

REFORMAS BORBÓNICAS EN HISPANOAMÉRICA. La Nueva España y el comercio con Venezuela, 1700-1735

Fabricio Vivas Ramírez.
Instituto de Estudios Hispanoamericanos-UCV.

Resumen: El comercio americano, en el siglo XVIII, comenzó en medio de una crisis no sólo sucesoral, sino además política y económica, donde el reformismo estatal adquiere gran significación. Aunque la historiografía centra esta práctica borbónica en el último tercio del siglo, muchos olvidan que tales cambios se inician con el mismo siglo; de allí que, por ahora, interesa destacar las reformas hechas en materia mercantil y, sobre todo, del comercio entre México y Venezuela, para un lapso donde se suceden algunos reacomodos del trato, tanto por efectos de la guerra, como por los intereses que las potencias tenían sobre los ingentes recursos que se extraían de estas posesiones. Desde entonces, el control del comercio se abrió a los comerciantes nacionales y extranjeros, que se materializó en la creación de casas comerciales; pero con ellas, se potenciaron distintas prácticas ilegales con el fin de maximizar la ganancia sobre el capital invertido.

Palabras claves: Caribe, Colonia, Comercio, Guerra, México, Reformas, Venezuela.

Summary: The American trade in the eighteenth century, began amid a political and economic crisis, where the state assumes great significance reformism. Although this practice focuses historiography Bourbon in the last third of the century, many forget that such changes are initiated in the same century, hence, for now, want to highlight the reforms made in commercial matters and, above all, trade between Mexico and Venezuela, where they occur within some rearrangements of the deal, both effects of war, as the interests that had powers over the vast resources that are extracted from these possessions. Since then, the control of trade was opened to domestic and foreign merchants, which materialized in the creation of commercial houses, but with them, were enhanced various illegal practices in order to maximize the return on invested capital.

Keywords: Caribbean, Cologne, Trade, War, Mexico, Reform, Venezuela.

Résumé: Le commerce américaine au XVIIIe siècle, a commencé au milieu d'une crise, non seulement des successions, mais aussi politique et économique, que l'Etat assume une grande importance réformisme. Bien que cette pratique se concentre Bourbon l'historiographie dans le dernier tiers du siècle, beaucoup oublient que ces changements sont lancées dans le même siècle, donc, pour l'instant, je veux mettre en évidence les réformes apportées en matière commerciale et, surtout, le commerce entre le Mexique et au Venezuela, où ils se produisent dans certains réarrangements de l'accord, les deux effets de la guerre, que les intérêts qui ont des pouvoirs plus vastes ressources qui sont extraites de ces biens. Depuis lors, le contrôle du commerce a ouvert ses portes aux commerçants nationaux et étrangers, qui se sont matérialisés dans la création de maisons commerciales, mais avec eux, ont été améliorés de diverses pratiques illégales dans le but de maximiser le rendement du capital investi.

Mots-clés: Caraïbes, Cologne, du commerce, la guerre, le Mexique, la réforme, au Venezuela.

INTRODUCCIÓN.

Sobre las reformas borbónicas, su aplicación, ejecutores y efectos socioeconómicos, ocurridas durante el apasionante siglo décimo octavo hispanoamericano, se ha escrito mucho en ambos lados del Atlántico; sin embargo, es bastante común encontrar en la mayor parte de esa historiografía, salvo contadas excepciones, que los resultados producto de esas largas investigaciones las centran en la gestión de Carlos III y, en general, sobre el último tercio del siglo.¹

Muy buenos aquellos trabajos en cuanto se reconstruyen algunos procesos particulares desde diferentes perspectivas históricas, pero con ello olvidan que las primeras manifestaciones reformadoras, buenas o malas, efectivas o no, dieron comienzo a un proceso identificado no sólo por el cambio de una nueva familia dinástica y su ejercicio del gobierno, sino más bien con un nuevo tiempo quizá de apertura y renovación, pero además donde se destacó una distinta forma de hacer gobierno y, sobre todo, una dimensión mucho más amplia de concebir una política imperial de corte absolutista.

En ese sentido, el artículo es tan sólo una aproximación. El tiempo histórico se explica por los grandes cambios que ocurren en un tiempo marcado por constantes guerras: la de Sucesión y el subsiguiente período de aparente paz, hasta la nueva declaración de guerra contra Inglaterra, la que no concluirá sino con la segunda Paz de Aquisgrán; intenso lapso que permite no sólo comprender esas primeras reformas en Nueva España y su influencia en la jurisdicción del Virreinato, sino que a partir de sus manifestaciones en el campo comercial, explica sus intereses por el resto del Caribe y, particularmente, en la provincia de Venezuela.

I.- POLÍTICA MERCANTIL EN TRANSICIÓN.

A.- *Reformas y reordenamiento comercial.*

a.- Centros del pensamiento reformador.

El indefinido imperio hispano en América, desde los iniciales momentos de la conquista de las Indias, estableció sus asientos principales en México y Perú; durante el desarrollo del primer siglo y sobre todo el XVII, si bien su influencia imperial se extendía por casi todo el Nuevo Mundo, el mismo trataba de mantener unidos todas las partes de aquellos reinos y, con ello, conservarlas como una sola nación.²

¹ - El reinado de Carlos III, se caracterizó por una serie de reformas administrativas propias del “Despotismo Ilustrado”.

² - Aquellos centros si bien señalaron desmedidos límites e integraron distintas jurisdicciones bajo cada gobierno

En el caso de México, esa idea de núcleo clave en la región, se profundiza aún más desde finales de aquel siglo y principios del XVIII. El interés de la Corona, ahora más que antes, no sólo se explicaba por la posición geográfica entre los dos océanos y de enlace con sus posesiones en el extremo Oriente, sino también, porque tras garantizar la conservación de tan distantes posesiones y aún las del Caribe (a través de los situados), le aseguraba el control de las rutas marítimas, además de los aportes tanto para la Real Hacienda por vía de impuestos, como de la economía peninsular por las siempre crecientes cantidades de frutos, dinero y metales preciosos.

En estos años iniciales, no sólo viejas ideas mercantilistas ocupan la discusión internacional, sino que nuevas y diferentes prácticas económicas definen el papel de la metrópoli, como eran por ejemplo, el que la riqueza de un país fuese en detrimento de otro, o bien con relación a conseguir la balanza comercial favorable de un Estado, todos con el fin de obtener la mayor cantidad de metales preciosos.³

Conceptos que no sólo se reafirman en Castilla con el advenimiento del primer Borbón, sino que con Felipe V también llega a la Capital, parte importante del emergente y moderno movimiento de pensadores ilustrados,⁴ principalmente de origen francés, como fue el caso de Jaén-Baptiste Colbert, cuya doctrina desarrolla bien como Ministro del rey de Francia Luis XIV, pero también al frente de un Estado intervencionista, tras impulsar la industria y fomentar las manufacturas, frenar las importaciones e incentivar las exportaciones, construir carreteras, canales y puertos, impulsar el comercio y ampliar la flota; doctrina que tímidamente ya se venían manifestando desde finales del anterior siglo. Tal establecimiento ideológico en la metrópoli, tras fortalecer un pequeño grupo de eruditos en la península, en poco tiempo penetra hasta las posesiones del mundo americano, donde consiguen algunos continuadores en la nueva política.

Más allá de los aciertos en política, fue en lo económico y fiscal donde los nuevos

virreinal, fue el lógico resultado de un doble proceso: a nivel interno, el control tanto por la gran riqueza encontrada, como de la alta concentración humana para someter; y desde lo externo, por la definida orientación bien por la expansión conquistadora, pero también por la centralización institucional que los españoles ejecutaron en dichas regiones.

³- De allí que Castilla protegiera a como diera lugar, pero sin lograrlo, sus muy extensos territorios ultramarinos frente a los acosos de otros poderíos europeos, con el objeto de ser el único beneficiario de sus potencialidades económicas.

⁴- Movimiento filosófico y literario predominantemente del siglo XVIII, con más acentuación europea que americana, el cual se caracteriza en general, por la extremada confianza que se imprime en la capacidad de la razón natural para resolver los problemas de la vida humana.

elementos del liberalismo adquieren mayor concreción y, en particular, cuando se hacen las primeras críticas contra el tradicional reglamentismo a que estaban sometidas todas las materias de gobierno y, por cuya práctica, se caracterizó la gestión de los Austrias. Toca a estas décadas del siglo XVIII, dar a conocer, entre otros eminentes pensadores españoles, las ideas de Melchor Rafael de Macanaz, de fray Benito Gerónimo Feijoo y Montenegro, de Jerónimo de Uztáriz, de Dionisio de Alcedo y Herrera, así como las de José del Campillo y Cossío, quien pronto no sólo reacciona contra el viejo sistema mercantil por la excesiva reglamentación de las relaciones de España con América, sino que también responsabiliza a tal práctica por la decadencia tanto de la metrópoli como de sus dominios americanos. En general, fueron destacados intelectuales que influyeron sobre la reflexión social e histórica de la América hispana; pues en cierta medida, enfrentaron distintos problemas de interés económico relacionados entre las colonias y su metrópoli, así como sus derivaciones desde la perspectiva política y social.

b.- Limitados logros por la guerra.

La tradicional y doble importancia económica de las Indias para Castilla, como fuente de recursos variados, por una parte, y mercado para los productos europeos, por la otra, se expresó en la voluntad final del último monarca de los Austria, Carlos II (1700, nov.),⁵ a fin de preservar la unidad de aquellos dominios; por el testamento,⁶ aunque legaba su Corona a un Borbón, nieto del rey francés Luis XIV, ahora príncipe español con el nombre de Felipe V, si bien fue reconocido oficialmente en España y en las Indias proclamado con juramento de fidelidad, ello no garantizó que la aceptación hubiese sido uniforme y menos unánime.

