

Las Mulas en los Llanos en el Tiempo Colonial y la Gesta de Independencia

Armando González Segovia

Doctor en Historia

Universidad Nacional Experimental de las Artes

Acarigua, Estado Portuguesa, Venezuela

armandogonzalezsegovia@gmail.com

Artículo Original

Mules in Venezuela's Llanos at colonial times and in the feat of Independence

RESUMEN

Hasta ahora pocos son los trabajos dedicados al estudio de las mulas en Venezuela muy a pesar de que estos animales tuvieron gran importancia en la producción y el comercio en Venezuela y América ya que sobre sus lomos viajaron alimentos, utensilios, herramientas, las pocas maquinarias existentes, libros, y todos los enseres existentes, así como de su sudor se dio mucha de la producción agrícola y de los trapiches. Este trabajo analiza el papel de las mulas en el llano venezolano, su importancia en el desarrollo económico colonial así como su papel en el éxito de la gesta independentista.

Palabras Clave: Ganadería Mular, Historia, Venezuela

ABSTRACT

So far there are few works devoted to the study of the mules in Venezuela, in spite of these animals had great importance in the production and trade in Venezuela and whole America because on their backs traveled food, utensils, tools, the few existing machinery, books, and all existing equipment, as well as their sweat gave much of agricultural production and the mills. This paper analyzes the role of mules in the Venezuelan Llanos, its importance in the colonial economic development and its role in the success of the independence movement.

Key Words: Mules, History, Venezuela

Sobre mulas y arreos

La mula resulta del cruce biológico entre un burro u asno y una yegua; cuando se cruzan un caballo y una burra o asna, resulta un mulo, macho romo, burreño o burdégano. Ambos son creados por el ser humano. Se diferencian en que el primero se parece más a burro y el segundo al caballo. La mula posee una resistencia y fuerza superior a sus progenitores y era utilizada en tiempo cuando no había transporte mecánico, para transporte de carga, para arar los sembradíos, y mover los ejes de las máquinas, ya para sacar agua o para trapiches. Asume características de sus creadores: paciencia, resistencia, valor y fuerza.

Recordamos que Luis Jara, nuestro abuelo materno, solía contar las largas jornadas que en su arreo hacía transportando víveres y cosechas desde Paujicito, Uveral, Yacurito, en los campos de Pritu y Turén, estado Portuguesa, hasta Acarigua, Barquisimeto y Valencia, hasta mediados del siglo XX. Eran jornadas que duraban ocho a diez días hasta dos meses de ida y vuelta, cuando no existían vehículos de carga. Recordaba mucho la mula campanera que guiaba el arreo por ser la más inteligente. Era adiestrada para esta faena desde pequeña, solía decir “cuando se maleó esta mula, el arreo cayó en desgracia”, aludiendo que al morir ésta, aquellos perdieron gran parte de su entereza y también perecieron. Fue uno de los últimos arreadores de recuas para transporte de víveres y cosechas de por esa zona. Se partía con siembras y venía con víveres y productos de mercado.

Hoy duermen en el olvido de los científicos y estudiosos de las ciencias, a pesar de la importancia que antaño tenían. Resulta una excepción casos como el de Ramón Aizpurua quien dedicó una investigación a estos animales *“Las mulas venezolanas y el caribe oriental del siglo XVIII: datos para una historia olvidada”*. No sería difícil a ningún investigador elaborar un trabajo sobre la importancia de las mulas en la producción y el comercio en Venezuela y América ya que sobre sus lomos viajaron alimentos, utensilios, herramientas, las pocas maquinarias existentes, libros, y todos los enseres existentes, así como de su sudor se dio mucha de la producción agrícola y de los trapiches. La gesta de independencia difícilmente se hubiese logrado sin el transporte mular de armas y víveres. Quizá exista alguien que le motive hacer un trabajo de este tipo, ya sea desde la historia o la historia de la medicina veterinaria.

Las Leyes de Indias

En el Libro VI, título XVII, de la *Recopilación de Leyes de los reynos de las Indias*, bajo el subtítulo *“Que los cavallos de buena casta se echen a las yeguas, y no asnos garañones”*, se prohíbe que los asnos garañones traídos del mar Mediterráneo se eche a las yeguas, es decir regula la reproducción de los animales, pero por otra parte las mismas leyes prohíben que se levanten cercas y corrales, por ser comunes los pastos y las aguas que sería una de las formas de controlarlas, estableciendo que *“Mandamos que lo contenido en la lei antes desta se guarde, i cumpla inviolablemente, sin que en ello aya falta alguna”*, porque se cae en las *“penas contenidas en la dicha lei, i mas , de otros veinte mil maravedis, i dos años de destierro por la primera vez”,* doblando la pena la segunda vez y la pérdida de la mitad de los bienes la tercera vez.

