de diciembre, el velero "Astromelia", que venía de San Tomás descargó —según informe de un guardia del lugar— un fuerte contrabando. Brandt declara no haber podido hacer nada al respecto por falta de personal y por ser demasiado tarde para ello.

Este suceso acarrea una discusión entre los empleados de aduana y el Prefecto de Policía de Carúpano, por haber, este último, capturado cargadores con mercancía ilegal.

El Inspector de Aduanas de Oriente informa además la detención de la goleta "Napoleón" que venía desde San Tomás con contrabando y que supuestamente, se dirigía hacia Trinidad, pero que por una avería tuvo que entrar a estas costas. Este acontecimiento produjo un tumulto en la ciudad.

40. ARAUZ, CELESTINO, p. 101.

41. Memoria de Hacienda de 1866.

A raíz de estos hechos, F. Brandt envía una nota al cónsul de Venezuela en San Tomás, Santiago Benedetti, con ciertas disposiciones para evitar el contrabando.

Dice así refiriéndose al “Adriana de Cardoville”:

“El motivo real y verdadero que tuvo dicho buque para no descargar en este puerto, fue el no venir despachado en la forma legal, en momento en que me encontraba yo en este puerto ejerciendo mis funciones como Inspector de las Aduanas de Oriente; pues se sabe de una manera positiva que la mayor parte de su cargamento venía fuera de sobordo y sin los demás requisitos exigidos por la ley de importación (...).

Lo mismo hicieron las goletas “Astromelia” y “Telemina...”.

En su respuesta, Benedetti le dice:

“Mientras no ponga el Gobierno hombres pulcros en las administraciones de las aduanas de toda la República los importadores se entenderán siempre con la administración de la aduana donde llevan sus mercancías, para declarar una tercera o cuarta parte menos de la totalidad de lo que embarcan”.

Como medida preventiva del gobierno venezolano una circular será enviada en 1866 a todos los cónsules del país (incluido el de Venezuela en San Tomás), para que los barcos despachados en sus puertos respectivos, vengan con los papeles arreglados según la ley.

En la Memoria de Hacienda correspondiente al año de 1867-69, aparece un interesante listado de las razones que favorecen e influyen sobre el contrabando en Venezuela.

Santiago Goiticoa, Secretario de Hacienda, en el año 1873 se refiere al contrabando marítimo y expresa:

“Variadas e ingeniosas han sido las formas adoptadas por el comercio clandestino para burlar nuestras leyes fiscales y defraudar el Tesoro público, y así también han sido muchas las disposiciones dictadas por el Gobierno, del 27 de abril para acá, con el fin de atajarle el paso (...). ¿Puede gloriarse de haber conseguido dicho propósito en virtud de las disposiciones tomadas al efecto? No ciertamente, pues el mal, abandonado a su propia fuerza, había tomado gravísimas proporciones (...).

Algunas de las Antillas, principalmente Curazao, Trinidad y Santomás, son los puertos donde, desde mucho tiempo atrás, tiene asentado sus reales el contrabando”.⁴²

Las relaciones entre San Tomás y Venezuela continúan a lo largo del siglo XIX.

En 1838 tiene lugar un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación que da ciertos beneficios a ambos países. Este acuerdo está vigente todavía.

En 1844-45 Venezuela tuvo su mayor cosecha, de la cual parte fue exportada hacia San Tomás. Al año siguiente destaca un gran envío de pieles, efectuado a través de esta isla.⁴³

42. Memoria de Hacienda de 1870-72.

43. WALTER, ROLF, p. 137.

Al final del año 1844 se habían exportado hacia San Tomás los siguientes productos:

Añil, algodón, aceites vegetales, aves, café, cacao, cueros de res, cueros de otros animales, caballos, carne salada, dulce, ganado vacuno, granos, legumbres, mulas, maderas de construcción, maderas de tinta, oro y plata amonedados, pescado salado, sombreros de paja, tabaco en rama.⁴⁴

En la siguiente década observamos que para 1851, Dinamarca ocupaba el tercer lugar entre los países de los cuales se importaba productos, y el séptimo entre los que adquirirían mercancías de este país.

