

LA PROVINCIA DE CUMANÁ: SU IMPORTANCIA EN LA VIDA ECONOMICA DE VENEZUELA (1830 - 1840)

Por CECILIA VIVAS

INTRODUCCIÓN

La Provincia de Cumaná con la extensión de sus costas y territorios y su feracidad, las riquezas pesqueras del Golfo de Cariaco y las de las Salinas de Araya, propiciaron la concentración de población en los espacios donde predominaron uno o algunos de estos recursos.

La significación económica de la región estaba representada por la producción en sus cantones de frutos de gran demanda en el exterior como cacao, tabaco, caña de azúcar y café; y por el gran movimiento comercial de sus principales puertos.

La Revolución de las Reformas de 1835 tuvo su principal centro de actividad en esta Provincia, así como, su verdadero carácter federal. Por esta causa la reactivación de su economía y la de toda la República se vieron afectadas por las grandes erogaciones que ocasionó al Tesoro Nacional para restablecer el orden constitucional.

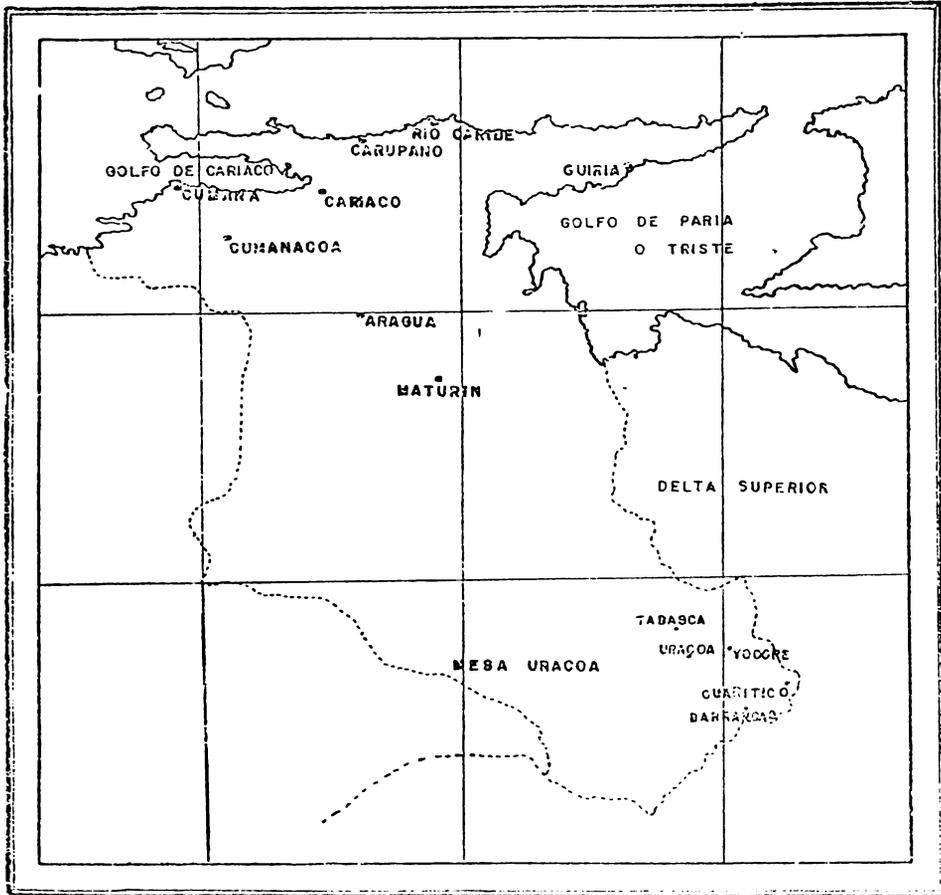
El Contrabando se investiga para conocer la magnitud de su práctica en consideración a la extensión de sus costas y numerosas vías fluviales, y cómo afectó la economía de esta Provincia; y las medidas legales para controlarlo.

La Administración y Organización de Aduanas y los Ingresos y Egresos de la Provincia de Cumaná, merecen especial atención, porque la principal fuente de ingresos del erario provenía del impuesto aduanero sobre importación y exportación.

1. CARACTERÍSTICAS COMERCIALES DE LA PROVINCIA DE CUMANÁ

Separada Venezuela de la Gran Colombia, conforme a la Constitución de 1830, Cumaná figuró entre las once provincias en las cuales quedó dividida la República.¹

1. *Leyes y Decretos de Venezuela. 1830-1840*, p. 1.



PROVINCIA DE CUMANÁ

Importancia en la vida económica de Venezuela 1830-1840.

La Provincia de Cumaná era de las más ricas potencialmente de la República, por sus producciones, su situación geográfica ofrecía ventajas y comodidades para el comercio exterior y tráfico interior. Representaba por lo tanto, buenas perspectivas para los comerciantes, y las condiciones necesarias para el establecimiento de extranjeros. En su territorio se encontraban todos los productos que Venezuela exportaba: café, cacao, tabaco, ganado, caña de azúcar, mieles, azúcar, ron y abundancia de pesca. Sus tierras en su mayoría eran fértiles, de fácil regadío.

Estaba formada por ocho cantones: Cumaná capital de la Provincia, Carúpano, Güiria, Cariaco, Río Caribe, Aragua, Maturín, Cumanacoa, y el cantón de Los Caños creado con parte del territorio de Maturín en 1838.²

2. *Ibidem.* p. 407.

La provincia poseía, además, extensos terrenos con excelentes pastos y ríos propicios para la cría de ganado. El intercambio comercial entre sus cantones y las otras provincias se hacía con relativa rapidez; diez ríos principales y caudalosos por los cuales navegaban buques hasta de 120 toneladas. Tenía, también, gran cantidad de ríos de segundo y tercer orden por donde navegaban buques de menor tonelaje.

Las principales haciendas de la Provincia se hallaban a la orilla de estos ríos y del mar, por estas razones la conducción de sus frutos a los puertos habilitados era fácil y de poco costo. Todas sus parroquias tenían un puerto o un río por donde exportar o relativamente cerca. Su intermediación con las colonias extranjeras le ofrecía grandes facilidades para el comercio: en treinta o cuarenta horas se pasaba de Güiría y Maturín a la isla de Trinidad, y de ésta en cuatro días, se recorrían todas las islas hasta San Thomas. Por estas razones podían importar con mayor facilidad y con menos costos las herramientas y máquinas de agricultura necesarias para su fomento.

No contaba con muchos caminos, por las facilidades que ofrecía su navegación, y no se encontraban en las mejores condiciones para su utilización. Tenía dos caminos principales al interior, uno iba desde Cumaná hasta las riberas del Orinoco y Guayana, y el otro que conducía a Maturín y a la Provincia de Barcelona. Tenía otros caminos secundarios, uno desde Cumaná hasta Güiría y otro hasta Barcelona. Estos dos caminos estaban en muy mal estado y por lo general sólo se utilizaban para el tráfico de ganado. Esta escasez de caminos y sus malas condiciones constituían otra razón para que el comercio de los frutos y las demás comunicaciones se hicieran por la vía de la navegación. Esta misma abundancia de comunicaciones por mar y ríos hacía que se descuidaran las vías terrestres.

La situación económica de la Provincia de Cumaná en el momento de la separación de Venezuela de la Gran Colombia, era crítica al igual que la de las demás provincias que la componían.

Los vecinos, hacendados y comerciantes de sus principales cantones vieron en este evento una ocasión propicia para elevar al Congreso los diferentes problemas que impedían el normal desenvolvimiento del comercio.

