

## PRODUCCIÓN Y COMERCIO DE VENEZUELA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Ma TERESA ZUBIRI MARÍN

El día 25 de noviembre de 1776 se extiende el Real Decreto de creación de la Intendencia de Caracas y el 8 de diciembre del mismo año, el monarca Carlos III y su Secretario en el Despacho Universal de Indias, Don José de Gálvez firman la «Instrucción para el nuevo intendente de Caracas formado para el establecimiento de la Intendencia de Ejército y Real Hacienda de las provincias de Venezuela, Cumaná, Guayana, Maracaibo e islas de Margarita y Trinidad».

Esta Real Instrucción determina como finalidad principal de la misma el fomento de las poblaciones, la agricultura y el comercio, insistiendo en la importancia de estos aspectos en varios de sus artículos:

«La población y la agricultura son los dos principios más necesarios para el comercio, pues tiene éste una conexión tan íntima con aquéllos que suelen por lo común caminar unidas sus fortunas y sus desgracias, dejándose conocer cualesquiera las más o menos felices consecuencias que se experimentan y por lo mismo exige el que se auxilien y protejan de un modo tan eficaz y tan recíproco, que los mismos ventajosos efectos hagan conocer la igualdad con que se procede en las atenciones y auxilios que se les faciliten»<sup>1</sup>.

El comercio debe merecer especial atención por parte del Intendente quien deberá preocuparse de todos los aspectos del mismo que abarca una compleja estructura, desde la producción y venta, sistema tributario, acon-

---

1. «Instrucción para el nuevo Intendente de Caracas formada en 8 de diciembre de 1776, para el establecimiento de la Intendencia de Ejército y Real Hacienda de las Provincias de Venezuela, Cumaná, Guayana, Maracaibo e islas de Margarita y Trinidad». A.G.I. Caracas, 470, GISE-LA MORAIANI, *Real Cédula de Intendencia de Ejército y Real Hacienda. Diciembre, 8, de 1776*. Caracas, 1976.

2. «Real Cédula...» 8-12-1776.

dicionamiento de los puertos, seguridad de contar con las embarcaciones adecuadas para aprovechar las vías que ofrecen los ríos navegables, tratos con la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas hasta el tráfico interior y los sistemas mercantiles de importación y exportación:

«El comercio, mirado con generalidad, consta de infinitas partes y aunque contraído a las provincias de Venezuela y demás del departamento de la Intendencia, es preciso quede reducido a términos muy moderados con reflexión a la extensión primera, con todo eso siempre ha de ser y es un objeto grande y de mucha importancia para aquellos países y esta metrópoli y que debe ocupar uno de los primeros lugares entre las atenciones del Intendente. La abundancia de frutos proporcionados para el cambio con utilidad recíproca, la baratura de los precios; los víveres necesarios y equitativos, compostura en los caminos, facilidad de navegación en los ríos, comodidad, seguridad y prontitud en los puertos, medios y auxilios para la construcción y compostura de las naves con brevedad y economía, pronto despacho en el alijo y cargamento de las naves, una libertad con proporción; contribuciones moderadas y otras muchas circunstancias, son objetos precisos, necesarios e indispensables para el adelantamiento del comercio»<sup>3</sup>.

Cumpliendo con estas directivas, el intendente, Ábalos se preocupó por mantener las rutas de comunicación para el comercio interior y exterior y propició nuevas vías marítimas y fluviales. La principal ruta fluvial de Venezuela es el Orinoco y sus afluentes principales el Apure y el Meta. El río Tuy, que nace en el estado de Aragua y desemboca en el Caribe, tenía gran importancia para Caracas puesto que era la vía de salida de la producción agraria de los valles situados al sur de dicha ciudad. Durante el mandato del primer intendente volvió a hacerse navegable este río, que se encontraba obstruido, por cuya causa se encarecía el transporte de cacao y demás productos al tener que enviarlos por tierra a través de difíciles caminos.

La región que rodea al lago de Maracaibo, caracterizada por la fertilidad de sus tierras, también estaba muy bien comunicada y sus productos se podían transportar sin ninguna dificultad en pequeñas embarcaciones que daban al tráfico continuidad y rapidez. Lo único que dificultaba esta ruta de transporte era el hecho de que el Intendente debía otorgar una guía, incluso a las canoas más pequeñas, por medio de una solicitud de los Ministros de Real Hacienda de Maracaibo. Por esta razón, dichos Ministros pedían que se les eximiera de estas formalidades y cobro de reales

---

3. *Ibidem*, art. 116.

derechos o que los mismos se expidieran en Maracaibo para evitar, al menos, los gastos de transporte <sup>4</sup>.