Si contrastamos esta norma con la terquedad de la realidad que indica que los llanos esta era una de las mayores zonas ganaderas y por tanto una de las principales donde salía el comercio mular, que fue mucho más comercial por la resistencia a las cargas que se le atribuye, se tiene que fue completamente estéril la norma y que nadie se le podía aplicar puesto que todos los criadores, también comerciaban sus mulas legal e ilegalmente.

Es de imaginarse a los dones de hato, a sus doñas o caporales corriendo detrás de los asnos para que no se montaran en las yeguas, por sus diferentes sitios de hato, para correr y evitar se consume la violación de las Ley de Indias, por supuesto esto nunca ocurrió y buena una norma de papel sin aplicación práctica.

Desde temprana colonización existen referencias al comercio mular. En 1590 de la encomienda de Tomás Matute, en la zona del Pao, cerca del río Orupe, hubo violencia manifiesta. los indígenas se reunían por el Tinaco, desde donde se organizaban para atacar los *“cristianos”* en sus estancias, apropiándose de los ganados, caballos, mulas y lienzos; desde Nirgua salían a poblar las *“tierras llanas”*.

Para finales del siglo XVI ochocientos indígenas se fugaron de la provincia de Nirgua, en la gobernación de Venezuela, y en ocasión que un capitán fue a enfrentar a los caribes de los llanos, y entonces algunos indios:

“...dieron sobre los españoles que estaban descuidados y mataron siete y los demás se escaparon a mucho riesgo de las vidas y dos o tres días saltaron al capitán Garci González de Silva, que venía de la tierra adentro y traía mil quinientas cabezas de ganado y gran cantidad de mulas cargadas de lienzo...”

La sublevación indígena se manifestaba contra uno de los más representativos conquistadores: El capitán Garci González de Silva, a quien le expropiaron mil quinientas (1.500) cabezas de ganado y gran cantidad de mulas cargadas de lienzo.

En 1695 el Gobernador y Capitán General de la Provincia de Caracas, Don Francisco de Berroterán, en las *“Instrucciones Sobre Tributo, Salario y Régimen de los Indios de Venezuela”*, establece que:

“Los indios que quisiere concertarse para hacer viaje con las arrias de mulas, sirviendo de arrieros, lo podrán hacer a su voluntad, interviniendo el corregidor, para que no los ajusten a menores cantidades de lo que fuere razonable y equivalente a este género de ocupación según las distancias y asperezas de los caminos en que se considere mayor el trabajo”.

Los indígenas podían ser arrieros, bajo el seguimiento del corregidor, como correos de caballo o de a pie, transitando por los caminos, que eran las mismas vías establecidas por los aborígenes, ya que el conquistador y colonizador no llegó a estas tierras *“abriendo caminos”*, sino utilizando los existentes.

Comercio y Producción Mular

Ramón Aizpurua considera que el intenso comercio de mulas entre Venezuela y las Antillas se debía a la producción en los ingenios azucareros, cuya energía era preferida para activar los molinos que le producían, sobre la energía eólica o la hidráulica que eran las otras formas de moverlos. Por ese motivo en el Caribe anglo-francés, donde escaseaban estos animales, *“se vieron obligados a buscarlas en el mercado exterior”* y por el *“crecimiento del cultivo de azúcar tuvo necesidad de abastecerse en mercados más lejanos”*, así que Saint Domingue, Guadalupe, Martinique, al igual que las islas británicas

Barbados, Tobago, Grenada, debieron buscar mulas:

“Tierra Firme, que en gran parte correspondería a la actual Venezuela, fue el gran abastecedor de mulas de las islas de las Antillas orientales gracias

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

Es de observar que estos puntos servían de embarque a la producción se encontraba en los llanos, si aciertan las referencias de las *Relaciones Geográficas* del tiempo colonial que indican que eran llevadas desde los llanos de Guanare, San Carlos, Calabozo, denominadas entonces llanos de Caracas, de Carora, así como de Barcelona y Cumaná, y las zonas de Hueque y Los Taques, donde existían lugares de engorde para cotizarlas a mejor precio. “La referencia a la impresionante riqueza ganadera de los llanos resulta redundante después de las claras noticias dejadas por los viajeros, desde el más oscuro y olvidado de ellos hasta Humboldt, que dedica varios pasajes al comercio de mulas”.