Entre las peticiones más importantes figuraba la proposición de la habilitación de sus puertos para el comercio con las colonias extranjeras aduciendo que era imposible que prosperara una nación agricultora, industrial y mercantil sin que concordara con el fomento y los intereses del comercio y de la industria.

Los cantones de Carúpano y Río Caribe tenían excelentes terrenos para el cultivo del cacao. El Gobernador de la Provincia, General Francisco Bermúdez, al enviar al Congreso una carta suscrita por los vecinos del cantón de Carúpano el 14 de abril de 1830, donde solicitaban la habilitación de aquel puerto para el comercio exterior, les exponía que serían muchas las ventajas que reportaría a sus y esta ley repercuta en forma favorable en la Provincia de Cumaná; porque el comercio estaba reducido simplemente al tráfico de una aldea a otra, y rara vez pasaba los límites de la Provincia:

...“por este motivo se ven obligados a vender el cacao que es el fruto comercial que tienen, al precio que le pongan los pocos compradores que especulan por este medio. Lo que no sucedería permitiéndoles sus exportaciones directas y sin obstáculos a puertos extranjeros”...³

Partía del principio, al hacer esta petición, de que al comercio exterior debía dársele la mayor extensión y facilidades para que prosperen los puertos. Pedían, además, que eliminaran las trabas que tenían los comerciantes y hacendados para la exportación de sus frutos y el uso de sus propiedades.

Las principales trabas que tenían eran las siguientes:

Para poder cargar un buque en cualquier puerto de la Provincia, el interesado tenía que ir a la capital por el permiso. Al regresar debía hacer escala en Cumaná, en donde tenía que consignarse para descargar, por lo cual sufría demoras y perjuicios. De allí debía conducir con el cabotaje las mercancías que pertenecieran a los comerciantes en los puertos, corriendo graves riesgos.

La provincia en general tenía su labranza en muy mal estado, por la falta de fomento y de producción.

Por todas estas razones esperaban del Congreso una respuesta favorable a sus peticiones.

El Congreso dicta la ley del 14 de octubre de 1830 estableciendo los puertos habilitados para el comercio exterior y los derechos y reglas para la importación y esta ley repercute en forma favorable en la Provincia de Cumaná; porque representaba la respuesta a todas sus peticiones.

Habilitaron para el comercio interior y exterior los puertos de Cumaná y Carúpano. Se habilitaron como adyacentes para la exportación el de Maturín y se le permitía importar de la isla de Trinidad.

Esta ley es reformada varias veces en esta década de 1830 - 1840 de acuerdo a los intereses o inconvenientes que presentó en el momento de su aplicación. La Provincia de Cumaná cultivaba en grandes cantidades el fruto del cacao, tabaco y café. Su capital Cumaná era un puerto habilitado para el comercio exterior y allí residía la Administración Principal de Aduana con sus resguardos.

La provincia exportaba sus productos para los siguientes países extranjeros:

Para Estados Unidos por los puertos de Baltimore y Nueva York.

Para Dinamarca por los puertos de San Thomas y San Bartolomé.

Para Gran Bretaña para los puertos de Liverpool, Antigua, Barbados, Granada, San Martín y Trinidad.

Para Francia por los puertos de Guadalupe y Martinica.

Para España por los Puertos de Puerto Rico.

3. *Actas del Congreso Constituyente*. 1830, p. 125.

Para Holanda por los puertos de Curazao y Aruba

Para Suecia por los puertos de San Bartolomé.⁴

En 1833, el Gobernador de Cumaná Eduardo Stophord, informaba que desde el cantón de Maturín se habían exportado hacia Trinidad: 38 290 libras de algodón, 125 almudes de almidón, 51 fanegas de frijoles, 2 fanegas de arroz, 121 cargas de papelón, 48 arrobas de carne, 72 fanegas de cacao, 11 novillos, 104 mulas, 24 vacas y 12 toretes.⁵

El cantón de Cumanacoa era eminentemente agrícola y de tierras muy fértiles condiciones excelentes para mantener un activo comercio; se cultivaba en este año de 1833, de 5 a 6 mil arrobas de tabaco de excelente calidad, pudiéndose cultivar un número mayor de haber existido más labradores. El cultivo del café también era abundante, aproximadamente 3.000 matas. Sus tierras, al igual que las de otros cantones, no se cultivaban como se debía porque además de la escasez de mano de obra, carecían de bestias para la extracción de sus frutos, haciéndolo en su mayoría en hombros.

El cantón de Cariaco era también agricultor, en un tiempo se cultivaban miles de quintales de algodón, pero para 1833 no lo sembraban por su poco valor (según Stophord). Producía en cantidad cacao aproximadamente 1.010 fanegas, caña de azúcar que proporcionaba 21 establecimientos de caña con sus trenes, 11 lambiques de destilar ron. La cosecha de maíz era abundante, aproximadamente 20 mil fanegas.

Carúpano y Río Caribe producían gran cantidad de cacao. La excelencia de sus tierras para el cultivo los colocaban entre los cantones más ricos; además su situación geográfica ofrecía a sus habitantes grandes facilidades para el transporte de sus frutos:

...“La siembra comercial del cacao en la costa marítima se debió a que el transporte del pesado fruto resultaba oneroso si los sembradíos se hallaban tierra adentro”...⁶

Los puertos de Río Caribe y Carúpano tenían un gran movimiento comercial en esta década de 1830-1840. Carúpano, además de cacao, exportaba ron, algodón y pescado salado principalmente; a Trinidad, café, cacao y azúcar.

Un informe del Estado del comercio durante el segundo trimestre del año económico de 1833 a 1834 de la Administración Subalterna de Aduana de Carúpano, nos muestra la demanda que tenía el cacao que se producía. La isla de San Thomas durante todo el siglo XIX desempeñó un papel importante en el intercambio comercial con la República de Venezuela y en especial con la Provincia de Cumaná, que también comerciaba con otras islas de las Antillas como Trinidad y Curazao:

4. *Hacienda Pública*. 1837. Documentos Suelos. Archivo General de la Nación. Caracas.

5. *Interior y Justicia*. 1833. T. XL, f. 120.

6. MARCO AURELIO VILA. *Concepto de Geografía Histórica de Venezuela*, p. 78.

...“Estas Antillas tienen en común el control estratégico de las comunicaciones marítimas (...) contaban para ello con la favorable posición geográfica que le permitió controlar el movimiento comercial entre el Mar Caribe y los puertos centrales”...⁷

San Thomas está situada cerca de Puerto Rico y pertenecía a los daneses; era un importante depósito de mercancías, al igual que Trinidad y Curazao de países como Dinamarca, Inglaterra y Holanda. Era un puerto libre:

...“Allí la aduana no hace ninguna inspección, y se paga solamente un flete por cada tonelada que transporta el barco”...⁸

Los productos o mercancías que se compraban a comerciante de éstas eran obtenidos a precios menores que los comprados a los comerciantes que importaban sus mercancías directamente de Estados Unidos o Europa, ya que los primeros compraban sus productos de segunda o tercera mano o por mecanismos ilegales, porque como es conocido el comercio ilícito era muy intenso en esta década. Carúpano tenía tráfico interior: La Guaira, Isla de Margarita, Barcelona, Ciudad Bolívar y Cumaná.

En el año económico de 1833-1834, por el puerto de Güiria se exportaba: cacao, plátanos, cocos, caballos, carneros, ganado vacuno, yeguas, chivos y maíz; en especial a Trinidad y San Thomas. Las mercancías que se importaban eran: Bacalao, carne de vaca, aguardiente, anís, ginebra, mantequilla, telas de algodón, lino, cañamo, entre los más importantes.