La inconformidad que de inmediato desató la disputa sucesoral entre Borbones y Austrias,⁷ se entiende no sólo por lo emblemático del trono de Castilla, sino además por la inmensa riqueza de su gigantesco imperio, cuya disputa por tal reparto se había previsto con suficiente anterioridad. En estas condiciones, la Corona hispana entraba al siglo enfrentando una guerra internacional que si bien se extendía por todos los dominios de occidente y se prolonga-

⁵ - Para Carlos II, tras no tener descendencia al trono, la sucesión se convirtió en un delicado problema político en el que pronto intervinieron todas las Cancillerías europeas; sin embargo, los candidatos más calificados fueron el Archiduque Carlos de Austria y Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV.

⁶ - Con el Tratado de Sucesión a favor del francés Anjou, si bien implicaba el inicio de una nueva forma “absolutista” de gobernar por la Casa de los Borbón en la Península, también significaba el fin de un tradicional sistema por vía de la “consulta” que caracterizó a la Dinastía de los Habsburgo en España.

⁷ - Desde el primer momento Felipe V enfrentó las aspiraciones del Archiduque Carlos de Austria al trono español, pero las acciones desembocaron tanto en la guerra, como en la supresión de los fueros y libertades de Cataluña, que había apoyado al Archiduque.

rá durante los años de 1700 a 1713, serán años donde el Rey Sol despliega toda su fuerza para anular las apetencias del candidato austriaco, quien por lo demás contó con el apoyo directo de Inglaterra y Holanda. Como las potencias enemigas de Castilla, con precisa intención, rápidamente llevaron la contienda hasta las aguas de América, hizo que Luis XIV dispusiera de sus encuadras para mantener la supuesta conexión entre la metrópoli y sus colonias.⁸

Con los inicios de amagos del conflicto en la Península por el dominio del Imperio y, sobre todo, los reinos de Indias, la guerra si bien llega al Caribe en 1702, con ella también arriba a México el primer virrey de Felipe V, Juan Francisco Fernández de la Cueva, Duque de Alburquerque (segundo con este título) para regir el gobierno de la Nueva España hasta 1711. Las primeras medidas adoptadas para sanear la administración en su distrito, fueron anunciadas en ese mismo año y durante los siguientes quinquenios, la entidad experimentó algunas pequeñas modificaciones administrativas y económicas, que evidencian una incipiente fase reformista. Disposiciones que reflejaban aspiraciones muy antiguas tanto de los vecinos como del gobierno español y que, hasta entonces, no se establecía su aplicación.

Durante los años que siguieron, la preocupación por la defensa del imperio y consecuente conservación del control comercial, indicaban las diligencias por imponer un moderado reformismo no sólo en cuanto al mayor protagonismo que el ejército alcanzaba en los altos órganos y cargos de los gobiernos locales, lo que venía del siglo XVII, sino también, por los tímidos intentos de una jerarquización militar dentro de la administración regional. En tal sentido, la Corona se esfuerza por ordenar los mandos militares en los sitios estratégicos, con lo que mejoraba el control para contrarrestar las correrías de los ingleses por el Caribe y, en concreto, las tradicionales incursiones del tráfico ilegal, pero sobre todo, los regulares intentos por establecerse en la región de Tabasco y la anexión de algunas tierras, como los puntos estratégicos en Belice o la Mosquitia.

El poblamiento fue otra preocupación que se plantearon los hombres que acompañaban a Felipe V, pues Francia ya lo había practicado;⁹ de allí que el nuevo gobierno español también desarrollara con mucho cuidado la cuestión demográfica. Era costumbre difundida, apro-

⁸- Sin duda que al rey de Francia le interesaba que Felipe V continuara recibiendo los tesoros dejados por cada flota en Cádiz, máxime, por la importancia que representaban aquellos caudales en esa coyuntura bélica; pero además, con este motivo, esperaba que los súbdito y sus buques pudieran comerciar libremente en todos los puertos indios.

⁹- Una muestra con notables resultados para la época, se da cuando Francia envía forzosamente muchachas y delincuentes a Luisiana, con el objeto de constituir familias de colonos que pusieran en explotación aquellas tierras.

vechar las áreas marginales de sus dominios y, sobre todo, algunas regiones deshabitadas, para fomentar el poblamiento con el objeto de impulsar tanto su explotación económica, como el de consolidar su defensa. Para ello y en lo posible, algunas comarcas españolas muy pobladas o de economías más deprimidas, suministraban ciertos contingentes para las provincias señaladas por las autoridades locales¹⁰. No obstante, por razones de la guerra, las reformas que se introdujeron, no alcanzaron de inmediato el ritmo de renovación esperado; pues las activas quedaron reducidas a un muy pequeño número y, de ellas, muchas fracasaron. Así pues, durante esos primeros años se adelantó poca cosa en aquellos propósitos.

c.- Reorientación del interés comercial.

Con la firma del Tratado de Utrecht (1713, abr.) concluye la ya larga Guerra de Sucesión y salvo algunas posesiones en Europa, la Corona castellana casi conserva íntegramente los viejos establecimientos del Imperio; respecto a la Nueva España, al igual que el resto de los dominios en Indias, aun cuando salió de la guerra un tanto ilesa,¹¹ no sucedió lo mismo con sus tradicionales relaciones comerciales con la metrópoli, por lo altamente vulneradas en que entraron tras el pacto.

Para introducir los modernos cambios políticos que el gobierno metropolitano requería en América, a fin de centralizar aún más aquellos territorios, se mandó por una Cédula (1717, may.) la creación del virreinato de Santa Fe de Bogotá. Con el mismo, mientras suprimían las audiencias de Panamá y Quito, y se extendía aún más la autoridad militar y gubernativa del nuevo virrey; al mismo tiempo se consolidaba el dominio judicial de la Audiencia hasta la desembocadura del Amazonas. El recién creado virreinato, si bien se dirigía a procurar la paz, administrar justicia imparcial y evitar los constantes roces entre la audiencia y los gobernadores de las distintas provincias, la práctica se dirigió más a orientar en la región tanto el fortalecimiento del “monopolio” comercial,¹² así como coordinar las materias de guerra y supresión de trato ilícito. La reorganización de inmediato afectó todas aquellas provincias, pues la antigua independencia del Gobernador y Capitán General no sólo se vio disminuida al recibir el título de Comandante del Distrito, sino que además, quedaron sometidos a la autoridad del

¹⁰- Venezuela, por ejemplo, se convirtió en un importante polo de atracción de la inmigración, especialmente, la procedente de Canarias.

¹¹- Tras la paz concertada, Inglaterra confirmó las posesiones que ocupaba en el Caribe a través de las invasiones, desde donde partían importantes empresas comerciales.

¹²- Trasmitir la imagen de un “monopolio” comercial pleno, durante el período de dominio hispano en América, es enteramente ficticio, pues los distintos puertos y ciudades al arribar las naves fuesen de la flota o con registro, ya estaban bastante abastecidos por las distintas vías del comercio ilegal.

Virrey por una parte y, por la otra, subordinados al Comandante General, cuya jurisdicción abarcaba toda la costa de Tierra Firme, esto es, las provincias de Guayana, Cumaná, Trinidad, Margarita, Venezuela y Maracaibo. Si bien el virreinato fue suprimido en 1723, por estimarse costoso, el mismo fue restablecido en 1739 por su pertinencia.

Especial atención le encomendó el Rey a Baltazar de Zúñiga, Marqués de Valero, en 1718, cuando le envió otras dos instrucciones con las cuales fortalecería las anteriores preocupaciones del gobierno central. Las leyes de tinte reformador fueron, en primer lugar, la que dirigió para toda la administración pública en los dominios de ultramar, aparecida por Real Ordenanza (jun.) y, cuyo mandato, por su importancia de promoción, continuó repitiéndose hasta el último tercio del siglo; y en segundo lugar, la que establecía los pasos iniciales en el campo comercial, al tomarse a Jalapa como lugar para realizar las ferias de Nueva España. En esta última se ordenó, que todos los géneros y frutos transportados por la flota se remataran en la feria y no fuera de ella.

La Corona ordenó en 1720, entre otras reformas previstas, dos medidas relevantes que se dirigieron a tocar lo mercantil. Ellas constituyeron en primer lugar, la promulgación del *Proyecto de Galeones y Flotas*, la cual establecía la sujeción del comercio a una estricta reglamentación en cuanto a navegación obligatoria en convoy y fechas fijas para su partida de Cádiz a Veracruz; la segunda fue el *Arancel de Comercio*, por el cual se dispuso atender los problemas del régimen aduanero. Este arancel, formado para eliminar algunas contribuciones extraordinarias, consideradas como gravosas para el comercio entre la metrópoli y sus dominios americanos, si bien trataba de crear un moderno instrumento regulador, en realidad no introdujo la novedad que prometía y algunas de sus innovaciones, fueron poco afortunadas.

Será a partir de 1722, con la administración del virrey Juan de Acuña, Marqués de Casafuerte, cuando se recogen y secundan las directrices reformistas emanadas del Ministerio de Madrid. Bajo su presidencia, la Junta de Medios realizó repetidas sesiones, donde las autoridades políticas junto a los representantes del sector productivo y comercial, debatían sobre establecer los mecanismos más ajustados para impulsar el crecimiento económico de la Nueva España. Especial atención le dedicó la Corona a las ferias de la flota y cuyo interés se inició, con ciertas mudanzas tendientes a situarla en el lugar más conveniente del reino, a fin de armonizar los intereses de los comercios que a ella concurrían. Tocó al Marqués de Casafuerte, recibir la extensa cédula del 28 de abril de 1728, donde el Rey ratificaba la orden para que la

feria se efectuase en Jalapa; para ello, dio al virrey una serie de instrucciones y recomendaciones que constituyeron en sí, la primera reglamentación para el mercado en ese lugar.