El comercio de mulas era significativo, como animal carga. Se criaban mulas en el Valle de Cocorote, Taría, San Carlos, San Jaime, Barquisimeto, Guanare, San Felipe, Carora, Coro, Ospino y Araure. Para 1767-1768, se estima que desde El Tocuyo salían de trescientas (300) a cuatrocientas (400) mulas al año, que conducidas a San Felipe a Puerto Cabello le quitaban un (1) peso por cada una, algunos productores llegaron al punto de hallarse angustiados por la escasez de mulas para sacar sus frutos como los pobladores de Aroa quienes necesitaban transportar sus productos hasta Puerto Cabello.

Joseph Luis de Cisneros refirió años antes la abundancia de queso, que se vende a ocho o diez reales la arroba y que los llanos sacaban muchas recuas de mulas “...en especial de la Villa de San Carlos, de la Ciudad de San Sebastian, y la Villa de Calabozo, donde ay Atos tan crecidos...”, y que en San Carlos existen crecidos atajos yeguas donde:

“...producen innumerables Mulas; de modo, que ay Criador que coge quatrocientas en cada año: Los mas Atos, pasan de quinientos Cavallos de servicio; y producen tanto las Yeguas, que hay parage donde se encuentran alzadas, o montaraces, que parecen un Ejercito de Cavalleria, y en sintiendo la Gente, huyen con tal estruendo, que parece un Terremoto, ó tempestad desecha: es difícil sujetar este Ganado, por que és sumamente altanero; y de ordinario se matan huyendo: ...”

Esta rica producción de ganado, yeguas, caballos de servicio, y mulas era comerciadas con los “valles de las costas del mar”, desde “los llanos de San Sebastián, del Pao, San Carlos y Guanare” donde “hay muchos hatos de ganado vacuno, caballar y mular” de tal magnitud que existen “ganaderos que no sabe el ganado que tiene”, por lo que “hacen rodeo, o batida en todo su término para reconocerlo y herrarlo, y hay algunos que yerran 10 mil becerros cada año” y “los esquilmos que les deja este ganado es bastante” además de “leche, queso y manteca, que van a vender a los demás pueblos...”, según el mismo autor.

De Guanare se reseña que un solo criador podía obtener doscientos cincuenta (250) mulas al año, muchos otros ciento cincuenta (150). Estas bestias eran vendidas a mercaderes que compran los muletos de sus crías por sólo diez pesos (10) cada uno “y los sacan de la jurisdicción con el pretexto de criarlos en otra, y los sacan por al Mar para venderlos a los Extranjeros furtivamente por cuarenta o cincuenta pesos cada uno”, lo que da por resultado un comercio altamente lucrativo para los vecinos y clandestino para el rey, ya que no se paga nada con este comercio a la Real Hacienda. Es muy posible que no solamente fuese Guanare sino la zona de San Carlos ya que las condiciones de producción y geográficas eran similares, lo cual se puede inducir partiendo del testimonio que a continuación estudiaremos.

Diez años después la situación empeoraba. El Intendente José de Abalos instruye a los Tenientes y Justicias Mayor de San Carlos, Carora, Guanare y Calabozo porque pese a “estar prohibida la conducción de mulas desde los llanos de esta Provincia a la Jurisdicción de Coro”, sin expresa licencia del Gobernador y de la recién creada Intendencia, dice:

“...tengo entendido que bajo el pretexto de pasar a buscar sales, y con otros aparentes motivos, suelen conducirse las mulas a la costa sin que se verifique su retorno, respecto de lo cual, y para evitar este pernicioso fraude, encargo a V.M. que cuando algún arriero, dueño o conductor de cargas saliese con dichos motivos, u otros de igual naturaleza, deberá obligarse a retornar con carga las mismas caballerías que hubiese sacado...”

De tal manera que la misma situación de contrabando con las mulas se mantiene. Se van cargados con mercancías y regresan sin la mercancía ni las mulas. Negocio muy rentable ya que en las Antillas era muy bien cotizadas para mover los trapiches azucareros y era precisamente la Provincia de Venezuela la principal abastecedora de mulas a las islas antillanas por la riqueza ganadera de la región, ya sea del ganado manso de crianza o cimarrón.

Entre las principales zonas productoras de mulas se encuentran llanos de Caracas, donde se ubica la jurisdicción de San Carlos de Austria, de Barcelona y Cumaná, así como la zona de Carora. Este intenso comercio hacia que no fuese extraño el que se apresasen navíos holandeses con contrabando tanto de cacao, como de cueros y mulas.