Por el puerto de Maturín se exportaba: algodón, cacao, marranos, novillos, yeguas, mulas, quesos, café, carne salada, pescado, casabe. Importaban telas de algodón, herramientas de agricultura, telas de lana, lino y cañamo, jabón, pólvora, harina de trigo.

Por el puerto de Cumaná se exportaba: cacao, tabaco, algodón, café, cuero de res, pescado seco, pieles curtidas, queso, sal. Las mercancías importadas eran: arroz, jabón, tabacos habanos, vinagre, cerveza, vino, mantequilla, pólvora, etc.

El movimiento mercantil de algunas de las aduanas de la Provincia de Cumaná, en el año económico de 1833-1834 fue el siguiente:

El puerto de Cumaná exportó mercancías por un valor de 50.985,57\$, e importó mercancías por un valor de 26.308,76 \$.

El puerto de Maturín exportó mercancías por un valor de 42.863,87 \$ e importó mercancías por un valor de 90.166,43 \$

El puerto de Güiria exportó producciones y mercancías por un valor de 52.511,90 \$ y se importó por un valor de 95.265,72 \$.⁹

La Revolución de 1835, mantuvo ocupada por espacio de más de cuatro

7. LOLA VETENCOURT. *El Imperio Británico en la Economía de Venezuela. 1830-1870.* p. 132.

8. AGUSTÍN CODAZZI. *Las Memorias*, p. 181.

9. *Hacienda Pública.* 1834. Documentos Seltos. Archivo General de la Nación. Caracas.

meses a la Provincia de Cumaná con graves repercusiones para su economía, que apenas comenzaba su reactivación.

Las consecuencias funestas de esta Revolución se extendieron hasta 1836, en esta Provincia; sin embargo el año económico de 1836-1837 arrojó una cierta recuperación en su balanza comercial.

Los cuadros con los movimientos comerciales, de este año, elaborado por el Administrador Principal de Aduana de Cumaná José Grau y su interventor Antonio Castro y Peinado, contienen los Estados de Comercio de Carúpano, Maturín y Cumaná; los datos que ofrecen son los siguientes:

El valor de las producciones y manufacturas que se exportaron en buques nacionales es de 285.914,42 \$ y en buques extranjeros de 130.710,78. Con un total por valor de 416.625,64 \$.

Los productos o frutos de más demanda en el exterior fueron en buques nacionales: 1.232.425 libras de cacao por un valor de 128.355,98; 348.840 libras de algodón por un valor de 51.066,93; 101.975 libras de pescado seco por un valor de 2.625; dulce o papelón en número de 2.625 por un valor de 1.862,53; ganado vacuno en número 1.605 por un valor de 32.924; cuero de res en número de 1.842 por un valor de 3.546,89; mulas en número de 51.230; entre los más importantes.

En buques extranjeros se exportaron los siguientes productos: 161.394 libras de algodón por valor de 24.430,10; 372.118 libras de cacao por valor de 53.440,79; ganado vacuno en número de 1.959 por un valor de 39.651; cocos en número 51.700 por valor de 696,50; 2.511 fanegas de maíz por un valor de 7.424; entre los productos de mayor demanda.

En cantidad y valor de mercancías y efectos importados, las cifras son las siguientes: en buques nacionales mercancías por valor de 26.088,34 y en buques extranjeros 74.307,17 con un valor total de 100.395,51.

Las principales mercancías importadas eran en ese año económico de 1836-1837: losas, muebles, maquinarias de agricultura, libros, arados, etc.

Se pueden observar en estos Estados de Comercio, aspectos interesantes con respecto a la reactivación de la agricultura en la Provincia de Cumaná, las mercancías que importaban en mayor cantidad los Cantones de Cumaná, Carúpano y Maturín eran: maquinarias de agricultura, arados, trapiches, alambiques y semillas.

Otros documentos investigados ofrecen datos del Estado de Comercio de los puertos principales de la República. Se observa que Cumaná fue uno de los pocos puertos en los cuales sus exportaciones superaron a las importaciones.

Por lo que se estima que ese año económico de 1836-1837 fue de prosperidad para esta Provincia.

En los ingresos por exportación e importación por las aduanas de la República, y en especial por la Provincia de Cumaná, en el año económico de 1839-

1840 se produjo un aumento, según la Secretaría de Hacienda, que se debía, a la paz que había disfrutado la República y al aumento de los derechos de importación (que demostraba también, la exagerada dependencia en el consumo de mercancías extranjeras), y al aumento de los frutos y productos nacionales que se exportaban. Los ingresos por importación de 1.462.673,66 \$; y por exportación de 198.324,88 \$.¹⁰

II. LA REVOLUCIÓN DE LAS REFORMAS

El gobierno tuvo que invertir grandes sumas de dinero para restablecer el orden constitucional. El Vicepresidente doctor Narvarte, en su discurso al Congreso el 26 de enero de 1837, al tratar el mensaje de la Hacienda Pública, dice que la revolución entorpeció la buenan marcha de la economía y le causó trastornos. Ocasionó, además, que la deuda aumentara por los gastos «extraordinarios para controlarla. El Congreso de la República en 1836, considerando insuficientes los ingresos por derecho de aduana para cubrir los gastos y cancelar la deuda que había aumentado con la Revolución de 1836, decretó el 25 de febrero el impuesto de “Contribución Extraordinaria”. El cual será tratado con detenimiento en la parte correspondiente a Ingresos y Egresos.

La Provincia de Cumaná en el aspecto económico fue seriamente afectada por la Revolución de 1835.

La producción de los cantones de Cumaná, Güiría, Carípano y Cariaco se vió paralizada, porque esos cantones fueron ocupados por los facciosos aproximadamente por cuatro meses y la población trabajadora fue reclutada para engrosar los ejércitos de los facciosos o del gobierno constitucional, en consecuencia quedaron abandonadas las cosechas que con abundancia se producían en estos cantones como las de café, cacao, tabaco y algodón. Si consideramos que en tiempo de paz los agricultores perdían gran parte de sus cosechas por falta de brazos en la época de recolección, se puede deducir los perjuicios que ocasionó esta revolución.

Al paralizarse la agricultura, se paraliza el comercio que desde 1831 lentamente se venía recuperando, los comerciantes suspenden sus negocios, la población reduce sus consumos porque disminuyen las rentas y se hacen precarias, decae el comercio interno y externo y disminuyen los ingresos por derechos portuarios que era la principal fuente del erario.

A pesar de que el inicio de la revolución de 1835 coincidió con el término del año económico de 1834-1835, fecha en la cual se elaboraban los estados generales de comercio y que en algunos cantones se perdieron los archivos y en otros fue imposible enviarlos a la Tesorería en Caracas por las acciones de los facciosos, la Secretaría de Hacienda elaboró los cuadros estadísticos y estados generales, para presentarlos al Congreso en su informe anual con la siguiente acotación al pie de los cuadros estadísticos:

10. *Memoria de Hacienda*. 1842, p. 3.