La otra gran ruta de comunicación era la marítima que abarcaba toda la costa dando fluidez al tráfico entre los distintos puertos y con los valles cercanos. En tiempos de guerra estas vías quedaban paralizadas en su mayor parte, lo cual acarrea graves perjuicios económicos, puesto que bajaban los precios de los frutos de la región al no poder venderse, se perdían muchas cosechas, se extendía la escasez de algunos artículos de primera necesidad y sufrían los precios de los productos importados.

En cuanto a las rutas terrestres existían solamente caminos de herradura puesto que los caminos carreteros presentaban grandes dificultades para su conservación a causa de las condiciones del relieve y también por la vegetación tropical.

La base del comercio de Venezuela se halla en la variada producción de frutos de la región, que constituyen el eje de la exportación. Venezuela enviaba a la metrópoli cacao, tabaco, añil, algodón, café, cueros, etc. e importaba para el consumo de sus habitantes productos manufacturados, entre éstos los más importantes eran los textiles. Este ramo mercantil recibió un impulso considerable por parte de las autoridades españolas quienes otorgaron facilidades en los derechos de importación de productos hacia las Indias, creando un monopolio con los mismos puesto que se llegó a prohibir la introducción en América de tejidos destinados a diferentes usos que no procedieran de España. Sin embargo, estas medidas trajeron como consecuencia una forma de tráfico ilegal al considerar en la aduana como originarios de España productos textiles que provenían de otros países europeos.

Otros productos manufacturados que se exportaban desde España a Venezuela eran los derivados de la industria metalúrgica, como herramientas de trabajo y material de uso militar. Es probable que mucho de este material también proviniese de países del norte de Europa y de Nueva España.

Este tráfico comercial dependía de los registros provenientes de España con las consiguientes dificultades que esto ocasionaba.

En efecto, todo retraso de los barcos producía una escasez de productos de primera necesidad, y, al mismo tiempo, impedía la exportación. Si por el contrario había gran número de registros se originaba una acumulación de mercancías en los almacenes y disminuía la demanda.

---

4. Cfr.: M. IZARD, «Contrabandistas, comerciantes e ilustrados», en *Boletín Americanista*, n.º 28, Barcelona, 1978, pp.57-58.

5. R. AIZPURÚA, *El contrabando en la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1784 (Curacao y la costa de Caracas)*. Tesis doctoral. Barcelona, 1985, p. 64.

Los principales productos que ofrece la agricultura venezolana son, como ya se ha señalado, el cacao y el tabaco, siguiéndole en orden de importancia el añil, el café, el algodón y el azúcar, entre otros. El cacao, que a mediados del s. XVIII vio afectada su producción por la fuerte competencia de Guayaquil, fue defendido por los venezolanos ante el sistema monopolístico de la Compañía Guipuzcoana que controlaba todos los aspectos de su comercialización. Sus principales mercados fueron Nueva España y la Metrópoli. El primer intendente de Caracas, combatió el sistema comercial de la Compañía en favor del comercio libre y apoyó a los particulares para fortalecer el comercio con Veracruz. Sin embargo, también se favoreció el intercambio con otros puertos, como los pertenecientes a las colonias antillanas de Barlovento, Puerto Rico y Santo Domingo con Yucatán y Campeche.

En la Real Cédula de la creación de la Intendencia se hace mención a estos intercambios indicando las condiciones en que los mismos deberían efectuarse:

Dice el artículo 91:

«Si yo considerase necesario, para facilitar la más breve y pronta comunicación de aquellas provincias con estos reinos, el permitir se establezcan algunas naves que conduzcan y retornen desde el puerto de La Guaira a Santo Domingo y Puerto Rico, los pliegos de mi real servicio y los de la correspondencia del público, y para que puedan costearse los gastos que ocasionen estas naves, se haga preciso el embarco de algunos frutos; prevengo que en cuanto al permiso para la exportación del cacao sólo podrá darse licencia para el número de fanegas indispensables al consumo de dichas dos islas, por una regulación prudente que no exceda nunca de lo muy necesario...»<sup>6</sup>

En lo referente a la Metrópoli, la Compañía Guipuzcoana monopolizó el comercio del cacao en forma exclusiva obteniendo que dicho producto llegara directamente desde los puertos coloniales a los españoles y desde allí al resto de Europa.