Hubo cambios de esclavos por mulas y reses entre San Carlos y Maracaibo, como sucedió en 1781, asimismo entre La Victoria, San Carlos y El Pao de San Juan Bautista se cambiaron mil setecientos dieciocho (1.718) esclavos por reses y mulas, entre 1800 y 1808. Por ese mismo año el Obispo Martí se sorprende de la riqueza ganadera de la zona, en especial por la venta de mulas:

“...Los vecinos de esta villa antes eran más ricos que ahora por las ventas de las mulas que ahora están suspendidas. Estos vecinos tienen grandes hatos de ganado vacuno y de ganado mular, así en las inmediaciones, esto es, en el territorio jurisdiccional de esta Vicaría, como en el territorio de Guanarito, en el de San Jaime, el de San Antonio agregado de San Jayme y en el territorio de la otra banda de Apure....”

No informa porque se había suspendido el comercio de mulas, pero si sobre la importancia indiscutible del mismo por el valor de los animales que se supera con mucho al de los vacunos. Para 1775, se considera que una res vale de 10 a 12 reales (peso y medio), un caballo 18 a 20 reales y una mula cerrera, 10 pesos.

Esta proporción se mantiene para 1815, mientras una res se vendía entre 5 o 6 pesos una mula se cotizaba entre 15 y 20 pesos, según los registros llevados por la Real Hacienda sobre el pago de las Alcabalas, como impuesto que grava transacciones de compra-venta o trueque de muebles, inmuebles y semovientes.

Desde el 1° de septiembre de 1815 hasta el último de junio de 1816, se pagó por concepto de Alcabalas en la jurisdicción de San Carlos dos mil ciento cincuenta y nueve pesos seis reales (2.159 ps, 6 rls); de un total en ventas de diez mil setecientos diez pesos, dos reales (10.710 ps, 2 rls).

De estos, los conceptos de compra-venta de mulas las Alcabalas totalizan novecientos sesenta pesos, seis reales (960 ps, 6 rls), de un total de cuatro mil doscientos setenta y ocho pesos (4.278 ps.), cifras que indica que el comercio de mulas representa el 44, 48% de los ingresos de la Real Corona por Alcabalas en ese momento.

Claro, este impuesto era mucho mayor para el ganado mular que para los vacunos, mientras las reses pagaban entre el 4 o 5 por ciento de Alcabalas, por las mulas se pagaban un promedio del 16 por ciento, sobre todos porque las que se refieren en este tiempo era para comerciar fuera de la provincia, por Puerto Cabello con destino a las Antillas, porque además del porcentaje normal del impuesto se pagaba Derechos Reales, seguro, flete, Alcabala de mar, Armada, que aumentaba el valor impositivo.

Las mulas eran utilizadas como forma de pago, intercambio, garantía en censos, capellanías, cofradías y todas la diversidad de obras pías que la iglesia gestaba como forma de consolidación de su poder económico en la época colonial.

Para 1821-1822 se estima que se exportan diez mil mulas anualmente, según estima Francisco Antonio Zea, y describe la forma como eran transportadas:

“...Es muy curioso ver como se embarcan estos animales; los baxan con cuerdas, y después los suben a bordo por medio de una máquina que semeja a un cigüeñal. Las mulas puestas en dos filas con dificultad se pueden tener de pies con el movimiento y bamboleo del navío y para amedrentarlas más y hacerlas más dóciles tocan el tambor durante todo el día y gran parte de la noche. Es fácil adivinar de que tranquilidad gozara el pasajero, que tenga el valor de embarcarse para la Jamaica en un barco cargado de mulas”

El transporte de mulas era constante, como lo comprueban diversos testimonios, y con el repique de tambores para que permanecieran alertas durante el viaje hacia las Antillas, de manera que o durmieran y al acostarse perecieran por las pisadas de las otras, mientras que la máquina era como una plataforma móvil por un cigüeñal.

En San Carlos se refieren desde finales de 1815 hasta mediados de 1816 las siguientes acciones de compra - venta de mulas:

Cuadro N° 1

Compra-venta de mulas, septiembre de 1815-junio 1816

Alcabala	Concepto
500 ps	De 800 en que José Antonio Landa vende 40 mulas a Juan Antonio Falte, capitán del Bergantín Ignacio, montadas en la embarcación (fol. 3)
4 pd	Por venta de 4 mulas que Francisco Arias ha vendido a don Francisco del Pino quien ha comprado por cuenta de José Ron para embarcar (fol. 4 vto.)
25 ps	De la venta de José Francisco del Pino hace de mulas (no dice cuantas) a "Mister Juan Faste del comisionado de Cuazao p ^a . nevergar" (fol. 5)
100 ps	Pagado por José Francisco Landa por compra que hizo de 30 mulas a 20 ps, a varios hacendados de la villa "que remitió a Puerto Cabello a lo sres. Basora y Galardi para nabegar" (fol. 8)
97 ps	Pagado por Antonio Hernández por compra de mulas a 20 ps, a varios hacendados que puso a su cuenta y riesgo en Puerto Cabello para navegar (fol. 8 vto.)
3 ps 5 rls	Por 72 ps de venta hecha por don José Joaquín Aorta y su cuñado a José María Mosquera de 12 muletos a seis pesos (fol. 8 vto)
102 ps	Pagado por José Francisco del Pino por mulas que compró en esta jurisdicción, a 20 ps, por cuenta y riesgo de los SS Orelli y la Compañía del Comercio de Jamaica para ser enviadas a Puerto Cabello. La guía consta 123 mulas, y "de las veinte y una pago la alcabala en el pueblo de El Baúl" (fol. 9)
16 ps 6 rls	Por 336 ps de venta que hace Francisco Acuña a Francisco del Pino de 21 mulas 16 ps (fol. 10)
45 ps 5 rl	Por 412 ps de valor de la compra de 57 mulas hecha por Francisco del Pino a Pedro Britos, conducidas del pueblo de Cunaviche, con guía del 31 de enero (fol. 11)
45 ps 5 rl	Por 412 ps de valor de la compra de 57 mulas hecha por Francisco del Pino a Pedro Britos, conducidas del pueblo de Cunaviche, con guía del 31 de enero (fol. 11)
13 ps 1 rls	Por 272 ps de compra de José Francisco del Pino hace al Alférez Real Gabriel de Herrera de 14 mulas a 18 ps "de su fierro" (fol. 11 vto.)
9 ps	Por 180 que don Antonio Paz vendió a Vicente Peralta 12 mulas "de su fierro" (fol. 19)

Fuente: AGN. Colonia. Real Hacienda y Alcabala, procedencia San Carlos. Código 2241, año 1815. Procesamiento Armando González Segovia.

En su mayoría las mulas eran adquiridas para el comercio exterior. Hubo personas que se dedican a la compra y venta de mulas como forma de enriquecerse, como es el caso de José Francisco del Pino quien de las doce transacciones en los meses referidos el participa en seis. Otros comerciantes de mulas son José Antonio Landa, José Francisco Landa, Antonio Hernández, Gabriel de Herrera y Antonio Paz entre 1815-1816.

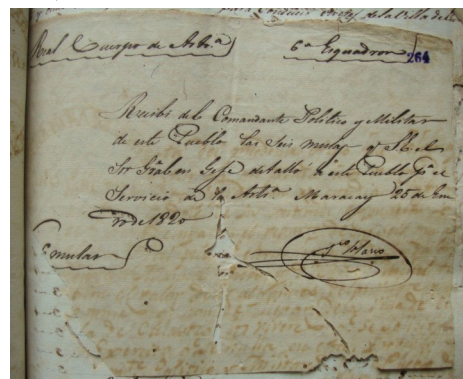
La Gesta de Independencia

Por supuesto a la hora de la guerra entre la Corona española y las patriotas, las mulas fueron de gran importancia. En ellas se transportaban los víveres y alimentos, así como las armas para el enfrentamiento bélico.

En una investigación Héctor Pedreñe Trejo apunta que muchos caudillos regionales, "sin tener muy claros los acontecimientos, aceptaron sus designaciones y se aprestaron a concurrir a cualquier acción favorable a la estabilidad de las nuevas instituciones del gobierno en la provincia"; sin percibir la dimensión que tomarían los acontecimientos posteriores, de allí que muchos "comerciantes, militares, funcionarios, sacerdotes, artesanos, que una vez comenzada la guerra y declarada la independencia, reaccionaron contra ella para tratar de volver al antiguo régimen" y que esto es posible que le ocurriera a Juan José Cruces, pardo de San Juan Bautista del Pao, "adversario tradicional de los ricos de San Carlos, que fueron opuestos a la fundación y primacía en los llanos de la villa del Pao", entendiéndolo que "él no podía ir contra la Monarquía, a la cual prestó servicios sobresalientes, hasta donar cantidades de dinero y mulas, caballos y vestuario, al rey..."

Porque este rico pardo aportó mucho dinero a la causa realista, para octubre y noviembre de 1816, dona veinticinco (25) pesos para gratificar cincuenta (50) hombres que salieron de la villa del Pao al ejército, además de "25 vacas gordas para que vendidas se aplicase su producto a 50 vestuarios de una Compañía de la misma villa, ofreciendo dar el completo de lo que faltase para dichos vestuarios" y un luego otro aporte de "50 caballos para el servicio del Rey, comprados a vecinos particulares por no tenerlos de su cría" y también "ha ofrecido 10 mulas aperadas con su arriero para que sirvan en el ejército (sic) expedicionario durante la campaña, con tal que concluido se le devuelvan las que queden vivas".