En 1854, se mantiene casi la misma relación; misma posición para las importaciones y quinto lugar con respecto a las exportaciones. En 1864, Dinamarca ocupa cuarto lugar entre los países de los cuales se importaba, y el quinto en cuanto a exportación.

El volumen de envíos hacia San Tomás se muestra siempre menor con respecto al de las importaciones a lo largo de todo el siglo XIX.

En 1858, se efectúa otro tratado entre Venezuela y Dinamarca relativo al paso del Sund y los Bends. Se menciona en la Memoria de Hacienda correspondiente a 1859, la imposibilidad de pagar más de la tercera parte de lo convenido con el gobierno danés, por ruina del Tesoro Nacional.⁴⁵

El año 1859 se estudia en el Congreso la posibilidad de contratar dos buques que viajen mensualmente hacia San Tomás. En la Memoria de Hacienda del mismo año, se habla acerca de un pago a la Legación danesa por un préstamo, según convenio de 1855. Esto agrega otras muestras de las relaciones entre los dos países en cuestión.

Con respecto al movimiento mercantil entre San Tomás y Venezuela, entre los años 1830 y 1872, se observa una tendencia hacia el descenso, aunque con fuertes oscilaciones entre un año y el siguiente.

El año de 1864 se caracteriza, en este sentido, por una tremenda caída del intercambio comercial, ocasionada probablemente por las secuelas de la Guerra Federal, la cual paralizó la economía del país y que nos privó de información estadística de esa época.

A pesar de que fueron consultadas las Memorias de Hacienda hasta el año 72, éstas carecen de datos concernientes a las importaciones y exportaciones del país. En la Memoria correspondiente a 1867-69, las cifras son proporcionadas por trimestre y por puerto venezolano.

OTROS ASPECTOS

Un factor (al que ya aludimos) que jugó un papel importante en el desarrollo de la economía venezolana, es la participación de la población judía, que vino a

44. Memoria de Hacienda de 1844.

45. Memoria de Hacienda de 1859.

Venezuela proveniente de San Tomás y que mantuvo los lazos comerciales con dicha isla.

Un ejemplo de este caso lo constituye la familia Lobo, la cual se residió en el país.⁴⁶

La trama comercial y de comunicación que se establece con la isla de San Tomás, incide en otros aspectos de la vida venezolana.

Aparte de la vía por Nueva Granada hacia el resto del continente suramericano, la comunicación postal con el resto del mundo se efectuaba a través de San Tomás. En los presupuestos nacionales de cada año, indefectiblemente, aparece una partida estimada para el pago de correos. Es decir, del flete del barco que transportaba la correspondencia hacia la isla mencionada, desde donde continuaba su ruta hacia el resto de las Antillas, Estados Unidos, Europa y demás continentes. Esto se mantiene inclusive después de la década de los cuarenta, cuando se firma un tratado con la organización postal británica.

Era lógico que el contacto entre Venezuela y San Tomás conllevara otro tipo de relaciones entre los dos pueblos.

Además de mercaderías, los barcos daneses o provenientes de su colonia traían literatura tildada por el gobierno hispano de peligrosa y amenazante para sus colonias.

En 1801, José García Miralles, desde Paraguaná, escribe al Capitán General de Venezuela, Don Manuel de Guevara y Vasconcelos lo siguiente:

“Señor Capitán General: Remito a Ud. el adjunto Kalendario republicano que he quitado entre otros papeles que traía el capitán francés del buque dinamarcués que varó en estas costas por contener los Derechos del hombre y el ciudadano y varias canciones de la Carmañola, como se me está preveniendo y en razón de mi cumplimiento lo ejecuto. Dios guarde a V. E. muchos años”.⁴⁷

La isla de San Tomás se convierte en un refugio para los venezolanos comprometidos en problemas políticos, a lo largo del siglo XIX.

Son muchos los patriotas, y luego los ciudadanos de Venezuela, que pasan temporalmente a la isla caribeña a esperar el cambio de circunstancias o de gobierno.