Casafuerte informó al Rey con amplios detalles y algunas recomendaciones, sobre las providencias y gobierno adoptado para tal celebración, atendiendo al buen orden local, respeto a las gracias concedidas a los comerciantes y, finalmente, las gestiones realizadas a fin de cumplir en su ejecución ajustada a la feria de esa primera flota que, en 1729, condujo el Marqués de Mari a Jalapa.¹³ En Cédula de 1732, tras aprobar todas las disposiciones dictadas por el virrey, ahora le ordenaba como proceder ante la llegada de la próxima flota. Aun cuando lenta la destreza reformista, durante las primeras décadas el Monarca aseguró ciertas prácticas para adelantar algunas reformas; pero si bien es cierto que en este período no se produjeron cambios importantes en México, ello marcó una cierta tendencia general del proceso, pues varias de las innovaciones ocurridas durante el último tercio del siglo en Nueva España ya habían sido recomendados o proyectados en éste primer tercio o, a más tardar, antes de mediar la centuria.

B.- *Cambios en la política comercial española.*

a.- Apertura comercial a Europa.

Las continuas presiones sobre el desarrollo de un frágil equilibrio de poderes entre los reinos, en el marco de la política europea, fue por lo que la Guerra de Sucesión se manifestó, en general, como una contienda de abierta expansión mercantil y disputa del dominio territorial frente a Castilla y, en lo particular, por el definitivo control tanto de las codiciadas riquezas americanas, como de las regalías e impuestos que generaban las distintas actividades económicas. El supuesto monopolio hispano con las Indias y cuyo mercado guardaban celosamente sevillanos y gaditanos, no sólo se vio afectado inmediatamente por la guerra, sino que además, tuvo que cederle participación a los grandes comerciantes nacionales y europeos.

La apertura comercial se inicia cuando Felipe V, luego que se encarga del trono, coloca en posición privilegiada a Francia para que acceda a los mercados indianos. Se pudiese decir que los favores respondían, en principio, como premio por su respaldo en la guerra y, luego, por la penuria en que se encontraba la flota hispana; intereses que además, en lo económico, consolidarían las relaciones familiares de los dos reinos. Estas acciones se tradujeron en el contrato que la Corona celebró con la Real Compañía de Guinea, donde los franceses recibie-

¹³ - Eduardo Arcila Farías, *Reformas Económicas del Siglo XVIII en Nueva España*. Vol. I, pp. 86-88.

ron tanto la concesión para el comercio de esclavos, como una tácita licencia por la cual autorizaba a los buques de aquel reino para que sus nacionales entraran a traficar con sus mercaderías en los puertos indianos, obteniendo de este manera, magníficas fortunas ante los desabastecidos mercados americanos.

La merced se concreta, cuando la Compañía obtiene aprobación del significativo trato negrero por Cédula del 27 de agosto de 1701,¹⁴ y cuya duración se fijó en 10 años, tiempo durante el cual, los franceses introducirían en las Indias 48.000 esclavos y, cuyos negros, venderían tanto en las islas de Barlovento, como en las costas de Tierra Firme, a un precio no mayor de 300 pesos cada uno; pero junto con ello, obtuvo licencia para introducir libres de todos derechos los géneros que necesitasen para el mantenimiento de los negros, pero igual práctica regía para la extracción de todos frutos de la tierra ya fuese para navegarlo desde cualquier lugar sitio costero, o bien desde las factorías que establecieran en los principales puertos de Indias. A partir del siguiente año, los franceses fundaron el asiento en Veracruz.

Por la naturaleza del asiento, la Compañía enfrentó desde un comienzo la tenaz oposición que se expresó, tanto en la península por parte de los mercaderes de Cádiz y Sevilla, quienes no ocultaban los riesgos que para sus privilegios comerciales constituían aquellas actividades, así como en los puertos americanos por los funcionarios españoles, pues a pesar de las reiteradas ordenes del monarca¹⁵ y, algunas veces, por las mismas razones políticas que en el propio suelo de España agitaron las pasiones, ofrecieron resistencia y le causaron molestias aun en sus negocios lícitos.

Al concluir la Guerra, tras los acuerdos del Tratado de Utrecht, si bien se aseguró la permanencia de Felipe V en el trono español, terminó por afectar aún más la dominación de Castilla en las Indias, al tener que admitir por tal imposición la presencia de buques ingleses en los puertos americanos, con lo cual llegaba al final el poco control comercial que pretendían mantener.

Inglaterra obtuvo una gran victoria en Utrecht, al proclamar para sí el tráfico de negros,

¹⁴ - Hasta esa fecha, el asiento de negros estaba en cabeza de los portugueses, pero iniciada la guerra y como Portugal decidiera apoyar directamente al candidato de Austria, los intereses franceses aprovecharon la coyuntura para llenar aquel vacío. Para Castilla la concesión de la trata a Francia era inevitable, pues este comercio no había sido parte de su política ni tampoco tenía colonias de donde extraer aquella mano de obra, que de hecho, tanto se precisaba en las provincias americanas.

¹⁵ - El 23 de diciembre de 1704, una cédula circular ordenaba el buen trato a los franceses y el fiel cumplimiento del contrato, en vista de la actitud hostil de los oficiales reales y los gobernadores, en particular en Cartagena, contra quienes la Compañía presentó quejas ante el Monarca.

arrebatándole a Francia una de sus más valiosas conquistas comerciales. Comprometida con un anticipo de 200.000 pesos y a cancelar en los últimos 10 años, de los 30 años concertados, la Real Compañía del Mar del Sur entró en ejercicio del asiento por Cédula del 26 de marzo de 1713; en virtud del contrato, la nueva Compañía se comprometió a introducir en los dominios hispanos de América 144.000 “piezas de indias”,¹⁶ a razón de 4.800 anuales, a partir del 1° de mayo del siguiente año. Por cada un negro de la medida regular de 7 cuartas, no siendo viejo ni con defectos, pagaría 33 y 1/3 escudos de plata, cantidad que comprendía todos los derechos. En los puertos de Barlovento, Cumaná, Maracaibo y Santa Marta, venderían la pieza completa a 300 pesos, esto es, al mismo precio señalado a los franceses, mientras en los puertos de Nueva España y el resto de Tierra Firme, estaban libres de negociarlos al mejor precio que pudieran. Otros privilegios fueron, la exención del impuesto sobre los restantes 800 esclavos introducidos, después de los primeros 4.000; y el pagó en Corte de 16 y 2/3 escudos de plata, por cada negro que metiesen más allá del total anual.

La Compañía tenían la prerrogativa de conducir los esclavos negros en naves inglesas o españolas e introducirlos en cualquier puerto del Mar del Norte, en donde hubiesen oficiales reales o sus tenientes; en tanto el producto por la venta, lo extraerían en plata libre de tributo o en frutos pagando los derechos correspondientes en las flotas, los galeones u otros navíos de guerra, mientras su entrada en España, estaba libre de impuestos. Sus naves, además, zarparían desde cualquier puerto de la Gran Bretaña y navegarían libremente de un puerto a otro (franquicia negada a españoles) y al final, regresarían indistintamente a España o Inglaterra, limitándose en este último caso a enviar relación individual de la carga y, así mismo, sin pasar después por ante la Casa de Contratación.

Con la merced del asiento, la Compañía inglesa también logró una concesión más, como fue la del llamado Navío de Permiso, o sea, la autorización para conducir todos los años y en cada flota española, una embarcación de 500 toneladas con mercaderías inglesas hacia Veracruz, Cartagena y Portobelo; efectos que podían vender en las correspondientes ferias y sujetas a ellas, pero libres de impuestos. La licencia para enviar un navío, andando el tiempo se multiplicó, pues de hecho ya no fue uno, sino varios los buques remitidos a las Indias por tal

¹⁶- La expresión correspondía a la unidad de volumen que utilizaba el asiento para la introducción de esclavos negros; medida que representaba una cantidad muy superior de negros, dado que una “pieza” podía formarse con dos o más individuos que ya fuese por su escasa o excesiva edad, o bien porque sus defectos físicos no constituía el esclavo tipo: joven, fuerte y sano.

concepto; transportes que comenzaron desde 1716.

La presencia de los ingleses en Nueva España, les generó muchos incidentes. Por una parte, creó la justificada alarma entre el gremio mercantil andaluz y mexicano, temerosos con mucho fundamento, que los hábiles mercaderes extranjeros, apoyados en una poderosa armada, les arrebataran sus mercados; y por la otra, en prevención de estos peligros, establecieron mecanismos de sospecha ante sus intereses, así como ciertas amenazas que rodearon a los factores ingleses, sus empleados y criados.¹⁷

Los factores ingleses en general, hallaron gran oposición y sufrieron muchas molestias en América. No obstante las quejas ante la Corte, como la de su Ministro en 1731, quien tras denunciar que a pesar de las órdenes expedidas por el Monarca para que no hostilizaran sus embarcaciones, eran de todas maneras perseguidas bajo el pretexto del comercio ilícito; práctica de la que acusaban, en su descargo, particularmente a la Compañía Guipuzcoana. En respuesta, una real Cédula dirigida a los gobernadores y virreyes, les ordenaba que no permitieran a ningún súbdito español que hiciese vejaciones a los ingleses que surcaban los mares, cuya navegación les estaba permitida.