Otro ejemplo de esto lo constituye el expediente (cuya fotografía se coloca a continuación)



sobre compra de seis mulas de línea y alquiler de veinticinco más valoradas en ciento treinta y cinco pesos (135 ps) las primeras y en ciento cincuenta pesos (150 ps) las segundas, para el 6° *Escuadrón ligero del Real Cuerpo de Artillería* para el transporte de víveres y armas desde Villa de Cura hasta la Villa de Calabozo de las fuerzas bajo el mando del Gral. Pablo Morillo, cuyo costo se prorratea entre vecinos subversivos, en enero de 1820.

Luego de recibir la correspondencia donde se dice que la complicada situación local y las “continuas remesas de víveres, municiones y demás cargamentos de Valencia p. la laguna de Tacarigua con dirección a diversos destinos de los Llanos ocupados por las tropas del Rey N. S” a pesar del “doloroso quadro qe. se presenta en su estado actual”, seguirán las tropas hasta Calabozo “con la presente necesidad de que sea atendida la tropa de vanguardia” al mando de Francisco Tomas Morales.

Se reúnen Julián de la Torre, Francisco Michell y Miguel Ostos, acordando convocar a los vecinos para solicitarles aporte extraordinario para el pago requerido. Se revisa la requisición de Francisco Tomás Morales para la tropa de vanguardia. Ya para el 25 de enero se tiene el recibo de las mulas necesarias.

En esta lista aparecen como contribuyentes con diez pesos (10 ps) cada uno: José Manuel García, José Antonio Aguirre, Pablo Las(roto) cayor, Antonio Dorta, Micaela Longa, Josefa Núñez, Vicente Lamas, Andrés Cuello, Josefa María Rojas; con ocho pesos (8 ps) cada uno: Manuel Moreno, Andrés Gelder, José Delgado, Andrés Ramos, Manuel Rizo, Salvador Michelena, José Gadea, el Maestro Bautista Albañil (sic), Francisco Martínez, José Antonio Orta; con seis pesos (6 ps): Pedro Pinto, José María Uriarte, Xavier Mogua, Agustín Fagundez, Pedro Canino, Domingo Pérez, Esteban Pérez, El Maestro Francia (sic), José de Jesús del Mamoncito, Pedro García de Mata Redonda; con cuatro pesos (4 ps) Andrés Zambrano y el maestro pintor Remigio Maya; con tres pesos (3 ps): Domingo Beltrán, Lucas Aguilera, José María Reyes, Alejandro Soto, Ramón Gómez, Francisco Michell, Manuel del (roto)gon, Francisco Dorta, Ypólito Lozano, Ramón Betancourt, Rafael Rojas, (roto) Rdríguez, Marcos Pinto, Nicolás Montero, José Carreón, Ignacio Méndez, Pablo Ostos comprador de ganado, Antonio Linarez, José María Rodríguez, Antonio Peraza, Cruz Rojas, Francisco Martel, Domingo Córdova, Victorino Caro, Manuel Requena, Miguel Castillo, Francisco Liendro.

Totaliza lo colectado trescientos treinta y cinco pesos (335 ps), pagándose ciento ochenta y cinco pesos (185 ps) por las mulas de línea y ciento cincuenta pesos (150 ps) por el alquiler. Es de observar que la estimación inicial de las mulas de línea era de ciento treinta y cinco pesos (135 ps), debiendo haber tomado la diferencia de cincuenta pesos (50 ps) quienes hicieron la colecta.

Consideraciones Finales

Hasta ahora pocos son los trabajos dedicados al estudio de la producción y comercio de mulas en Venezuela y su relación con el comercio exterior y los ingenios azucareros del Caribe. Puede considerarse la posibilidad de investigaciones que permitan profundizar en su importancia, así como en la historia de lo que se denomina “Historia de la medicina veterinaria” que se desarrolla en diversas universidades del país. A pesar de la importancia como medio de transporte esencial en la época colonial, a través de los arreos, en los cuales se desplazaban alimentos, enseres de todos tipos, y por lo tanto los elementos culturales donde su estudio ha sido obviado casi por completo.

El valor económico, que sobrepasaba con mucho el del ganado vacuno, indica e gran parte su utilidad; aunque prohibida por las legislación indiana las mulas permitieron enriquecer el patrimonio tanto económico de comerciantes, a través de un lucrativo negocio para mercaderes, bodegueros y pulperos; así como una dimensión cultural general: en ellas viajaron los libros que ilustraron famosos personajes, dos ejemplos bastan: tanto Francisco de Miranda como Simón Bolívar viajaban con el arreo de mulas con su carga de saber en forma de libros y de escritos. Además de los enseres personales, vajillas, ornamentos. Todo andaba a lomo de mula. La gesta de independencia misma se realizó a lomo de mula, en las recuas que cargaban armamentos, bastimentos y provisiones, de un lado a otro.