Durante la guerra contra Inglaterra se otorgó a la Compañía Guipuzcoana la licencia para comerciar con las provincias de ultramar a través de Curazao mediante alguna empresa holandesa. Más adelante al producirse el conflicto bélico contra los Países Bajos, se concedió a aquella negociar con la Compañía Danesa que operaba en las Indias Occidentales beneficiándose de la apertura del puerto antillano de Granada por parte de Francia.

---

6. «Real Cédula...», 8-12-1776, art. 91.

Otro producto esencial del comercio venezolano fue el tabaco, al que Ábalos le dedicó especial atención. Con el fin de obtener un máximo de beneficios de este fruto, se creó el Estanco del Tabaco que, de un modo oficial controlaba todo el proceso de producción y comercialización del mismo. Sin embargo, este sistema levantó una ola de protestas por parte de los distintos sectores afectados por el impuesto y encontró un adversario implacable en la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas que ejercía el monopolio comercial de las principales provincias de la Intendencia.

El intendente Ábalos tomó todas las medidas necesarias para consolidar el establecimiento del Estanco disminuyendo los derechos de la Compañía en lo relativo al comercio del tabaco.

La variedad que se destinaba exclusivamente al comercio internacional era el curaseca de Barinas y Guanare, a excepción de una pequeña cantidad procedente de Guayana y La Grita, que se enviaba a la Fábrica de Rapé de Sevilla y que retornaba a Venezuela ya elaborado.

El curanegra se reservaba al consumo interno y no se comercializaba fuera de la provincia.

Las plantaciones del curaseca y el fomento de la agricultura y comercio del mismo contaron con la ayuda del Intendente quien, a través de providencias en ocasiones drásticas, trató de obtener los mejores beneficios para la Renta, en detrimento de la Compañía. En septiembre de 1783, Ábalos remitió a Sevilla 443 petacas de tabaco curaseca procedente de Barinas y Guanare y anunció a Gálvez su determinación de enviar a la Metrópoli cuanto antes toda la producción que tenía almacenada con el fin de que no se deteriorara la calidad del fruto por el clima húmedo y cálido, como para adelantarse a la Compañía que ya tenía un acopio listo para embarcar, intentando impedir que «la abundancia le quite estimación».

Al mismo tiempo advertía a la Corona sobre los perjuicios que ocasionaría al comercio el acceder a las peticiones de la Compañía Guipuzcoana y de algunos particulares en el sentido de que les fueran otorgadas licencias para comprar parte de la cosecha detenida gracias a la aplicación de las medidas tomadas por la Renta del Tabaco. El Monarca resuelve, a favor de Ábalos, conceder el apoyo necesario al Estanco, ordenando que no se permita por ningún motivo la venta y comercio del tabaco a la Compañía Guipuzcoana «a fin de que no se embarquen los progresos que va cobrando la Renta con el establecimiento del Estanco y medidas tomadas en las plantaciones»<sup>7</sup>.

---

7. Cfr.: E. ARCILLA, *Historia de un Monopolio. El Estanco del Tabaco en Venezuela (1779-1833)*. Caracas, 1977, p. 194.

De la totalidad de las cosechas anuales, una parte importante se dedicaba al comercio con la Metrópoli y la otra parte estaba destinada al tráfico con Holanda, Dinamarca, Suecia y otros países europeos.

En junio de 1782, Ábalos informa a Gálvez sobre su actuación y sus proyectos respecto al tabaco de Barinas. El intendente había comprado parte de la considerable producción que se había logrado durante ese año por cuenta de la Real Hacienda y había otorgado préstamos a los cosecheros. Asimismo, tenía intención de exportar el tabaco a dichos países por lo que solicitaba a Gálvez que le pusiese en conocimiento de la cantidad de tabaco venezolano que podría consumirse en los mismos».

El control oficial ejercido sobre el tabaco posibilitó a Ábalos llevar a cabo contratos con representantes extranjeros sumamente provechosos para la Corona. En oficio que se dirige a Don José de Gálvez el 4 de noviembre de 1782, el intendente da cuenta del convenio celebrado con el conde de Raventlou sobre la compra de tabaco de Barinas y Guanare:

«Con motivo del arribo al puerto de La Guaira de la fragata de guerra dinamarquesa comboyando la mercante que condujo cargamento de efectos para la Compañía Guipuzcoana al cargo del Conde de Raventlou su capitán comandante y reconociendo en este algun deseo de entablar negociaciones de frutos del país, entré en conferencias con él, de que dimanó la formación de un proyecto sobre la recíproca venta y compra anual de dos millones de libras de tabaco cura seca de Barinas y Guanare bajo las condiciones específicas en el adjunto papel bien que sin deliberación o contrata formal antes si sujeto en todo por mi parte a la resolución del S.M. y por la del nominado conde a la de su soberano» ».