“Para no mutilar el cuadro anterior (con los movimientos mercantiles de las Aduanas de la República) por falta de los estados de algunas aduanas se han practicado las operaciones siguientes: (...) Las aduanas de Cumaná (...) van totalizadas con arreglo al estado general que envió el Administrador (...) después de restablecido el orden constitucional. (...) Estas diferentes variaciones no pueden producir sino una bien corta diferencia entre los totales de este cuadro y los que se tendrían sino hubiese ocurrido la falta de algunos estados por la insurrección del 8 de julio de 1835”.¹

En el año económico de 1835 a 1836, que coincide en los meses de su inicio con los finales de la revolución, hubo iguales dificultades para la elaboración de los informes de comercio y cuadros estadísticos. El Secretario de Hacienda, José Eusebio Gallegos, en 1837 expone en su informe al Congreso la situación de los ingresos en ese año económico y en el precedente que fue el de la Revolución en la forma siguiente:

“Los ingresos en el año de 1836 a 1837 serán cuando menos iguales a los del año de 1834 a 1835. El de 1835 a 1836 ha sido desgraciadamente el de la revolución en que al mismo tiempo que crecieron los gastos, menguaron los productos de las aduanas de Maracaibo, Puerto Cabello, Cumaná y Barcelona, cuyos puntos estuvieron en poder de los facciosos durante meses. Así que con el aumento resultivo del rendimiento íntegro de todas las aduanas en el año de 1836 a 1837 podrá pagarse ese saldo presupuesto”.²

En el caso de la Provincia de Cumaná, la Revolución de 1835, ocasionó graves repercusiones económicas:

...“la Tesorería se encuentra en las mayores angustias para cubrir sus atenciones ordinarias en consecuencia de los grandes débitos que contrajo el erario por causa de la revolución de 1835”...³

Con respecto a las Administraciones Subalternas de la Provincia de Cumaná informan quienes estaban desempeñando los cargos en el momento de estallar la Revolución, y quienes se encargaron durante la Revolución hasta que se restituye el orden constitucional. En el informe el Secretario de Hacienda se refiere con igual detenimiento a los Resguardos Marítimos, a los comandantes que ocuparon los cargos durante y después de la Revolución. Al referirse a los libros de los Resguardos, de gran importancia, por contener las cuentas de todas las oficinas de aduanas de la Provincia. El Administrador de Cumaná señala que:

“el de Cumaná se conservó, pero que ignoraba lo sucedido con los de Güiría, Carúpano y Cariaco, aunque suponía que estaban perdidos, porque durante la insurrección estuvieron todo el tiempo en peligro; pero que en cuanto tuviese noticias las transmitiría a ese Tribunal de Cuentas...”⁴

La estimación del Administrador de Aduana de Cumaná sobre la pérdida de los archivos de las Aduanas Subalternas se confirmó en un informe dirigido

1. *Memoria de Hacienda*. 1836.

2. *Memoria de Hacienda*. 1837, p. 5.

3. *Memoria de Hacienda*. 1838, p. 3.

4. *Idem*.

por el Gobernador de Cumaná al Secretario del interior y Justicia, donde le participa:

“que con motivo de la conspiración de julio, se perdió mucha parte del archivo (...) especialmente en Cariaco, Carup^o y Guyría, cuyas poblaciones fueron saqueadas”...⁵

El Administrador de Aduana de Cumaná, en oficio enviado al Presidente del Tribunal de Cuentas en Caracas, informa con detalle sobre los sucesos ocurridos desde el 20 de julio de 1835 en Cumaná y en los demás cantones de esa Provincia.

En este informe explica que desde el 20 de julio de 1835 la Administración Principal de Aduana de Cumaná quedó en manos del Sr. Andrés Martínez Mayobre y como Interventor el Sr. Ramón Fuentes.

El Interventor informa también que todas las erogaciones que se hicieron en el transcurso de la revolución, fueron hechas con empréstitos particulares, debido a que las Rentas Nacionales se redujeron a la nulidad con motivo de la revolución que afligió al país y que a estos empréstitos deben sumarse los gastos que de setiembre a diciembre incluyen: sueldos, gastos médicos, alimentación de prisioneros y militares, etc., que hacen un total de 59.608,79 pesos y advierte que no se incluye gastos de otras comisarías por no tener información.

En otra circular, el Administrador de la Aduana de Cumaná, le participó al Secretario de Hacienda en Caracas que:

“...la única falúa que prestaba todo el servicio de aduana, fue secuestrada por los facciosos (...) esta embarcación hace falta porque todo el servicio de aduana se está haciendo en botes particulares cuyo favor es necesario mendigar para que no haya omisiones en los deberes de los empleados respectivos”...⁶

El Interventor de la Aduana de Cumaná, Antonio José de Castro y Reynado, le envió al Secretario de Hacienda, José Eusebio Gallegos, en respuesta a su petición sobre las erogaciones que:

...“la noticia de los gastos expedidos por esta Administración hasta diciembre último para restablecer el orden constitucional (...) incluyó a Us. en copia, en la cual consta todas las erogaciones de que tiene conocimiento la oficina de mi cargo”...⁷

Este informe incluye el total de los gastos con motivo de la revolución; pero no especifica el monto de cada uno de ellos.

La causa principal del fracaso de la Revolución de las Reformas en el Oriente fue la falta de uniformidad o coherencia en la forma como pensaban gobernar el Estado de Oriente. En apariencia todos los conjurados tenían los mismos idea-

5. *Interior y Justicia*. 1837, T.. CLVII, f. 46, Archivo General de la Nación. Caracas.

6. *Hacienda Pública*. 1836, Documento Suelto, Archivo General de la Nación. Caracas.

7. *Idem*.

les: federación, restitución de los fueros militares, etc.; pero en la realidad cada uno de los dirigentes de la revolución la enfocaban de manera diferente.

El Jefe Superior de la Revolución Santiago Mariño confiaba especialmente en José Tadeo Monagas y en el General Manuel Valdez pero muy pronto se dió cuenta de su equivocación.

José Tadeo Monagas tenía en su pensamiento su propia revolución “colombiana”, la Revolución de las Reformas era sólo su escalón para apoderarse del mando de oriente. El General Valdéz pensaba en volver al campo constitucional. Carujo era un militar rebelde a toda disciplina.

El General Páez, conocedor de esta situación, que llevaría a las provincias orientales a inclinarse a favor del gobierno, desde un primer momento insistió en tratar con el General Monagas para separarlo de su principal aliado el General Mariño.

El observador extranjero Sir George Fitzgerald Hill, Gobernador de Trinidad, en noticias enviadas a Londres sobre “su origen y progreso” opinaba que:

“El origen de ésta (la Revolución) es sin duda alguna esa enfermedad de la ambición militar que, según demuestra la historia, existió siempre en los países que sufrieron una revolución y que sólo se cura por lo que es su consecuencia: un despotismo militar. En Venezuela, tal vez por desgracia, no ha habido tal despotismo después de la muerte de Bolívar”...⁸

Analizando los documentos investigados sobre las repercusiones políticas y económicas de la Revolución de las Reformas en la Provincia de Cumaná se concluye lo siguiente:

En el aspecto administrativo: que los facciosos tomaron el control de la Administración principal de Aduana de Cumaná y de todas las administraciones subalternas de los cantones; igualmente sucedió con los Resguardos Martítimos en donde sustituyeron a sus comandantes y destruyeron sus archivos y libros, al ser saqueadas y quemadas; en consecuencia se confirmó que se perdió la información con respecto al movimiento comercial de estos cantones.

Igualmente el servicio de correos y de Aduana que mantenía en contacto a la Provincia con la capital de la República se paralizó; porque la falúa que prestaba estos servicios fue secuestrada por los facciosos.

En lo político la Provincia en el aspecto constitucional fue separada del resto de la República y se pronuncian los facciosos por una República Federal proclamando sus jefes y las Provincias que comprenderían el “Estado de Oriente” y nombrando los comandantes y los jefes civiles y militares de esta Provincia.

Finalmente en el aspecto económico se puede deducir, con las conclusiones anteriores, que hubo paralización de la economía en los cantones afectados durante el tiempo que duró la Revolución. Los gastos aumentaron con los compromisos contraídos para restablecer el orden constitucional, en especial por gastos militares en la Provincia de Cumaná.