FUENTES

Documentos

Publicados

- ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, D. Ángel de. *Relaciones Geográficas de la Gobernación de Venezuela 1767-1768*. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República. 1954.
- ARELLANO MORENO, Antonio (comp). *Documentos para la historia económica en la época colonial*. Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, colección Fuentes para la Historia Colonial de Venbezuela, 93, 1970.
- BERROTERAN, Don. Francisco de. Instrucción sobre tributo, Salario y Régimen de Indios de Venezuela, 1695: en *Fuero Indígena Venezolano*, Parte I, Período de la Colonia (1552 - 1783), Compilados por Joaquín Gabaldón Márquez, Caracas, Ministerio de Justicia, Comisión Indigenista, 1954.
- MARTÍ, Obispo Mariano. *Documentos relativos a su visita Pastoral de la Diócesis de Caracas, 1771-1784*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, Colección Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, vols. 95-101, 1969.
- Recopilación de Leyes de los reynos de las Indias, mandadas imprimir y Publicar por la Majestad Católica del Rey Don Carlos II*. Madrid, tomo II: segunda edición, Imprenta Real de la Gazeta, 1772/ tercera edición, Antonio Pérez de Soto, 1774.

Documentos

Inéditos

- AGN. Circular del Intendente Abalos a los Teniente y Justicia Mayor de San Carlos, Carora, Guanare y Calabozo, en Caracas a 18 de octubre de 1777. Intendencia del Ejército y Real Hacienda, Tomo I, fols. 132-132 vto.
- AGN. Colonia. Real Hacienda y Alcabala, procedencia San Carlos. Código 2241, año 1815.
- AGN. Revolución y Gran Colombia. Archivo Aragua, tomo LXXXV, año 1820, fols. 256-267.
- GONZÁLEZ SEGOVIA, Armando. "Historia de la colonización en la jurisdicción de la villa de San Carlos de Austria como avanzada europea en los Llanos de Venezuela. 1678-1820". Tesis presentada para optar al Título de Doctor en Historia. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2013.

Bibliografía

- BRITO FIGUEROA, Federico. *El problema tierra y esclavos en la historia de Venezuela*. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1985.
- CISNEROS, Joseph Luis de. *Descripción Exacta de la Provincia de Venezuela*. Caracas, Col. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 149. ANH. 1981.
- PEDREÁÑEZ TREJO, Héctor. "Contexto de la Acción del Libertador en la Ciudad de San Carlos de Austria y su Jurisdicción, su paso por el Territorio"; en: *Documentario de Libertad*, 117. Caracas, Edic. de la Presidencia de la República, 117, 1983.
- WALKER, Alexander (Francisco Antonio Zea). *Colombia: siendo una relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial, política de aquel pays*. Londres, Baldwin, Cradock y Joy, 1822, 2 tomos.
- _____. *Colombia: being a geographical, statistical, agricultural, commercial and political of taht country*. Londres, Baldwin, Cradock y Joy, 1822, 2 tomos.
- TROCONIS DE VERACOECHA, Ermila (Comp.). *Documentos para el Estudio de los esclavos negros en Venezuela*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, Colección Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 103, 1969, pp. XLII.

Hemerografía

- AIZPURUA, Ramón. "Las mulas venezolanas y el caribe oriental del siglo XVIII: datos para una historia olvidada". Caracas, *Tierra Firme*, VII, 26, abril-junio, 1989, pp. 125-139; también publicada en Barcelona, *Boletín Americanista*, N° 38, año XXX, 1998, pp. 5-15.
- GACETA DE CARACAS (1808-1822). Edición facsimilar Academia Nacional de la Historia, 1983.
- GARCÍA, Juan Andreo. *Un alegato para el comercio libre con extranjeros: Los impuestos sobre el comercio a fines de la época colonial*. Contrastes, Revista de Historia, Universidad de Murcia, N° 12, 2001-2003, pp. 227-245.