Con todo, los negocios ingleses jugaron un papel significativo en la Nueva España, no sólo porque la mayor parte de la carga fuese conducida directamente a Veracruz, sino además, por lo que significó la breve autorización conseguida en 1721, cuando pudieron internarse por todo el territorio novohispano;¹⁸ inmediatamente el factor de la Compañía se trasladó de Veracruz a México, donde establecieron sus factorías y, desde allí, partían al resto de las ciudades o hacia los real de minas. Sin embargo y por muchas otras razones, ni el “asiento de negros” ni el “navío de permisión”, pudieran tenerse como verdaderos negocios para Inglaterra, pues

“Los comerciantes británicos que podían acogerse a la fórmula legal privilegiada se convertían en enemigos de los que libremente venían practicando el contrabando en los mismo puertos. Tampoco la South Sea podía ser popular en las Antillas inglesas, donde el precio de los esclavos negros subía al extraer la Compañía gran-

¹⁷- Los artificios hicieron que los ingleses fuesen vigilados estrechamente: las autoridades temían que los representantes de un imperio agresivo y en pleno período de expansión, trataran de obtener información militar y fomentar la deslealtad de sus colonias; en tanto los religiosos, veían con peligro la presencia de quienes fueron y continuaban siendo los más encarnizados enemigos del catolicismo.

¹⁸- En noviembre de 1723, el Consulado representó ante el virrey un escrito sobre los perjuicios y recelos de aquella merced. El Consejo de Indias conoció esta y otras noticias sobre las actividades del comercio inglés y, por mayo del siguiente año, revocó la gracia.

des cantidades de ellos para conducirlos a las colonias españolas”.¹⁹

b.- Crisis del régimen de flotas.

Los particulares intereses que las potencias europeas tenían puestas en los territorios americanos, aun cuando venían desde los siglos anteriores, fue por entonces cuando cobraron mayor relevancia, no sólo por los grandes cambios en materia de reformas económicas, ni por lo que experimenta la actividad productiva en estas partes, sino más bien por los mecanismos coyunturales para explotarlo por aquellas potencias. Pues fue a partir de esta guerra, cuando algunas viejas expectativas en materia económica quedaron despejadas, sobre todo al obtener varios privilegios mercantiles con las Indias.

La iniciación de las hostilidades contra España, donde Inglaterra y Holanda no sólo actuaban unidas, sino que además contaban con los puertos portugueses para entorpecer las rutas o bloquear las costas españolas y, con ello, obstaculizar y hasta retardar las partidas de las flotas y galeones, trajo para Castilla una grave restricción, evidente tanto en la disminución, como en la suspensión de las tradicionales comunicaciones con los dominios americanos y, por consiguiente, un amplio desabastecimiento comercial de aquellos importantes mercados americanos desde Cádiz.

Los efectos de la crisis bélica en el sistema mercantil español se traducían, por ejemplo, en la imposibilidad de enviar sin altos riesgos, alguna flota a las Indias desde 1702. Hechos que fueron discutidos en Madrid por la Junta de Comercio, creada a partir de 1705 para reactivar el tráfico con América; aun cuando allí se demostró lo inoportuno del régimen de flotas y galeones, la Comisión decidió continuar con dicha práctica. La orden que fue bien vista por todos los comerciantes andaluces, de inmediato la acogieron los grandes agentes de Consulado mexicano, no sólo por controlar un monopolio inexistente, sino por que eran los mayores beneficiados del régimen, ya que sólo ellos podían absorber las cargas de cada flota; pero a condición, de que durante dos o tres años no llegasen nuevos productos al mercado novohispano.

La guerra sucesoral dejó el abastecimiento legal (e ilegal) de esas vastas regiones, casi en manos de los franceses; la afluencia de registros navieros en este tiempo de hostilidades y con ello la saturación del mercado de Nueva España, se evidencia por los numerosos buques y

¹⁹ - Luis Navarro García, *Hispanoamérica en el Siglo XVIII*. pp. 38-39.

enormes cargamentos enviados, por ejemplo en 1706, cuando descargan sólo en Veracruz 2.700 toneladas en mercaderías.²⁰ Tal abundancia no era problema por la capacidad creciente que tenía la región para absorber aquellos géneros y que, además, la situaban en un lugar importante bien como mercado consumidor, pero también como puerto redistribuidor para el Caribe. Pero el Consulado, en vista del cúmulo de efectos y que el virreinato tardaría tiempo en gastar, pidió durante la guerra, que el próximo convoy se suspendiera hasta 1715; persistiendo en tal solicitud, el gobierno central retardó hasta 1720 el envío de la nueva flota.

Veracruz como centro del creciente comercio novohispano, comenzó a perder cierto mérito, primero, cuando el gremio mercantil mexicano se resistió a celebrar allí la feria comercial y, luego, con la Cédula de 1718, por la cual Jalapa logró el privilegio de negociar las mercancías traídas a Nueva España en las escuadras de ultramar. La novedad consistía en conservar el sitio más a propósito, donde concurrieran los comerciantes de cualquier lugar del virreinato y, además, colocar el comercio español y mexicano en una situación más o menos equilibrada, donde se dividiesen los riesgos y molestias, y que ambos participaran de la misma prisa por cerrar a tiempo sus operaciones.²¹

Para el establecimiento de la nueva sede ferial, hasta entonces celebrado en la ciudad de México, sólo se tomaron en cuenta los intereses y facilidades dadas a los comerciantes gacitanos: internar las mercancías no vendidas, permanecer en el país hasta su liquidación e, incluso, dispensar el impuesto de alcabalas (cobro arrendado al Consulado) en su primera venta; lo cual suscitó la decidida oposición de los mayoristas mexicanos. De esta forma, la reforma lesionó los negocios de los grandes agentes del Consulado, quienes de hecho controlaban las transacciones, fijaban los precios y actuaban como los únicos intermediarios entre flotistas y comerciantes del interior.

Tocó al virrey Marqués de Casafuerte, como máxima autoridad, intervenir en el arreglo de esa primera y sucesivas ferias realizadas en Jalapa, siendo por ello, artífice en gran medida de la particular fijación de este sistema comercial; para iniciar las actividades, contó con el arribo de la expedición que condujo Chacón en 1720.²² Los resultados de la original feria en

²⁰- María L. Laviana Cuetos, "México, Centroamérica y las Antillas, 1700-1760" en *Historia de las Américas*. Vol. III, p. 45.

²¹- Arcila Farías, *Reformas...* Vol. I, p. 82.

²²- Las restantes flotas durante este lapso fueron: las de 1723 y 1725, comandadas por Antonio de Serrano; en 1729, la condujo el Marqués de Mari; en 1732, por el General Rodrigo de Torres; y en 1735, el General Manuel López Pintado. José L. Melgarejo Vivanco, *Breve Historia de Veracruz*. p. 88.

Jalapa no fueron del todo favorables, pues tanto los andaluces como mexicanos se quejaron de los abusos a que se vieron sometidos, ya fuese por el alto precio en los alimentos, el elevado alquiler de las casas o la falta de almacenes para las mercaderías. A causa de estos inconvenientes, que por información le llegara al Monarca, una Cédula del 16 de mayo de 1722, ordenó que la feria no se realizara más en Jalapa; la certificación de tal fracaso hizo que un año más tarde, no sólo se trasladara la feria a México, sino que la siguiente de 1725, también se celebrara en dicha capital.

Fue en ese último año, con la intervención de Francisco de Veras, Presidente del Tribunal de la Casa de Contratación y los consulados de Cádiz y Madrid, cuando se inició un poderoso movimiento para restablecer la feria en Jalapa; las autoridades de ésta última alegaban que la Villa era la más cómoda por su situación y otras circunstancias, además porque había aumentado en ella la fábrica de habitaciones para los comerciantes y almacenes donde guardar las mercaderías. La victoria final correspondió a los comerciantes gaditanos, pues por Cédula del 28 de abril de 1728, el rey ordenó que Jalapa fuese el lugar de ferias y, con ello, la gran sede del comercio trasatlántico.

Entre los años de 1720 a 1735, aun cuando se aprecia una cierta regularidad en la partida de las seis flotas que se hicieron a la vela en Cádiz (la guerra frustró la flota de 1737), no ocurre lo mismo con el volumen de las mercaderías conducidas, que si al principio se situó por encima de las 4.000 toneladas, no sólo pronto tendió a bajar de esta cifra, sino que además en ese último año la Corona determinó que las cargas de cada flota no rebasaran las 3.000 toneladas.²³ Sólo serán las medidas eficaces con que se reprime el contrabando y por el suceso del retraso en la flota de 1729, cuando se consigue con éxito el concretarse rápidamente la transacción de las casi 5.000 toneladas.²⁴

II.- CONTROL DEL COMERCIO REGIONAL.

A.- *El codiciado mercado caribeño.*

a.- El antiguo comercio “circular”.

Muy pocas provincias americanas gozaron del regular contacto con Castilla, pues durante largos períodos y por muy diversas causas, se vieron privados del tráfico directo con la

²³- La nueva restricción, se dirigía a fortalecer el negocio americano entre los comerciantes de Cádiz; la medida de remitir pocos bienes, si bien les garantizaba por la escasez de artículos elevados precios a la llegada de cada flota a Veracruz, también fue excusa para practicar el contrabando.

²⁴- Navarro García, *Hispanoamérica*, p. 74.

metrópoli o bien su comercio era bastante precario. Por ello y desde el primer tercio del siglo XVII, la práctica del comercio interprovincial se convirtió en una realidad no sólo entre las islas hispanas del Caribe, sino también con toda la región continental de la cuenca, que de hecho se integraban y complementaban económicamente; la extensa área de influencia del virreinato tenía como polo del eje económico a México, lugar que los propios negociantes calificaban para sus relaciones como “centro principal” de sus intereses, pues sin él se entorpecía tanto el tráfico doméstico, como los negocios con la metrópoli. El peso económico extendido por esa parte hispana desde aquellos años, fue estrechando una fuerte dependencia con las restantes provincias que pronto la miraron como la verdadera metrópoli; pues la relación se explicaba, en parte, porque su contacto era más regular con México que con la misma España y, por otra, porque tal autoridad se concretaba en el papel que jugaban las Cajas reales, así como un gobierno donde acudir en los momentos difíciles en lo económico o militar.