8. CARACCILO PARRA PÉREZ. *Mariño y las Guerras Civiles*, p. 401.

III. EL CONTRABANDO

El contrabando en Venezuela ha sido estimulado siempre, por el sistema fiscal existente; y por la cercanía de las islas del Caribe que ofrecían sus mercancías en términos muy favorables, tanto desde el punto de vista de precios como de las facilidades para realizarlo, debido a la brevedad de la travesía, la extensión de nuestras costas y la ineficacia de los resguardos marítimos y terrestres, lo que permitía introducir cargamentos con el menor riesgo posible de ser apresado.

Desde la época de La Colonia, la principal preocupación del Gobierno fue encontrar la forma de controlar el contrabando o al menos, de disminuirlo.

A partir de 1830, en momentos en que Venezuela estaba agobiada de compromisos que no le permitían la creación de un Resguardo Marítimo, este comercio ilegal se agudiza a tal extremo que se convierte en un verdadero clamor para los Administradores de Aduanas y comerciantes ya que estas prácticas fraudulentas disminuían “considerablemente” los ingresos del tesoro en el ramo de aduanas.

Los Secretarios de Hacienda, a través de las Memorias, fueron los portavoces oficiales de esta preocupación, proponen medidas para evitarlo y critican las medidas del Ejecutivo que consideraban ineficaces.

De todas las administraciones de aduanas de las Provincias de Venezuela le llegaban peticiones al Secretario de Hacienda para que librara una orden que contrarrestara el comercio ilícito. El Administrador de la Aduana principal de Cumaná, Ramón Gómez Sotillo, en una comunicación que envía al Secretario de Hacienda en Caracas, le participa la necesidad de prohibir el comercio de efectos extranjeros que realizaban desde las administraciones y subalternas de Carúpano, Güiría y Maturín a otros puertos principales y pide que se decrete una orden que:

“corte este comercio que resulta un perjuicio conocido al erario”...¹

El Congreso el 12 de mayo de 1834 dictó una ley sobre “Procedimiento en las causas de comiso y en casos en que se incurra en él”.² El Artículo 9º de esta ley especificaba que serían objeto de decomiso todo lo que hubiese desembarcado en las costas, bahías, ensenadas y ríos, o que se encontrara en botes con el mismo objeto, y cuyos derechos no estuviesen cancelados o asegurados en alguna aduana; y encajaba con las características de las costas de la Provincia de Cumaná y con el tipo de contrabando que allí se practicaba. Las principales haciendas de esta provincia se hallaban situadas sobre los ríos y orillas del mar, lo que facilitaba el transporte de sus frutos a los puertos con gran facilidad. Muchos de estos puertos sólo eran conocidos por los contrabandistas:

“...Su intermediación a las colonias extranjeras le brinda notables proporciones para el comercio: en treinta o cuarenta horas se pasa de Güiría y Maturín a la isla inglesa de Trinidad, y desde ésta en cuatro días, se recorren todas hasta San Thomas”...³

1. *Hacienda Pública*. 1832, T. LXXVIII, f. 277.

2. *Leyes y Decretos de Venezuela*. 1830-1840, pp. 195-196.

3. *Interior y Justicia*. 1833, T. XL, f. 120.

En el cantón de Maturín por su situación geográfica (limitaba por el Este con el Golfo Triste); porque tenía los mejores terrenos para criar ganado y para cultivar gran variedad de frutos y por poseer fáciles comunicaciones con Trinidad y las provincias de Barcelona y Guayana; era casi imposible evitar el contrabando. De la isla de Trinidad se introducía contrabando por los puertos de Güiría que los comerciantes conducían por su cuenta y riesgo a la Provincia de Caracas.

Numerosos documentos que se encuentran en el Archivo Principal de Cumaná dan testimonio de este tipo de comercio ilícito.⁴ Contrariando, de esa manera, la ley del 12 de mayo de 1834 sobre Comisos que especificaba que serían penados con esta ley, a todos los que condujeran de un puerto a otro mercancías sin las certificaciones requeridas en la ley de Cabotaje.

La ley del 12 de mayo de 1834 sobre Régimen de Aduanas a la importación, tampoco contribuía a impedir el contrabando, ya que el sobordo (presentación en las aduanas de todos los bultos que traía el buque hasta el puerto) no garantizaba que todos los bultos que se embarcaran en el puerto de procedencia llegaran al de entrada.

Por esta causa, el Secretario de Hacienda José Eusebio Gallego en 1837, pedía al Congreso que se establecieran cónsules o agentes comerciales en aquellos puertos extranjeros de donde generara más contrabando hacia nuestras costas. Porque los efectos o mercancías introducidas en esta forma por su cantidad y por no pagar derechos permitía venderlas en una tercera parte menos del precio legal.

El Congreso de la República en un esfuerzo por controlar el contrabando el 18 de mayo de 1837 reformó la ley del 24 de abril de 1833 sobre Resguardo Marítimo

En 1840, el Secretario de Hacienda, propone que se haga el servicio de resguardo marítimo en buques menores. Propone además, la construcción en el Puerto de Cumaná de una casa para el resguardo, que al mismo tiempo sirva de almacén que se construiría en la boca del río, o en los existentes en la ciudad, a conveniencia o juicio del Administrador de Aduana. Estos almacenes servirían para guardar los productos de importación y exportación, así como los de decomisos.

Pero los inconvenientes más graves, en el caso de la Provincia de Cumaná, se detectaban dentro del grupo de funcionarios de las respectivas aduanas. En primer lugar, el empleo de personal para desempeñar el cargo de celadores se hacía difícil, ya que:

“No siempre se encuentran personas para el destino de celador que sepan leer y escribir”...⁵

Por lo tanto, los Artículos 1º y 2º de la ley sobre Régimen de Aduanas, eran generalmente difíciles de cumplir. Por esta razón muchas veces el Administrador Principal de la Aduana de Cumaná recomendaba reformarlos.

4. *Contrabando*. 1836, Documento suelto. Archivo Principal de Cumaná.

5. *Memoria de Hacienda*. 1840, Biblioteca Nacional.

En general, las autoridades civiles que se encargaban en las diferentes aduanas subalternas de la Provincia de Cumaná de controlar y verificar las certificaciones de las mercancías que se trasladaban de un puerto a otro, no sabían leer. Los celadores se conformaban con reconocer el sello y la firma de los administradores; lo que significó una ventaja para los contrabandistas, por cuanto les era fácil conseguir el papel sellado y falsificar la firma del funcionario correspondiente. Esta situación era palpable en la década de 1840.

En el informe de la Junta Económica de Cumaná, enviada por su Presidente, Sr. Avendaño, propone al Gobierno como medidas para evitar el contrabando en esa Provincia, lo siguiente: Que se establezca un Resguardo Marítimo compuesto de buques menores como faluchos o esquifes, porque por su tamaño son accesibles a ensenadas, fondeadores y bahías. Armarse a tres guardacostas y ubicarlos uno dentro del Golfo Triste y custodiarse desde las bocas de Drago que divide la costa firme de la Isla de Trinidad hasta la boca del Caño Macareo, vigilando así los buques que entraban y salían de Guayana, Barrancas, Tabasca, Maturín, Güiría y otros puntos, y a los que navegaban por el Caño Corcuar, que conducía a las parroquias distantes del Cantón Carúpano; otro guardacosta custodiaría desde las Bocas de Drago hasta Río Caribe; el tercer guardacosta custodiaría desde Río Caribe hasta las isletas de Píritu, quedando bajo la vigilancia de los dos últimos guardacostas los buques que naveguen de Río Caribe, Carúpano, Sauceo, Esmeralda, Coche, Isla de Margarita, Cumaná y Barcelona.

Se puede observar, que aunque bien planificada estas medidas, eran muy ambiciosas por los escasos recursos financieros y humanos para su cumplimiento.