Electrónica

- Mula, animal. Wikipedia, enciclopedia libre; consultada el 19-05.2011, en: http://es.wikipedia.org/wiki/Mula_%28animal%29

NOTAS

- Mula, animal. Wikipedia, enciclopedia libre; consultada el 19-05.2011, en: http://es.wikipedia.org/wiki/Mula_%28animal%29
- Ramón Aizpurua quien dedico una investigación a estos animales "Las mulas venezolanas y el caribe oriental del siglo XVIII: datos para una historia olvidada". Caracas, *Tierra Firme*, VII, 26, abril-junio, 1989, pp. 125-139; también publicada en Barcelona, *Boletín Americanista*, N° 38, año XXX, 1998, pp. 5-15.
- Recopilación de Leyes de los reynos de las Indias*, Libro VI, título XVII, leyes I y II, tomo II, ed. 1772, pp. 120-123.
- Op. Cit.*, ed. 1774, Libro IV, título XVII, Ley V, tomo II, p.112 vto.
- AGI. Sevilla, Audiencia Santo Domingo, legajo 193, fols. 159, 162 vto., 163. Traslados, AGN.
- Informe del Gobernador Diego de Osorio a Su Majestad donde pide, entre otras cosas, licencia para introducir dos o tres mil piezas de esclavos negros, 1590, en: Ermila Troconis de Veracochea. *Documentos para el Estudio de los esclavos negros en Venezuela*. Caracas, 1969, p. 97.
- Don Francisco de Berroteran. Instrucción sobre tributo, Salario y Régimen de Indios de Venezuela, 1695; en *Fuero Indígena Venezolano*, Parte I, Período de la Colonia (1552 - 1783). Caracas, 1954.
- Aizpurua. *Op. Cit.*, pp. 5-6.
- Ibid.*
- Altolaguirre y Duval. *Relaciones Geográficas de la Gobernación de Venezuela 1767-1768*. Caracas, Ediciones de la Presidencia de la República. 1954, pp. 62, 70, 74, 78, 81, 149, 153, 162, 186, 197, 211, 213, 217.
- Ibid.* pp. 153, 125.
- Ibid.* pp. 213, 214.
- AGN. Circular del Intendente Abalos a los Teniente y Justicia Mayor de San Carlos, Carora, Guanare y Calabozo, en Caracas a 18 de octubre de 1777. Intendencia del Ejército y Real Hacienda, Tomo I, fols. 132-132 vto.
- Ramón Aizpurua. *Op. Cit.*, pp. 5-15.
- Joseph Luis de Cisneros. *Descripción Exacta de la Provincia de Venezuela*. 1981, p. 128
- Ibid.* p. 74, 75.
- Ibid.* p. 144, 145, 442.
- Relación histórico-Geográfica de la Provincia de Venezuela de 1775, en: *Documentos para la Historia Económica en la Época Colonial*. Caracas, 1970, pp. 455.
- Federico Brito Figueroa. *El problema tierra y esclavos en la historia de Venezuela*, p. 183, 193.
- Obispo Mariano Martí. *Documentos relativos a su visita Pastoral de la Diócesis de Caracas, 1771-1784*. Caracas, 1969, t. II, 263.
- Relación histórico-Geográfica... *Op. Cit.*, en: *Documentos para la Historia Económica en la Época Colonial*. Caracas, 1970, pp. 442.
- AGN. Colonia. Real Hacienda y Alcabala, procedencia San Carlos. Código 2241, año 1815.
- AGN. Real Hacienda y Alcabala, San Carlos. Código 2241, año 1815.

Juan Andreo García. Un alegato para el comercio libre con extranjeros: Los impuestos sobre el comercio a fines de la época colonial. *Contrastes, Revista de Historia*, Universidad de Murcia, N° 12, 2001-2003, pp. 227-245.

Ibid., fol. 261, 261 vto.

Armando González Segovia. "Historia de la colonización en la jurisdicción de la villa de San Carlos de Austria como avanzada europea en los Llanos de Venezuela. 1678-1820". Tesis presentada para optar al Título de Doctor en Historia. Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2013.

Ibid., fol. 264.

Ibid., fol. 266.

Ibid., fol. 265.

Alexander Walker (Francisco Antonio Zea). *Colombia: siendo una relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial, política de aquel pays* (esta obra se editó el mismo año en inglés "*Colombia: being a geographical, statistical, agricultural, comercial and political of taht country*"). Londres, 1822, t. I, p. 109.

Hector Pedreáñez Trejo. Contexto de la acción del Libertador en la ciudad de San Carlos de Austria, en: *El Libertador en la provincia venezolana*, 1983, pp. 25, 26.

Gazeta de Caracas. Tomo VI, pp. 789, 813.

AGN. Revolución y Gran Colombia. Archivo Aragua, tomo LXXXV, año 1820, fols. 256-267.

Armando González Segovia
Doctor en Historia
Universidad Nacional Experimental de las Artes
Acarigua, Estado Portuguesa, Venezuela
armandogonzalezsegovia@gmail.com