El año de 1810 (17 de mayo), la Junta de Caracas escribe al gobernador de la isla de San Tomás, Maclean, poniéndolo al tanto de la nueva situación política del país para influir en él logrando su adhesión al gobierno republicano.

Este mismo año (en junio), Montilla dirige otra carta a Maclean con propósito parecido.

El mismo mes, el gobernador de San Tomás informa al Conde de Liverpool acerca de la situación política venezolana.

46. GUBECK, SIMÓN, p. 77.

47. CÓBDVA BELLO, ELEAZAR, p. 212.

Con la misma finalidad escribe al gobierno británico en octubre de 1810 y en agosto de 1811. Nuevamente comunica (esta vez al Conde Bathurst), en febrero de 1813 (los días 3 y 20) y en marzo de 1814, acerca de los acontecimientos de la guerra de independencia. Estas cartas son demostrativas del interés del gobierno de San Tomás por la situación venezolana.⁴⁸

En 1814 tiene lugar un episodio interesante en dicha isla, ocasionado por la llegada allí de las misiones enviadas por el Libertador a Londres.

Lino de Clemente y Roberstson, comisionados del gobierno republicano llegan a San Tomás, a cuyo gobierno presentan credenciales, en su camino hacia Londres.

En ese momento la isla, por los sucesos napoleónicos había pasado a manos inglesas. San Tomás fue posesión británica durante los años 1801-1802, y después desde 1807 hasta 1814.

El gobernador Maclean, sin saber a ciencia cierta qué hacer, decide expulsar a los venezolanos por miedo a crearse problemas con el gobierno español de Puerto Rico con quien había estrechas relaciones. Este hecho origina cartas cruzadas entre Maclean, Lino de Clemente y Robertson, el gobernador de Jamaica, Simón Bolívar, y el Vizconde Castlereagh. El Libertador da la orden, ante la amenaza de Maclean de disparar contra el barco donde tuvieron que irse los comisionados si izaban bandera venezolana, de cerrar los puertos y cañonear a los buques de San Tomás que llegase a Venezuela.⁴⁹

A raíz de los tristes sucesos de 1813-1814 y de la migración a Oriente, una serie de patriotas se ven en la necesidad de salir hacia las Antillas en espera de tiempos propicios, para ayudar desde allí a los patriotas y para prepararse más efectivamente contra los realistas. Muchos de ellos se dirigen a San Tomás.

Entre los emigrados de esta época destacan, entre otros:

José Francisco Bermúdez, José Angel Alamo, Lino de Clemente, Robertson, Pedro María Freites, Simón Bolívar, Pedro Gual, el cual tuvo como misión obtener dos fragatas inglesas para buscar patriotas en Venezuela, lo cual logró con éxito. Martín de Tovar, quien mandó primero a su familia y luego vivió por un tiempo en San Tomás, isla a la cual regresó frecuentemente a lo largo de su vida.

Muchos de éstos pasaron más tarde a Haití a organizar la expedición de Los Cayos.

En 1830, cuando el General Antonio Valero tuvo problemas con el General José Antonio Páez por su divergencia con Bolívar, se fue a vivir a San Tomás por un tiempo.

En 1835, en ocasión de la Revolución de las Reformas, José María Vargas y Narvarte son exiliados, y por esta razón parten hacia San Tomás. Luego de que Páez controla la situación, Martín de Tovar es comisionado para buscar y acompañar de regreso a los dos primeros funcionarios del país.

48. Boletín de la Academia Nacional de la Historia. N° 106; pp. 185-190.

49. Boletín de la Academia Nacional de la Historia. N° 83; pp. 299-312.

En 1870, el médico Rafael Herrera Vegas se traslada a la isla caribeña por problemas con el Presidente Guzmán Blanco.

CONCLUSIONES

Son abundantes las muestras presentadas de la estrecha relación entre Venezuela y la isla de San Tomás en los siglos XVIII y XIX, que hacen evidente la necesidad de considerar este aspecto en cualquier estudio que se pretenda realizar acerca del desarrollo económico de nuestro país.