La Nueva España proporcionaba a la región, sobre todo, abundante y excelente moneda, por ser México el mayor centro de producción y acuñación. Gracias a los enlaces de esta poderosa cadena, no sólo mantuvo estrechamente unido el territorio sobre el que ejerció su influencia, sino que sobre tal control reposó parte del sistema monetario de ese vasto territorio. Ello se expresó, por una parte, a través de los “situados” que repercutieron sobre la economía de aquellas provincias, pues eran cantidades importantes de numerario que se empleaba en sueldos y salarios de sus empleados y muchos otros trabajadores, cuyo capital entraba de inmediato en circuito económico. Pero no todo el numerario que se distribuía por dicha zona, tenía su origen en los situados; las compras y las ventas con el comercio de la región eran de suma importancia, pues los caudales causados por este concepto que salían de la Nueva España, representaban el esfuerzo y la efectiva riqueza de las colonias que lo obtenían por el intercambio de sus productos.

Razón por la cual México era para esta parte del continente, la plaza complementaria de Europa. El virreinato, en cierta forma, ofrecía un mercado bastante heterogéneo y muy rico a las provincias americanas, donde les proporcionaba por la compra de sus productos no sólo buena moneda, sino también cera de La Habana, cacao de Caracas, Maracaibo y Guayaquil y diversas especias medicinales, algunos artículos manufacturados como hilados y cerámica; o agrícolas como harina, de cuya abundante producción, extraía gruesas porciones a los mercados de la región. Muchos productos coloniales que recibía, aunque no tenían mucho consumo

en la metrópoli ni en otro lugar de Europa, como era el aceite o vinos remitidos desde el Mar del Sur, el ron de las islas y una artesanía muy rudimentaria como sombreros de paja, sacos de henequén, artículos de madera y una larga lista de géneros calificados habitualmente de mercaderías, si tenían un valor apreciable para la inicial economía americana. El comercio con la Nueva España le proporcionó a ese grupo de provincias de la gran región, el numerario necesario que les permitió desarrollar su tráfico interior y pagar los artículos europeos que las naves españolas conducían hasta los puertos de América.

b.- El atractivo monopolio regional.

El imperio español desarrolló como política para organizar la producción agrícola, una especie de equilibrio regional que si bien controlaba la productividad, de igual modo cuidaba y vigilaba la orientación de los excedentes; práctica que en las Indias se explicaba por especializar regiones para determinados cultivos (monoproducción), así como su correspondiente compensación comercial, como ocurría por ejemplo en Caracas con el cacao, en Barinas con su tabaco, en Apure con sus cueros y las Antillas a través del azúcar. Esta práctica motivó una profundización en las relaciones del comercio intercolonial; fenómeno no sólo importante que contribuyó en la organización de estas posesiones, sino además, lo único que realmente funcionó durante largos períodos, salvo en momentos de la interrupción del comercio por las guerras. Práctica que originó la costumbre en las comunicaciones de Venezuela con la Nueva España, iniciadas desde la segunda década del siglo XVII en torno al cacao, y por la que mantuvo además, una estrecha conexión con el resto de la región del Caribe.

Fue a través del comercio cacaotero caraqueño, como el principal centro abastecedor de los mercados novohispanos, convertido en ley primero por la costumbre y luego reconocido por el gobierno superior, en virtud del cual, solamente los vecinos de la provincia (nativos y residentes quedaron excluidos) podían ejercer con ciertos privilegios el comercio con los puertos de Mérida y Veracruz; merced que le dio a los mercaderes de Caracas no sólo un efectivo monopolio sobre el tráfico de este fruto con el virreinato, sino que además motivó algunas relaciones, a veces amistosas, sospechosas y hasta tirantes entre los mercaderes, funcionarios y cuerpos mercantiles de México. Iniciado el siglo, si bien continuó esa libertad comercial entre los pueblos del Caribe hispano, también se producía una especie de ruptura respecto a las prerrogativas que los mercaderes peninsulares tenían en los negocios americanos. Por esta razón,

“algunas provincias indianas van a despertar ahora a una existencia más dinámica”,²⁵ como era el caso de Venezuela, ligada a una creciente producción y extracción de cacao, así como su amplio negocio del fruto en aquellos puertos novohispanos.

Importancia que se pudiese medir por la significativa riqueza generada por esa actividad productiva que, tras cubrir el consumo interno, durante la primera década del siglo el comportamiento de la creciente producción de cacao se reflejó en su comercio extractivo, el cual conservó un promedio de 13.689 fanegas anuales. Tal volumen, que al precio promedio de 107 reales, representaban en La Guaira un monto aproximado de 1.500.000 reales; mientras tanto, el valor de esa mercadería tomada como parte de pago en Veracruz fue de 365.671 reales en 10 años, según consta en los libros de la Real Hacienda de Caracas. Sin embargo, el valor del cacao vendido en Nueva España durante el mismo período, debió pasar de los 15 millones de reales a los precios de aquel país y, probablemente, en más de 30 millones en Veracruz;²⁶ volúmenes y orientación mercantil, que se expresa en el siguiente cuadro:

GOBERNACIÓN DE VENEZUELA			
Extracción de cacao (en fanegas de 110 libras). ²⁷			
Décadas	México	Francia	España
1701-1710	136.892	11.000	9.436
1711-1720	143.744	21.500	4.736
1721-1730	181.464	0	40.243
1731-1740	188.945	0	225.759
Subtotales:	651.045	32.500	280.174
Porcentajes:	67,56	3,37	29,07
Total general:			963.719

Tras las considerables remesas de cacao a la Nueva España, por lo general la importancia de los retornos desde Veracruz a Caracas, excluyendo los metales amonedados, fue ordinariamente tan pequeña que pesaban muy poco en la balanza de comercio y de valores. Entre las compras más importantes que realizaban los caraqueños en Veracruz, se registran las de harina tanto por las frecuentes y abundantes cantidades de muy buena calidad que las naves siempre fletaban, como por encontrarse a menudo estos mercados en permanente estado de escasez, no obstante el restringido consumo de la Provincia. Las restantes y escasas mercancías que se

²⁵- Navarro García, “Introducción” en *Historia de las Américas*. Vol. III, p. 4.

²⁶- Arcila Farías, *El comercio entre Venezuela y México en los Siglos XVII y XVIII*. pp. 90-91.

²⁷- Arcila Farías, *El Comercio...*; del mismo autor *Economía Colonial*, vol. I, pp. 155-156, donde existe una relación mucho más desagregada sobre la orientación de ese comercio inter-anualmente.

tomaban tanto en aquel puerto, como contraparte por la venta de cacao, así como de otros productos obtenidos en puertos con que se negociaba durante el periplo por el Caribe, aunque también representaban muy poco valor, resultaban las primordiales operaciones para conseguir los necesarios productos con que abastecer el mercado provincial a través de La Guaira; sin embargo, la mayor estimación del producto que retornaba desde Veracruz se hacía en plata acuñada, cuya adquisición era el principal interés, pues el mismo constituía uno de los fundamentos de todo el comercio tanto interno como exterior.

B.- Los intrusos competidores en la región.

a.- Las casas de comercio nacionales.

Fue en lo comercial, donde el cambio dinástico logró tempranas y efectivas reformas. En este terreno, Felipe V procedió sobre la base de una amplia experiencia francesa, no sólo porque Francia conocía desde tiempo atrás la marcha de las compañías comerciales, pues en buena parte su sistema mercantil descansaba en tal clase de sociedad, sino también por las agresivas prácticas que en este campo económico difundía junto con Inglaterra y Holanda. Con el favor real para constituir empresas a partir del capital privado, se introdujo en España la formación de las modernas compañías mercantiles; mecanismo que constituyó un avance de mucha importancia, tanto por reunir en una sola asociación numerosos pequeños capitales, como por permitir emprender negocios que no estaban al alcance de ninguna fortuna privada del momento. Estas empresas, a la larga, desempeñaron un papel muy importante en la economía metropolitana y colonial.

Apenas instalado en el trono, Felipe V comenzó a recibir una serie de propuestas para la constitución de algunas de estas compañías mercantiles; los primeros en hacerlas fueron los franceses, con la intención de participar lo más pronto posible en ellas y, por este medio, intervenir en el codiciado comercio indiano. Correspondió a éstos extranjeros, durante los años de 1703 y 1705, cuando ya se aconsejaba la asociación bien con participación de las dos coronas, o en su defecto la española exclusivamente, para constituir compañías por acciones; al final, fueron planes sin ningún resultado, pues la constitución de dichas empresas comerciales para navegar por América, pasaron a ser rechazadas rotundamente por el Consejo de Indias, hostil por vieja tradición de abrir su comercio americano a las naciones extranjeras.

Otro proyecto surge en 1707, cuando Diego Murga, Marqués de Montesacro, propone crear una compañía para explotar el comercio con Honduras y Caracas. Opuesto de nuevo el

Consejo a tal compañía, finalmente fue aprobada en 1714; lo que constituye la primera compañía mercantil para comerciar con América, constituida en España con un capital de 400.000 pesos de plata y, dividida en 100 acciones, donde el Rey de España participó con una cuarta parte del capital. El primer barco enviado por la Compañía al puerto de Honduras, comenzó muy mal sus actividades, pues tropezó con la resistencia de los Oficiales Reales y la propia Audiencia, quienes alegaban que el contrato era ilegal por no haber pasado por el Consejo de Indias. Mientras el navío destinado a Venezuela encontró peores dificultades, pues no sólo el Gobernador y los Jueces Oficiales de Hacienda pusieron en tela de juicio la legitimidad del contrato y, por tal motivo, decomisaron las mercaderías tras fundamentar que entre los papeles consignados no existía ninguna licencia para tal efecto. Pero además, los Oficiales Reales le hicieron la vida imposible en La Guaira, al no permitirles tomar cacao para Veracruz; otro tanto ocurrió con los agricultores y mercaderes locales, quienes igualmente le presentaron diversos obstáculos.