Atención aparte merecía el Cantón de Los Caños, en lo referente a este problema del contrabando, debido a lo extenso de su territorio, estaba formado por parroquias que antes pertenecían al de Maturín, aunque en lo gubernativo estaban o habían quedado separados; estaban dentro de la circunscripción de la Aduana de Maturín. Esto se debía a que las Parroquias de Barrancas (situada a las márgenes del Orinoco), Uracoa, Tabasca y Guaritica, así como otros caseríos distaban de Maturín de 60 a 80 leguas. Además casi todo el año estaban incomunicadas por grandes ríos intermedios que dejaban grandes pantanos intransitables. Estos mismos caños desaguan al Golfo Triste, podían ser navegables por buques pequeños y con una noche de travesía llegaba a la Isla de Trinidad.

De allí la facilidad de hacer contrabando; se intercambiaba provisiones por animales, porque en esa inmensidad no había aduana próxima, ni resguardo que vigilara. Proponía como solución, que además de la habilitación que tenía el Puerto de Barrancas para la exportación de ganado, se habilitara para la importación de consumo y el de las parroquias inmediatas hasta Tabasca.

En el informe del año siguiente, el Sr. Avendaño insiste en sus recomendaciones y destaca la inconveniencia de que todavía (agosto de 1840) el Gobierno confíe la vigilancia o resguardo de las costas de la Provincia de Cumaná a los buques al servicio de la Marina de Guerra Nacional, porque consideraba que estos

buques eran ineficaces en el momento de una persecución y ocasionaban grandes gastos.⁶

Se pudo observar que a lo largo de esta década, de esta u otra manera, se formulaban o proponían soluciones al gravísimo problema del contrabando en las costas venezolanas y en especial en las de Cumaná.

A pesar de conocerse la magnitud del contrabando, es especial de la Provincia de Cumaná, es muy difícil cuantificarlo.

Codazzi, en 1839, intentó hacer una evaluación de la cantidad de contrabando que se hacía en la República. De la Provincia de Cumaná destaca:

“el cacao como el producto con el que más se hacía contrabando, en especial por las costas de Paria”.⁷

Pero son datos que se desprenden de aproximaciones y que por tanto, no tienen una base sólida.

IV. INGRESOS Y EGRESOS

El arancel aduanero podía ser Derecho Ad-Valorem y Derechos Específicos. El Derecho Ad-Valorem tasa la mercancía de acuerdo a su valor declarado en los documentos de aduana. El Derecho Específico tasa la mercancía de acuerdo a su peso. El arancel aduanero de importación determinaba que:

“Los efectos importados en buques extranjeros que abonaban derechos específicos, tenían que pagar además un 5% de aumento calculado sobre el montaje de los mismos derechos específicos a pagar. Los que pagaban derechos ad-valorem abonaban además, un 5% adicional sobre el total de las facturas originales o sobre el avalúo que se hubiese practicado...”.¹

En los cuadros estadísticos con los movimientos mercantiles de las aduanas de la Provincia de Cumaná se observan las mercancías y frutos que pagaban derechos ad-valorem y específicos introducidos por sus puertos.

La Provincia de Cumaná con sus extensas costas con puertos aptos para la importación y exportación y sus tierras fértiles que cultivaban los principales productos de exportación, contribuyó a la captación de ingresos provenientes de los aranceles de importación y exportación.²

En abril de 1830, los vecinos de la Provincia de Cumaná, consideraron la separación de Venezuela de la Gran Colombia como una ocasión favorable para hacerle una petición al Congreso, desde sus distintos cantones, a fin de reactivar el comercio. Esa petición es sobre rebaja de derechos; porque consideraban que

6. *Memoria de Hacienda*. 1846, p. 70.

7. AGUSTÍN CODAZZI. *Resumen de la Geografía en Venezuela*, pp. 344-345.

1. ROBERTO MOLL. *Lecciones de Economía Venezolana*, p. 175.

2. *Hacienda Pública*. 1830, T. LII, f. 245, Archivo General de la Nación. Caracas.

pagaban, por ser propietarios de embarcaciones, crecidísimas sumas por derechos en las pocas ocasiones que las utilizaban para transportar los productos comerciales y alegaron lo siguiente:

(...) ¿No es ridículo por su improporción el pago de treinta pesos de derecho fijo que tendría que hacer una lancha de porte de cinco toneladas al que igual cantidad haría un buque mayor de cincuenta toneladas procediendo ambos de la Isla de Trinidad?...”³

Esta proposición de los vecinos de la Provincia de Cumaná al Congreso es una muestra de la situación precaria de la economía a principio de esta década de 1830.

Esta petición sobre rebajas de derechos de aduanas así como otras referentes a las trabas para la exportación de los frutos y el uso de las propiedades de los comerciantes y agricultores de los cantones de esta Provincia y la habilitación de sus puertos más importantes para el comercio exterior, como en el caso de Carúpano que pedía al Congreso el libre comercio con la isla de Trinidad.

Se ven satisfechas en la ley del 14 de octubre de 1830 que contiene decretos que responden a esas aspiraciones de los habitantes de la Provincia de Cumaná.

En la Provincia de Cumaná, los puertos habilitados por la ley de 1830 para exportación e importación eran Cumaná y Carúpano exclusivamente; para exportación los puertos de Güiría y Maturín, pero sólo podían importar a Trinidad. Güiría podía exportar los productos a Cumaná.

En los documentos sueltos⁴ investigados en Hacienda Pública, con los Estados de Ingresos y Egresos mensuales de la Administración Principal de Aduana de Cumaná y de las subalternas de Maturín Carúpano, Güiría, se observó que la mayoría de los egresos correspondían a gastos militares y que la mayoría de los ingresos provenían de los derechos de importación.

Por el puerto de Cumaná, las mercancías importadas que pagaban mayor derecho específico eran: tabacos habanos, jabón, arroz, vino seco, aguardiente de uvas, cerveza, manteca, mantequilla, vinagre y quesos.

Por el puerto de Güiría las principales mercancías importadas que pagaban derechos específicos eran: bacalao, jabón, velas de sebo, aguardientes, vino tinto, mantequilla, manteca de puerco, cebollas, galletas, pólvora, etc.

Por el puerto de Maturín las mercancías importadas que pagaban derechos específicos eran: jabón, pólvora, harina de trigo, vino tinto, barajas.

El valor de las mercancías importadas que pagaban derechos ad-valorem por los puertos de la Provincia de Cumaná eran los siguientes:

3. *Actas del Congreso Constituyente*. 1830, p. 120.

4. Se denominan Documentos Suelos; porque no están seleccionados, ni clasificados en tomos, ni folios, sino reunidos por años los de todas las provincias de la República. Por esta razón no se exponen al público. Archivo General de la Nación. Caracas.

CUADRO ESTADISTICO

1833-1834

<i>Aduanas</i>	<i>Buques nacionales</i>	<i>Buques Extranjeros</i>	<i>Total</i>
	\$	\$	\$
Cumaná	47.282,90	9.513,50	56.795,90
Maturín	18.262,46	168,75	18.431,21
Güiria	1.881,59	104,12	1.985,71

Hacienda Pública. 1834, Documento suelto. Archivo General de la Nación. Caracas.

Las principales mercancías importadas por el puerto de Cumaná que pagaban derechos ad-valorem en el año económico de 1833-1834 eran aceite de comer, alambiques, frutas secas, herramientas de agricultura, losa ordinaria, medicinas, muebles de casa, pañuelos de punto, papel, sombreros, telas de algodón, de lino y cáñamo, de seda, de lana, vestidos y ropa hecha, vidrios ordinarios, etc.

Por el puerto de Güiria los productos importados que pagaban derechos ad-valorem eran: telas y tejidos de lino y cáñamo, alambiques, aceite sin perfumar, herramientas de agricultura, sombreros, etc.