Las cifras que hemos recogido acerca de la interrelación comercial entre las dos regiones, pueden llevarnos a suponerlas como datos que conduzcan a conclusiones definitivas y precisas. Sin embargo, no debemos dejarnos llevar por tal tentación puesto que adolecen de exactitud por: la falta de sistematización en la presentación de la información, la ausencia de algunos años, y sobre todo, por la imposibilidad de verificar la enorme cantidad de mercancía no registrada por haber ingresado al país por vía ilegal.

Por lo tanto, los cuadros estadísticos podrán ser considerados sólo globalmente.

Esta aclaratoria toca tangencialmente el asunto del contrabando en Venezuela y sus implicaciones en los procesos económicos venezolanos.

Un estudio más profundo de las relaciones entre San Tomás y Venezuela deberá tomar en cuenta además, otros factores tales como las causas del descenso del volumen comercial, analizadas en base a contrastes con:

- Datos de otros puertos caribeños, daneses o no. Especialmente sería interesante con respecto a Curazao y Trinidad.
- Establecimiento de depósitos en Venezuela y/o en otras islas antillanas.
- Situación mundial.
- Situación local.

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES UTILIZADAS

1. - AMEZAGA ARESTI, VICENTE DE
Vicente Antonio de Icuza Comandante de Corsarios.
Ediciones del Cuatricentenario de Caracas. Caracas, 1966.
2. - ARAUZ, CELESTINO
El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII.
(dos tomos).
Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1984.
3. - ARCILA FARÍAS, EDUARDO
Economía colonial de Venezuela.
Editorial Fondo de Cultura Económica. México, 1946.

- 4.- ASHDOWN, PETER
Caribbean History in maps.
Longman. London, 1979.
- 5.- DAUXION LAVAYSE, J. J.
Viaje a las islas de Trinidad, Tobago, Margarita y a diversas partes de Venezuela en la América meridional.
Universidad Central de Venezuela. Ediciones del Rectorado. Caracas, 1967.
- 6.- *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*
Nos. 83 y 106.
- 7.- CLAYPOLE
Caribbean Story.
Longman. London, 1979.
- 8.- CÓRDOVA BELLO, ELEAZAR
Compañías holandesas de Navegación
Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1964.
- 9.- *Encyclopaedia Britannica*
Inglaterra, 1974.
- 10.- GIMÉNEZ SILVA, FLORALIGIA
La independencia de Venezuela ante las cancillerías europeas.
Ediciones del Sesquicentenario de la Independencia. Academia Nacional de la Historia.
- 11.- GONZÁLEZ, ALFONSO
El oriente venezolano a mediados del siglo XVIII.
Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1977.
- 12.- GRANT, MICHAEL
Historia de la Cultura Occidental.
Edit. Guadarrama. Madrid, 1975.
- 13.- GUBERCK, SIMON
Crónica testimonial sobre el judaísmo en Venezuela.
Fundación cultural Simón y Ruth Guberck.
- 14.- HUSSEY, RONALD
La Compañía de Caracas.
Banco Central de Venezuela. Caracas, 1962.
- 15.- *Leyes de Venezuela* (dos tomos)
Imprenta de Valentín Espinal. Caracas, 1851.
- 16.- *Memorias de Hacienda*
Años 1830 a 1872.
- 17.- MENDOZA, CRISTÓBAL
Las primeras misiones diplomáticas de Venezuela (dos tomos).
Ediciones de la Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Nos. 52 y 53.
- 18.- PERAZZO, NICOLÁS
La Inmigración en Venezuela (1830-1850).
Archivo General de la Nación. N° 17. Caracas, 1973.
- 19.- RODRÍGUEZ, RAMÓN ARMANDO
Diccionario biográfico e histórico de Venezuela.
Madrid, 1957.

20.- STOYE, J.

El despliegue de Europa (1648-1688).

Editorial Siglo XXI. Madrid, 1954.

21..- *The complete caribbeana* (1900-1975) (4 tomos).

Research Institute for the study of man. New York, 1971.

22.- *Tratados públicos y acuerdos internacionales* (tomo I).

Ministerio de Relaciones Exteriores. Caracas, 1957.

23.- WALTER, ROLF

Los alemanes en Venezuela.

Asociación Cultural Humboldt. Caracas, 1985