Por esta razón la Compañía de inmediato entabló un litigio contra las autoridades provinciales y, aunque la causa terminó en su favor, los perjuicios fueron muy graves para ella; tras acudir ante el Rey en demanda de una licencia especial, que obtuvieron tan solo para indemnizar las considerables pérdidas que habían sufrido, en adelante sólo hicieron dos viajes más a Veracruz con cargas de cacao y luego se vio obligada a desistir. Por sus desgraciados resultados, la Compañía tan solo alcanzó a mantenerse por unos 3 años y, finalmente, liquidó con pérdidas.

Otro proyecto de compañía que se presentó fue la de Galicia, confirmada por Real Cédula en abril de 1734, para la explotación del palo de campeche (planta tintórea) procedente de Honduras. La Compañía se vio obligada a enfrentar a los ingleses, quienes actuando como dueños de gran parte del territorio, talaban los bosques y destruían las poblaciones indígenas; con tan sólo dos embarcaciones en servicio, la empresa resultó impotente para contener la avanzada de los poderosos y osados contrabandistas ingleses, por lo que no tardó en desaparecer.

b.- La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Durante las primeras dos décadas del siglo, el comercio de cacao entre La Guaira y la metrópoli hispana se encontraba en un lejano tercer lugar; no obstante que la escasez del fruto en España se cubría desde Francia, cuyos mercaderes les vendía el producto extraído de Vene-

zuela a precios un tanto altos. El gobierno central español, con el propósito de encontrar un medio que le asegurase un tráfico regular con dicha provincia y un adecuado abastecimiento de aquel grano, decide fundar sobre bases sólidas, una compañía que desplegara con éxito sus operaciones y alcanzará una larga existencia; razón por lo que en Cédula del 25 de septiembre de 1728, la Corona confirmó la creación la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Constituida con un capital de 3 millones de pesos y aunque sólo la mitad fue cubierta, ello bastó para iniciar sus actividades mercantiles; con dos fragatas despachadas en 1730, su entrada en escena ocurría en momentos cuando se reanudaba con cierto éxito el comercio de aquella provincia con la metrópoli. Mientras el comercio con México alcanzaba los máximos niveles del volumen de cacao remitido, navíos metropolitanos tomaban algunas cantidades importantes del fruto y, más aún, presentaba signos evidentes de alcanzar por esta vía un mayor desarrollo, pues descontando las primeras 13.483 fanegas que extrajo la Compañía, las restantes 26.760 constituía la mayor extracción hecha para España hasta el cierre de la década.²⁸ Será con el retorno de las primeras 80.000 fanegas de cacao, compradas a 10 pesos y vendidas en España a 45, lo que dio un producto de 738.000 pesos, con lo cual se cubrió el costo de las naves y sus armamentos, los distintos impuestos, la paga de la tripulación y todos los demás gastos; tres años más tarde a su creación, la Compañía repartía dividendos por el 20% del capital invertido.²⁹

El distrito comercial de la Real Compañía, aun cuando estuvo reducido en un principio a la provincia de Venezuela, años después recibió nuevos privilegios; fue a partir del compromiso a combatir el contrabando, cuando no sólo le amplían la jurisdicción para sus negocios del trato mercantil, sino que además, el mismo fue aparejado con la extensión de los límites para iniciar sus operaciones de corso que iban muchos más allá de la Gobernación, pues ahora su jurisdicción comprendía toda la Tierra Firme, desde las bocas del Orinoco hasta el Río de El hacha. No obstante lograron otras gracias, entre las que se cuentan, por ejemplo, las numerosas licencias que recibió para traficar con sus barcos entre la Nueva España y Venezuela, ya prohibido por el Rey.

No cabe duda que la Compañía contribuyó a empujar el comercio de Venezuela con la metrópoli, pues durante la década de 1731-40, cambió la relación de sus extracciones hacia

²⁸ - Arcila Farías, *El Comercio...* p. 57.

²⁹ - Arcila Farías, *Reformas...* Vol. I, p. 32; del mismo autor, *Economía Colonial de Venezuela*, t. I, pp. 241 y ss.

España, cuando el volumen de las extracciones de cacao ascendieron en cerca de las 226 mil fanegas, con un valor promedio cercano a los 29 millones 700 mil reales; ello dejaba muy atrás la cantidad de las remitidas con destino a la Nueva España, que si bien ascendieron con relación a las décadas anteriores, no alcanzaron sino las 188.945 fanegas, con un valor promedio de 24 millones 900 mil reales. Pero su labor desde el punto de vista hacendístico, no fue tan efectiva como lo indicaban sus factores, pues la Gobernación aunque siempre costó y continuó con el financiamiento de la administración y defensa tanto de la Provincia, como de parte importante de la Tierra Firme, la actividad comenzó a dejar cada vez menos ganancias para la Compañía.

Sin embargo, la Provincia decidió entablar nuevos mecanismos de mediatización con la Guipuzcoana, pues tan sólo en lo mercantil, pasaron a monopolizaba casi todas las introducción de bienes europeos, al tiempo que intentaron controlar las extracciones de todos sus frutos con destino a Cádiz, además de entrometerse en la negociación del principal fruto con México y otros mercados americanos; pero sólo fue con “la implacable represión del contrabando por mar y tierra [que] aseguró además, este país para el comercio nacional”.³⁰

III.- DEFENSA DE LOS CIRCUITOS MARÍTIMOS.

A.- *La defensa marítima regional.*

a.- Los enemigos de la Corona.

Desde el siglo XVII y a expensas de Castilla, los reinos europeos desafiando las leyes en forma gradual, en corto tiempo se apoderaron primero de algunas islas “inútiles” caribeñas para luego, desde allí, penetrar hacia las regiones interioranas del continente por las desgarradas costas. Los establecimientos ya consolidados, correspondían, por ejemplo, a los intereses que Inglaterra tenía en las islas Antigua, Barbados y Jamaica, con incursiones sobre todo en Belice y Mosquitia; Francia, en Pitiguao; Holanda, en Curazao y la Guayana; y Dinamarca, en las islas Vírgenes. Entre otros, estos territorios fueron los principales centros que actuaban como factorías, no solo desde donde se practicaba un intenso comercio de contrabando, sino también desde donde partían numerosas operaciones agresivas hacia los distintos puertos hispanos.

El traslado de la guerra sucesoral hasta de los mares y tierras americanas, le dio una nueva dimensión a la lucha armada; ahora el conflicto no sólo generaba graves daños en las

³⁰ - Navarro García, *Hispanoamérica...* p. 98.

comunicaciones entre la metrópoli hispana y sus colonias, sino también prolongados aislamientos entre las mismas provincias ultramarinas, producto de los regulares bloqueos por los enemigos de Castilla. En las aguas caribeñas si bien arreció la contienda internacional entre Francia e Inglaterra, esta última y sus aliados intensificaron la disputa contra España. Es por ello que franceses y españoles se entregaron al ataque y saqueo de las islas británicas: Bahamas (1703), St. Kitts y Nevis (1706), Monserrat y las posesiones holandesas (1712); en tanto los ingleses, desde Jamaica, si bien fracasan en la toma de Guadalupe (1703), arremeten contra Trinidad, Cuba y ocupan la parte francesa de St. Kitts (que retendrán en Utrecht); mientras el curso regional, realizado por dominicanos y cubanos, con base en Santiago de Cuba, operaban con éxito contra la navegación británica y asaltaban los dominios americanos de Inglaterra, desde la Carolina hasta las proximidades de Boston y Nueva York, y con la riqueza lograda en forma de botín compuesta por barcos, mercaderías y esclavos, aumentaban sus patrimonios, tanto en la parte personal, como en el de sus provincias.

Los destacamentos naval y militar español en el área del Caribe, si bien eran muy escasos a principios del siglo XVIII, la preocupación de las autoridades estaba centrada en reforzar la defensa de sus puertos, en especial Campeche y Veracruz, pues así lo advertía la regular presencia de sus enemigos en Tabasco y la penetración en Belice y Mosquitia; no obstante y salvo ocasionales casos, todo indicaba que la piratería era cosa del pasado. En adelante, la amenaza sólo podía venir de armadas poderosas, mandadas y organizadas por fuertes naciones y, aun así, algunas ciudades portuarias se presentaban imbatibles, pues desde las décadas finales del siglo anterior y producto de los intensos ataques de piratas, los gobiernos locales y regionales, con autorización del Rey (y algunas veces sin ella) ejecutaron una serie de políticas defensivas.

Los derroteros marítimos por aquellas vastas zonas, al igual que en las centurias anteriores, siguieron siendo lugar de encuentro y lucha entre facciones enemigas. Las continuas persecuciones y las batallas navales realizadas en los distintos puntos de esas vitales rutas españolas, los frecuentes ataques contra las islas de las Antillas por parte de franceses e ingleses, los asedios y asaltos de plazas como Cartagena, Portobelo y Puerto Cabello, eran las manifestaciones más que elocuentes del empeño con que los poderes rivales buscaban golpear a su adversario en el flanco más vulnerable, en donde las lesiones eran más graves y de cuya debilidad padecían todos los puertos en el Caribe: la falta de tropas y el necesario armamento.

b.- La defensa comercial.