Por el puerto de Maturín las mercancías importadas que pagaban derechos ad-valorem eran: herramientas de agricultura, telas de algodón, telas de lana, muebles de casa, losa ordinaria, papel, etc.

Se observó en esta investigación que las telas de algodón, las herramientas de agricultura, los alambiques y calderos eran las mercancías que pagaban más derechos ad-valorem; pero que de manera especial los alambiques y calderos (instrumentos especializados para el procesamiento de bebidas alcohólicas) tenían más demanda para su importación, y por lo tanto, pagaban más derechos que las herramientas de agricultura en esta década.⁵

Las mercancías que no pagaban derechos o libres de derechos introducidas por los puertos de la Provincia de Cumaná eran los siguientes:

Por el Puerto de Cumaná: budares de hierro, oro, semillas y trapiches. Por el Puerto de Maturín las mercancías importadas libres de derechos eran: la plata macuquina. Por el Puerto de Güiria eran libres de derechos las siguientes mercancías importadas: oro y plata macuquina. En 1834, se prohibió este arancel.

Comparando el año de 1833 cuando por la Provincia de Cumaná se recaudó \$ 29.963,36 por derechos de exportación, con el año de 1834 que se recaudó por los mismos derechos \$ 10.505,95 evidencian un notorio descenso; aun cuando los cuadros publicados por la Memoria de Hacienda anuncia que había un balance a favor de la Renta Pública.⁶

5. *Hacienda Pública.* 1834, Documento suelto. Archivo General de la Nación. Caracas.

6. *Idem.*

Las agitaciones políticas en Venezuela, como la Revolución de 1835, son reflejos de la lucha que estableció la clase dominante por controlar o gobernar los intereses de la República y que ocasionaron grandes gastos que influyeron en la desorganización de nuestro régimen fiscal.

Cifras exactas sobre la recaudación de derechos de aduanas por los puertos de la República en el año económico de 1835, no se tienen por la insurrección de las Reformas que impidió que los Estados de Comercio llegaran a tiempo. Sin embargo, la Memoria de Hacienda, en el caso de la Provincia de Cumaná, advierte:

“...Las Aduanas de Cumaná (...) van totalizadas con arreglo al Estado General que envió el Administrador (...) después de restablecido el orden constitucional...”⁷

El cuadro demostrativo de los derechos recaudados por las aduanas de la Provincia de Cumaná en el año de 1837 a 1838; ofrece los siguientes datos:

CUMANA

<i>Aduanas</i>	<i>Importación</i> \$	<i>Exportación</i> \$
Cumaná	16.710,85	1.275,91
Carúpano	5.710,89	4.208,43
Güiria	1.850,45	4.649,82

Hacienda Pública. 1830, T. LII, Archivo General de la Nación. Caracas.

En el informe de las Juntas Económicas de Hacienda, correspondiente al de la Provincia de Cumaná; F. Avendaño, quien firma el informe, señala como la causa principal de la disminución considerable de los ingresos al comercio ilícito y propone al Gobierno en su informe:

“...sobre las medidas que convenga adoptar para evitar el contrabando; y sobre lo demás que interese para la más fácil y exacta recaudación de las rentas nacionales, a fin de que sirva hacer el uso que es consiguiente...”⁸

Es importante hacer notar, que estos informes de las Juntas Económicas de Hacienda de cada Provincia, ofrecen valiosos datos para el estudio de la economía de cada una de ellas. Sus principales funciones eran las de proponer al Gobierno todas las medidas convenientes para evitar el contrabando, averiguar cuáles son los terrenos y propiedades perfectamente al dominio nacional, vigilar sobre el cuidado de las propiedades nacionales. Los empleados de las rentas públicas de cada provincia tenían que dar a las respectivas juntas los informes y noticias que les pidieran.

7. *Memoria de Hacienda*. 1836, Biblioteca Nacional.

8. *Memoria de Hacienda*. 1840, p. 69.

Lamentablemente para esta investigación no es sino en el año de 1838 en la Memoria de Hacienda cuando aparecen estos informes, cumpliendo con la ley de 8 de mayo de 1837 que decreta la creación de estas Juntas Económicas de Hacienda que eran presididas por la primera autoridad civil.

CONCLUSIONES

Hemos podido conocer a través de esta investigación sobre la Provincia de Cumaná entre 1830-1840 y su influencia en la vida económica de la República, sus recursos potenciales como sus tierras fértiles y su gran extensión de costas y puertos, los principales frutos que comercializaban y los puertos habilitados para el comercio interior y exterior, y sus Estados de comercio.

Como el aspecto político definitivamente contribuyó a la importancia de la región. La Revolución de 1835 afectó los cantones de la Provincia y los importantes datos y documentos que demuestran las graves repercusiones que ocasionó en la economía nacional.

El contrabando, preocupación constante del Gobierno por su nefasta influencia en los ingresos del erario, merece atención su estudio por esta razón y en especial el realizado en esta Provincia, su gran extensión de costas propiciaba su activa práctica y hacía difícil su control. Las medidas como la creación de un Resguardo Marítimo para evitarlo fueron insuficientes.

Los ingresos y egresos, se le dedicó especial atención en consideración a que la fuente principal de ingresos de la Tesorería Nacional provenía del impuesto aduanero sobre importación y exportación, se demuestra cómo la Provincia de Cumaná representó una de las regiones que contribuyó a la reactivación de la economía de la República. Se demostró con cuadros estadísticos los derechos recaudados en algunos años económicos y la importancia de las Juntas Económicas de Hacienda, cumpliendo con la ley del 8 de mayo de 1837 que decreta su creación, sus informes aportaron valiosos datos para el estudio de la economía de esta Provincia en los últimos años del período estudiado.

BIBLIOGRAFIA

- ARCILA FARIAS, EDUARDO. *Economía Colonial de Venezuela*. México. Fondo de Cultura Económica. 1946.
- CODAZZI, AGUSTÍN. *Atlas Físico y Político de la República de Venezuela*. Caracas. Lith de Terry Fr. Cite Bergeret a París. 1840.
- CODAZZI, AGUSTÍN. *Las Memorias*. Caracas. Ediciones de la Universidad Central de Venezuela, 1970.
- CODAZZI, AGUSTÍN. "Resumen de la Geografía de Venezuela". *Obras Escogidas*. Caracas, Ediciones del Ministerio de Educación. 1960. Vol. I.
- CUNILL GRAU, PEDRO. *El País Geográfico en el Guzmanato*. Caracas. Ediciones del Congreso de la República. 1984.