Una de las reformas fundamentales que se llevó a cabo durante el reinado de Carlos III fue el Decreto de Libre Comercio que se implantó oficialmente en América el 12 de octubre de 1778 mediante el «Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España e Indias». Por este documento se ampliaban las regulaciones comerciales propuestas en 1765 y se permitía que «todos los vasallos de España pudiesen comerciar libremente con toda especie de frutos y mercaderías». Al mismo tiempo se trataba de hacer más sencillos los procedimientos de embarque entre la metrópoli y los puertos de ultramar. Por este decreto quedan abiertos al libre comercio trece puertos en España y veintidós en América. Entre los puertos menores se incluía a Margarita y Trinidad pertenecientes a la Intendencia de Venezuela, que poco tiempo antes habían sido concedidos a la Compañía Guipuzcoana.

---

8. M. IZARD, «Contrabandistas...», pp.49-50.

9. A.G.I. Caracas, 477, 4-11-1782.

Aunque también fueron incorporados al libre comercio los puertos de Tierra Firme pertenecientes a Guatemala y Nueva Granada, quedaron excluidos temporalmente del mismo los puertos venezolanos:

«...exceptuando por ahora los de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaibo, concedidos a la Compañía de Caracas, sin privilegio exclusivo»<sup>10</sup>.

Venezuela no se vio formalmente favorecida con la aplicación del Reglamento de Libre Comercio hasta 1789, aunque de hecho este sistema había comenzado a aplicarse algunos años antes.

Uno de los factores que contribuyó en gran medida a la práctica de la libertad de comercio fue la lucha que el intendente Ábalos mantuvo contra el régimen monopolista de la Guipuzcoana, fundamentada en su concepción liberal, de acuerdo con la mentalidad borbónica.

En 19 de agosto de 1778, Ábalos envió a Gálvez un oficio por el cual consideraba la actuación de la Compañía sumamente perjudicial para Venezuela culpándola del estancamiento económico en que dicha provincia se encontraba.

Estimaba Ábalos que la única solución era la extinción de tal monopolio y argumentaba a favor del comercio libre para promover la riqueza de la región y suprimir el contrabando. A esta carta de Ábalos se sumaron las peticiones e informes, del Gobernador de Cumaná, del Obispo de Caracas y del Ayuntamiento de dicha ciudad, solicitando la extensión de la libertad de comercio, para terminar con la pobreza y el malestar causados por el sistema monopolista de la Compañía.

El Secretario Gálvez, después de estudiar toda esta correspondencia, recomendó a la Corona que concediera la extensión del libre comercio para Venezuela.

En enero de 1780, se expidió una Real Cédula por la cual se incluía al territorio de la Intendencia en la zona de libre comercio con España. No obstante, a pesar de esta concesión se advertía que la misma era compatible con las operaciones de la Compañía:

«El Rey, atendiendo al miserable estado a que están reducidas esas provincias, y deseoso de su alivio y felicidad, ha resuelto ya conceder a todos los puertos habitados de esta Península el comercio libre con ellas, bajo las justas provisiones que serán prescritas en un reglamento particular para su comercio y el de Nueva España. Aún ahora habría tal libertad como en el resto de esos dominios, si las presentes circunstancias de la guerra no hubieran estorbado el completar la importante obra del comercio libre de que Su Majestad se promete los efectos más prósperos, O

---

10. R. HUSSEY, *La Compañía de Caracas, 1728-1784*. Caracas, 1962, p. 243.

serviréis comunicar las piadosas intenciones del Rey al Ayuntamiento, al Reverendo Obispo y a los demás habitantes, cuando lo juzguéis oportuno para su consuelo. Téngase bien entendido que para esto no es necesario extinguir la Compañía Guipuzcoana, cuyos fondos y navíos pueden ser empleados en el mismo comercio y en otros negocios con las demás provincias de las Indias» <sup>11</sup>.

En febrero del mismo año, el Intendente recibió órdenes de enviar un cálculo de la cantidad de mercancía europea que era necesaria para el abastecimiento de la región, y una estimación sobre las exportaciones anuales de los frutos de la misma. El estallido de la guerra y las desavenencias del intendente con la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, retrasaron el cumplimiento de las promesas de la Corona.

---

11. *Ibidem*, pp. 292-293.