La resistencia de los Borbones frente a las potencias marítimas de la Europa del Norte, aseguró el predominio del modelo social, cultural, político y en particular económico, que había impuesto la católica dinastía de los Austrias, en las extensas regiones del centro y sur de América. Recayó en México la responsabilidad de consolidar la sujeción de la región del Caribe, donde ya ejercía una importante influencia en materia de seguridad y defensa, tras respaldar las disgregadas posesiones españolas en la cuenca, ya fuese por medio de los presidios del pequeño arco de islas menores, ya fuese ante las defensas de las grandes Antillas, Trinidad y Margarita, o ya fuese por las numerosas fortalezas que protegían la Florida, la costa de Venezuela o el litoral centroamericano y, en particular, las regiones del Yucatán y Panamá.

Correspondió al virrey Duque de Albuquerque, prestar el mayor apoyo para financiar la defensa y todas las operaciones militares efectuadas en el área del Caribe, desde enviar dinero para armas y demás pertrechos, como sueldos y bastimentos para los hombres en lucha contra ingleses y holandeses. El alto gobierno regional inició un gran redespiegue en dos frentes: en primer lugar, acentuó la construcción de una serie de fortificaciones militares, que por entonces dotaron a los puertos del continente americano del medio más útil para resistir a las guerras que se producían y mantuvieron a lo largo del siglo; y en segundo lugar, dedicó amplios esfuerzos para la reconstrucción naval, al determinar la creación de una escuadra de guerra con 20 navíos bien pertrechados; 14 de ellos destinados a la Armada de Barlovento, que se suponía vigilaban el Caribe.

La continuidad de aquella política imperial hispana se expresó, en materia comercial, con la idea de restablecer las comunicaciones con la metrópoli a través de la proclamación del espíritu familiar de “unión de ambas coronas”; tal anuncio se concretó en el otoño de 1701, cuando se despacharon desde Brest, dos escuadras francesas con títulos del gobierno español, para rechazar cualquier enemigo en el Caribe y escoltar la flota de Nueva España, retenida en Veracruz. El retorno de la enorme flota conjunta (56 embarcaciones) comandadas por Velasco y Chateau Renand, logró efectuar la travesía atlántica y dirigiéndose a Vigo (1702, sep.) para burlar al enemigo que esperaba en la ruta de Cádiz, procedieron a la inmediata descarga y acarreo del tesoro (más de 13 millones de pesos) hasta Lugo y luego a Segovia. Otro éxito consigue Francia en ese mismo año, cuando una tercera escuadra, presidida por Jean Ducasse, parte desde la Coruña y para burlar el bloqueo, viajan más al sur, para luego dirigirse a la Nueva

España; no sin antes tener un pequeño combate, por agosto, contra una armada inglesa a la altura de Santa Marta, cuya escuadra regresó a España en 1703, portando otro enorme tesoro. A partir de entonces y a pesar que Inglaterra mantenía 24 buques en el Caribe, los ingleses no dominaba totalmente este mar; pues en 1708 si bien España pierde algunos galeones de Tierra Firme, al mando del Conde de Casa Alegre, tras ser atacados por el inglés Wager, los restantes galeones de Portobelo junto con una nueva flota mexicana, llegaban al puerto de Pasajes en ese mismo año, escoltada por Ducasse; y todavía en 1711, por tercera vez, Ducasse lograba conducir a Europa los caudales remitidos desde Cartagena.

El virrey Duque de Linares, no sólo continuó afianzando relaciones con las autoridades locales en la defensa de la región y, en particular, enviando tropas para el desalojo y persecución de los ingleses cortadores de palo “tintóreo”, quienes habían extendido sus actividades a Tabasco y la Laguna de Términos, en el fondo meridional del seno mexicano, zona de gran importancia militar y estratégica para el gobierno, ahora en peligro por su proximidad de Veracruz, sino que además, desde 1713 le tocó que delimitar los planes de reconstrucción naval. Por entonces La Habana se fortalecía por el rearme Borbónico, con la creación en su puerto del astillero financiado por Nueva España, que se convirtió en el fondeadero militar de México y desde sus atarazanas botaron hasta 1723, una treintena de navíos de gran porte, la mayoría de ellos con más de 50 cañones.

Durante la gestión del virrey Baltazar de Zúñiga y Guzmán, Marqués de Valero y Almonte, se intensificó la política de defensa; por estos años se logra expulsar a los británicos de la isla del Carmen y Laguna de Términos, tras el rechazo del último intento con la expedición comandada por Felipe de Andrade en 1717, lo que además lleva a iniciar la construcción del presidio; un años más tarde, fuerzas españolas expulsan de Vieques a los enemigos ingleses y daneses.

Con el arribo del virrey Marqués de Casafuerte, se intensifican las actividades de fortificación y, con ello, aumenta en cierta estima los gastos militares; en adelante, los egresos del Erario mexicano para la defensa del Caribe, serán casi siempre mayores que las remesas de dinero a Sevilla. Ello se explica, en parte, por la construcción de algunos presidios, al modo de San Felipe de Bacalar (1726), levantado en Yucatán con el fin de contener a las gentes de Jamaica, así como organizar la defensa de Veracruz, que según ordenanza (1727, may.), formó un batallón de marina con 500 hombres, guarecidos con los navíos de la Armada; el batallón

de la Corona, con 1.000 hombres de artillería; cuatro compañías con 100 milicianos cada una; y finalmente, 800 hombres más reclutados en las inmediaciones, bajo el mando de sus respectivos capitanes, cabos y restante fuerza militar, por supuesto, muy bien pertrechados.³¹ No será hasta 1733, cuando definitivamente se propone un plan para expulsar a los ingleses de Centroamérica, con el fin de reafirmar la dominación hispana sobre la costa caribeña; el Capitán General de Guatemala, Pedro de Rivera Villalón, tras proyectar el asalto al Cabo y crear los puestos navales de vigilancia en los puertos marítimos de Mosquitia, vio frustrados sus planes al iniciarse la nueva guerra de 1739 declarada por los ingleses.

Otro tanto se pudiese exponer, respecto al papel que jugaron la posición de Jamaica y los restantes puestos enemigos, que interferían grandemente en la navegación de Venezuela durante aquellas guerras. Establecimientos que no sólo fueron de cuidado en cuanto a la persecución de la navegación regional y el acecho de naves enemigas allí apostadas, sino que además generaron constantemente cambios en las rutas del comercio interprovincial y hasta crearon mayores gastos entre los empresarios navieros americanos, dirigidos a reforzar y artillar aquellos mercantes para el combate cuando fuera necesario.

B.- *El contrabando.*

a.- Los practicantes.

Las ya señaladas islas controladas por los extranjeros enemigos de Castilla en el Caribe, servían ahora más que nunca, no sólo como las bases en donde se organizaban y desde donde partían los regulares, y hasta cierto punto generalizados, ataques contra las distintas posesiones hispanas casi indefensas, sino que además, durante estas prolongadas guerras, se convertían en los puntos estratégicos para realizar un importante comercio ilegal, cuyos tratos e intercambios de mercaderías y bastimentos europeos se negociaban poco más o menos que libremente por diversos “frutos de la tierra” americanos, incluyendo los codiciados metales preciosos.³²

Pero el provechoso comercio ilegítimo generado a partir de los productos que se nego-

³¹- Juan Juárez, *Piratas y Corsarios en Veracruz y Campeche*, p. 398-399; y Melgarejo Vivanco, *Breve Historia de Veracruz*. p. 119.

³²- Salvo autores muy contados, la mayoría cuando se refieren al problema del comercio ilícito en la América hispana, utilizan criterios tan alegres como afirmar sin fundamento alguno en esta materia, por ejemplo, que los montos y volúmenes del contrabando ascendían en una determinada provincia, más o menos a la mitad de su comercio y otras veces hasta más del doble, etc. No obstante, un modelo más objetivo que pudiese indicar algunas tendencias, estaría en función de reconstruir algunas series estadísticas a partir de los rubros fiscales tanto de las “Almonedas”, “Decomisos” y “Descaminos”, como de las “Arribadas Forzosas”, para luego compararlos con el comercio de introducción regular.

ciaban en las regiones donde intervenían, cuyas actividades pretendían consolidarse en tan dilatada región que, por la nueva significación agresiva de sus relaciones comerciales, llevaba consigo el firme propósito de poner pie en cualquier punto despoblado y, en especial, sobre las alejadas e indefensas costas donde podían recalar. Salvo en los contados puntos fortificados de San Agustín, Veracruz, Campeche, Portobelo y Cartagena, el contorno continental de la cuenca caribeña desde la Florida hasta la Guayana, se hallaba invadido por las regulares visitas de los comerciantes extranjeros. Así ocurría, por ejemplo, en los territorios centroamericanos de Panamá y el Darién, en Yucatán por las tierras de Tabasco y la Laguna de Términos, Mosquitia por su dilatada costa y en menor importancia Belice. En Tierra Firme, sobre la Nueva Andalucía; por el río Orinoco, hacia Guayana; el litoral de Cartagena, Santa Marta y Venezuela, en riesgo esta última, por su proximidad a las bases del contrabando holandés como lo eran Bonaire y Curazao; regiones todas aquellas por donde se extraían ilegalmente reses, cueros y sebo, caballos, mulas y esclavos indígenas para las plantaciones del Caribe extranjero, palos de tinte, cacao, índigo, zarzaparrilla, plata, oro, etc.

Por las limitadas comunicaciones con la península producto de las contingencias naturales, pero también por las continuas guerras, tanto extranjeras (franceses, ingleses y otros europeos) como nacionales, explotaron aquella oportunidad para comerciar ilegalmente por las distintas comarcas; práctica que llevaron a cabo ya fuese con la anuencia de los vecinos, bien en franca violación de las propias ordenanzas locales o violentando las reiteradas disposiciones del Monarca sobre la materia. El abastecimiento de algunas colonias, expuestas durante estos años a las grandes penurias de lo indispensable, no sólo fue uno de los problemas de mayor gravedad que preocuparon a los gobernantes indios, sino que además, las autoridades locales siempre se acogieron a ella con la mayor prontitud para resolverla.