- DE ARMAS, JULIO. *Historia de la Ganadería en Venezuela*. Caracas. Ediciones del Congreso de la República. 1974.
- GIL FORTOUL, JOSÉ. *Historia Constitucional de Venezuela*. Caracas. Tipografía Garrido. 1954. III vols.
- GÓMEZ, JOSÉ M. *Historia del Estado Sucre*. Caracas. Ediciones de la Presidencia de la República. 1981.
- GONZÁLEZ GUINAND, FRANCISCO. *Historia Contemporánea de Venezuela*. Caracas. Ediciones de la Presidencia de la República, 1954.
- LANDAETA, ROSALES, MANUEL. *Gran Recopilación Geográfica, Estadística e Histórica de Venezuela*. Colección Cuatricentaria de Caracas. Ediciones patrocinadas por el Banco Central de Venezuela. Caracas, 1967. II tomos.
- LOMBARDI, JOHN V. *Decadencia y Abolición de la Esclavitud en Venezuela. 1820-1854*. Colección Temas N° 61). E.B.U.C., 1974.
- MATHEWS, ROBERT PAUL. *Violencia Rural en Venezuela. 1840-1858*. Caracas. Monte Avila Editores. 1977.
- PÁEZ, JOSÉ ANTONIO. *Autobiografía*. Caracas. Tipografía Espinal e hijo. 1888.
- PARRA PÉREZ, CARACCILO. *Mariño y las Guerras Civiles. "La Revolución de las Reformas"*. Madrid. Ediciones de Cultura Hispánica. 1958.
- VETENCOURT, LOLA. *El Imperio Británico en la Economía de Venezuela. 1830.1870*. Caracas. Ediciones de la Universidad Central de Venezuela. 1981.
- VILA, MARCO AURELIO. *Conceptos de Geografía Histórica de Venezuela*. Caracas, 1970.
- VILA, MARCO AURELIO. *Aspectos Geográficos del Estado Sucre*. Caracas. Ediciones del Banco Central de Venezuela. 1980.
- VILA, PABLO. *Geografía de Venezuela*. Caracas. Ediciones del Ministerio de Educación. 1965. Ts. III.
- VILA, PABLO. *Visiones Geohistóricas de Venezuela*. Caracas. Ediciones del Ministerio de Educación. 1969.
- YANES, FRANCISCO J. y GÓMEZ, JOSÉ M. *Historia de la Provincia de Cumaná (1810-1821 y 1821-1983)*. Caracas. Ediciones Cromotip. 1983.

DOCUMENTOS IMPRESOS

- Actas del Congreso Constituyente de 1830*. Caracas. Ediciones del Congreso de la República. 1971. T. I.
- ARELLANO MORENO, ANTONIO. *Las Estadísticas de las Provincias en la Epoca de Páez* (Fuentes para la Historia Republicana de Venezuela). Caracas. Academia Nacional de la Historia. 1973.
- AZPURUA, RAMÓN. *Anales de Venezuela* (Documentos para la Historia de Venezuela desde el año de 1830). Caracas. Imprenta de Vapor "La Opinión Nacional". 1877. II Ts.
- BRAND, FEDERICO. *Una Mirada Retrospectiva sobre la Hacienda de Venezuela*. Caracas. Imprenta de George Clorser. 1850.
- MEMORIAS DE HACIENDA. 1830 - 1831 - 1832 - 1833 - 1834 - 1835 - 1836 - 1837 - 1838 - 1839 - 1840 y 1841.

MEMORIAS DE INTERIOR Y DE JUSTICIA. 1830 - 1831 - 1832 - 1833 - 1834 - 1835 - 1836 - 1837 - 1838 - 1839 - 1840 y 1841.

RECOPILACIÓN DE LEYES Y DECRETOS DE VENEZUELA. 1830-1840. Caracas, Serie República de Venezuela. 1982.

FUENTES DOCUMENTALES

El siguiente índice ofrece los documentos investigados en el Archivo General de la Nación. Sección Interior y Justicia y Sección Hacienda Pública. Para el estudio de la Provincia de Cumaná en el aspecto económico entre 1830-1840.

Es importante señalar que los documentos de la Sección de Hacienda Pública están recopilados en Tomos y Folios sólo hasta el año de 1833, por lo que fue necesario proseguir la investigación en los documentos no expuestos al público. Estos documentos están seleccionados por años exclusivamente y reunidos los de todas las Provincias, sin otra identificación. Por esta razón los documentos que contienen información sobre la Provincia de Cumaná; los identifiqué con el año y la denominación de "Documento, suelto".

Los documentos del Archivo Principal de Cumaná son exclusivamente, sobre comercio ilegal; porque no se encontró información importante relacionada con los demás aspectos que componen esta Tesis.

DOCUMENTOS - *Sección Interior y Justicia 1830-1840*

- Cosecha de tabaco. 1830. T. VI. F. 160.
- Ley sobre los derechos de exportación. 1830. T. XVII. F. 53.
- Decreto mandando a cesar en parte el impuesto de alcabala. 1830. T. XLI. F. 277.
- Nombramiento del Sr. Vicente Lecuna para Gobernador de la Provincia de Cumaná. 1831. T. XXX. Fs. 145 a 147.
- Comunicación con el nombramiento de Antonio José de Castro para interventor de la Administración Principal de la Provincia de Cumaná. 1832. T. LIX. F. 180.
- Decreto sobre exoneración de derechos de Patente de Navegación. 1888. T. LXXXIII. F. 136.
- Nombramiento del Coronel Eduardo Stofford para Gobernador de la Provincia de Cumaná. T. LXXXIII. F. 94.
- Decreto sobre exportación de frutos. T. LXXXIII. F. 185.
- Reforma sobre Derechos de Puertos. T. LXXXIII. F. 196.
- Movimiento de exportación e importación de la Provincia de Cumaná. 1833. T. XL. F. 120.
- Restablecimiento de la Autoridad Constitucional de la Provincia de Cumaná. 1835. T. CXI. F. 377.
- Sobre derechos de exportación 1836. T. CXXXVI. F. 246.
- Ley sobre Tráfico Marítimo. 1836. T. CXXX. F. 74.
- Pérdida de los Archivos de Cariaco, Carúpano y Güiria por causa de la Revolución. 1835. T. CLVIII. F. 48.
- Medidas para combatir el contrabando. 1837. T. CLVIII. F. 326.
- Decreto sobre comisos. 1839. T. CLXXXVIII. F. 11.

DOCUMENTOS - *Sección Hacienda Pública 1830-1840.*

- Cuadro demostrativo de los Derechos recaudados por las Aduanas de la República en el transcurso de los años 1830-1841. T. LII. F. 245.
- Prohibido el comercio en buques menores de Carúpano con la Isla de Trinidad. 1830. T. L. F. 159.
- Aviso de la Administración Principal de Aduana de Cumaná del recibo del oficio de la Secretaría de Hacienda sobre el cumplimiento de las leyes que organizaran las leyes Nacionales. 1831. T. LXIII. F. 215.
- Estado General del ingreso y egreso de la Administración de Cumaná. 1831. T. LXIII. F. 316.
- Decreto sobre Derechos de Sal. 1833. T. LXXXVII. F. 176.
- Cuadro demostrativo de los derechos de importación y exportación. 1833. T. LII. F. 92.
- Decreto sobre Resguardo Marítimo. 1833. F. 183.
- Arancel para el cobro de los derechos de exportación. 1833. T. LXIII. F. 192.
- Decreto sobre Derechos Portuarios. 1833. T. LXIII. F. 196.
- Cuadro que contiene el movimiento mercantil de importación y exportación de la Provincia de Cumaná. 1840. Documento suelto.
- Informe sobre los Sucesos del 20 de julio de 1835; por la Administración de Aduanas de Cumaná. 1836. Documento suelto.
- Erogaciones con motivo de la Revolución de 1835-1836 Documento suelto.
- Nombramientos para distintos cargos en la Administración de Aduanas de Cumaná. 1836. Documento suelto.
- El Administrador de Aduana de Cumaná participa el secuestro de la única falúa pra el servicio de Aduana. 1836. Documento suelto.
- El Gobernador de la Provincia de Cumaná participa la pérdida de los archivos de las Aduanas Subalternas. 1836. Documento suelto.
- Estados de Comercio de las Aduanas de Cumaná. 1836-1837. Documento suelto.
- Estados Generales de Comercio de exportación de las Aduanas de la Provincia de Cumaná. 1838. Documento suelto .
- Estados Generales de Importación. Provincia de Cumaná. 1838-1839. Documento suelto.

ARCHIVO PRINCIPAL DE CUMANÁ:

Contrabando. 1833. T. 2. Cuaderno N° 3.

Contrabando. 1836. Documento suelto.