Desde la concesión de la trata y durante el tiempo que administró el asiento de negros, la Compañía de Guinea disfrutó plenamente del comercio americano; no obstante las estrechas limitaciones impuestas por la lucha armada, los buques franceses tocaban todos los puertos indios, tanto del Atlántico como del Pacífico, convencidos del portentoso provecho que obtenían al negociar directamente con las colonias hispanas. Así pues, tras faltar el comercio regular de la flota, la Compañía al amparo del asiento y sin perder instante alguno, además de los esclavos negros, abastecían aquellos mercados con todo tipo de mercaderías, herramientas, bienes y bastimentos, entre los que destacaban, cantidades importantes de harina llevada desde

Martinica. Actividad con la que no sólo contribuyeron a aliviar la aguda escasez de alimentos y bienes en que se encontraban las colonias de menores recursos, sino que además, por tal comercio ilegal nunca fueron detenidos, aunque si denunciadas sus actividades ya condenadas.

Otro tanto ocurría, mientras se mantuvo en vigor el contrato con el asiento de negros, así como con el navío de permiso, ambos bajo el control de los ingleses para negociar con los vecinos de las Indias. Por estos medios tanto la Compañía del Mar del Sur, encargada de proporcionar la mano de obra esclava, como el Navío de Permiso, permitida para remitir diversas mercaderías, ropas, herrajes y bastimentos, muy grande fue el ingenio desarrollado por los traficantes para redistribuir parte de la carga ilegal, en superior volumen al permitido, sin descontar los numerosos controles que se propusieron transgredir; en contrapartida, ambos sectores se convirtieron en los principales extractores de los frutos agrícolas y ganaderos de aquellos territorios.

De suma gravedad resultaba para los gobiernos locales y el metropolitano, aquellos efectos que directamente incidían tanto en perjuicio del comercio como de su erario real, causados por el amplio trato ilegal de bienes y géneros que los extranjeros y, hasta nacionales, introducían en el mercado indiano; práctica que, con la complicidad de amplios sectores de la sociedad, así como de algunas autoridades locales, dispuestas siempre a burlar las disposiciones sobre la materia, cuestión que continuó sucediendo en grandes proporciones desde comienzos del siglo. No obstante, fueron años en que la Corona no abandonó el recurso de dirigir órdenes a los funcionarios de hacienda, para que impidiesen el contrabando e impusiera las correspondientes reprimendas por su tolerancia; no obstante, con cierta regularidad, en el Consejo de Indias se recibían las noticias y pruebas de que esas instrucciones no se cumplían.³³

b.- Los procedimientos y controles.

Las compañías, primero francesa y luego la inglesa, así como las naves de otras naciones por ellos protegidas en su momento, actuaron con gran libertad en toda la jurisdicción de la Nueva España, al igual que por todo el Caribe y el resto de América; facilidad que les permitió desarrollar una serie de prácticas, dirigidas a perpetrar el delito del comercio ilegal tanto en los puertos principales, como también en los numerosos puertecillos, bahías y ensenadas, en su casi totalidad desprotegidos por las autoridades o en connivencia con los vecinos y las burocracias civiles y eclesiásticas locales.

³³ - Arcila Farías, *Reformas...* Vol. I, p. 65

Una práctica bastante utilizada por todos los factores de la Compañía inglesa y de la cual el Monarca tenía suficientes informes, fue el soborno en dinero o mercaderías que repartían entre las autoridades aduaneras de Veracruz y otros puertos; cuestión que no sólo alentaba el viejo y malicioso procedimiento del contrabando, sino que ahora establecían la perversa práctica de la corrupción administrativa entre los funcionarios portuarios. Por ello, en ciertos momentos la Corona intentó reducir los negocios de Francia e Inglaterra a tan solo los términos convenidos y dio precisas órdenes para que no se tolerase la venta de géneros y víveres, que fueran introducidos bajo pretexto de estar destinados al consumo de los esclavos; efectos que por ley no podían ser objeto de comercio y, a fin de impedir que esta franquicia sirviese de pretexto para el desarrollo del fraude, quedó establecida la pena de muerte para los súbditos españoles que comprasen productos de esta procedencia con mayor valor a los 100 pesos.

A pesar del rigor con que la pena de muerte fue decretada por traficar con efectos de procedencia ilegal, en la Nueva España, aun cuando no se extinguió tal operación, si fue reducido el trato en relativas proporciones; pero en general, como tendencia, el contrabando no sólo se continuó realizando en considerable medida, sino que además, en todas partes se ejecutaba casi libremente y sin que las autoridades fiscales tuviesen capacidad para impedirlo. A partir de esta delicada situación, el Monarca por Cédula del 11 de marzo de 1724, indicaba las medidas a tomar sobre el comercio ilícito:

“Respecto de no haber sido suficientes las repetidas amonestaciones a los Ministros de Indias para que no permitan las ilícitas introducciones, en Veracruz que celen la más puntual observancia de esta relación, con la advertencia que si se averiguase haber introducido por aquel puerto géneros prohibidos, aunque sea con probanza irregular y privilegiada, se les considerará cómplices y se procederá contra ellos con todo el rigor para que sirva de escarmiento”.³⁴

Los buques del “asiento” que sólo tenían licencia para llevar esclavos negros a América y mercaderías en el navío de “permiso”, retornaban con inmensas riquezas y muchas de procedencia dudosa,³⁵ lo cual evidenciaba, que junto al privilegio comercial concedido a los franceses y en particular a los ingleses, introdujeron mercaderías en gran cantidad, escamoteando los

³⁴- Arcila Farías, *Reformas...* Vol. I, p. 65.

³⁵- Las dos formas de amparo legítimo, que le permitían la libertad para conducir los diversos géneros y víveres necesarios para el mantenimiento de sus factorías en las Indias, constituían amplias brechas en el sistema comercial español.

correspondientes derechos fiscales a la Real Hacienda española. Dicho tráfico de hecho les proporcionó excelentes oportunidades para introducir, junto con los necesarios negros y algunas telas, una gran diversidad de efectos europeos de contrabando, bajo el pretexto de que eran ropas, víveres, etc., para los esclavos.³⁶ De este modo y luego con mucha mayor comodidad, los extranjeros pasaron a quebrantar las leyes al establecer sus factorías en los principales puertos; en contrapartida, se presentaba la inevitable extracción de una considerable cantidad y variedad de frutos agrícolas y ganaderos, así como metales preciosos. Años más tarde, por una nueva Cédula dirigida a los Oficiales Reales de Veracruz, con fecha del 21 de julio de 1732, se establecía el control del comercio ilícito, en los siguientes términos:

...”bajo el pretexto de provisiones para el sustento de los negros, no debía permitirse la introducción de efectos de trato ilícito, por lo que al tiempo de almacenar sus provisiones se pasaría al público reconocimiento de cada cosa, cuidando que no se vendan porque suele acaecer de que con el título de que son para el sustento de los negros, se extienden a comerciarlos con perjuicios de los que llevan en las flotas y registros, y del que resulta de la extracción de su importe en plata, procurará vuestra señoría y vuestras mercedes, limitarles estas negociaciones a lo preciso del citado capítulo 23 del asiento de 1713”.³⁷

Al siguiente año, cuando en el Consejo de Indias se dictaron las Instrucciones para el Interventor del Real Asiento en Veracruz, se admitía que los factores ingleses para facilitar su comercio clandestino, se valían del cauteloso procedimiento de introducir en dos o tres embarcaciones los negros que habían podido conducir en una sola; pero además disfrutaban por este medio, el fácil y continuo tráfico no sólo en la entrada de géneros ilícitos, sino también en la extracción de frutos que se dispensaban sólo en casos expresamente determinados.

Pero si bien el navío de permiso inglés sólo se envió 8 veces en el término de la concesión, fueron otras tantas ocasiones que dieron lugar a fuertes reclamaciones, al descubrirse las estratagemas con que se trataba de introducir mercancías en cantidades varias veces superior a las autorizadas. Además de la representación del Consulado andaluz, numerosas autoridades denunciaban los excesos en que incurrían los ingleses con el navío de permisión, en donde conducían de contrabando géneros y ropas hacia las Indias; y finalmente el gobierno central confirmó las sospechas de contrabando, cuando en octubre de 1734 arribó a Veracruz una ba-

³⁶- Los productos si bien eran declarados para el sustento de los esclavos, por el tipo y la alta calidad que lo constituían, nunca, persona alguna los daría a sus esclavos.

³⁷- Arcila Farías, *Reformas...* Vol. I, p. 66.

landra inglesa con 100 barriles de licores, manteca y bacalao, los que no se permitieron desembarcar por orden del virrey, quien negó la licencia en virtud de las ya citadas instrucciones de 1733. Con relación a lo procedido, el virrey comunicaba al Monarca, que estimándose excesiva la cantidad de licores “y más frecuentes las embarcaciones de introducción de lo que daba a conocer el informe de los Oficiales Reales, se debe recelar hagan de ellos negociaciones o sirvan las sobras para gratificar a los que tienen la obligación de celar la observancia del Tratado”.³⁸

Ahora bien, lejos de los centros portuarios y por la destreza del trato ilícito que practicaban en Tierra Firme, los extranjeros recalaban en los desolados sitios costeros o se internaban por los amplios ríos (Orinoco, Apure, Atrato) accediendo a importantes regiones interiores (Nueva Andalucía, Guayana, Venezuela, Darién) que tras comerciar con grandes cantidades de mercaderías, géneros y víveres encubiertos, sobre todo los ingleses desde Jamaica, preparaban y ejecutaban intensos cortes de maderas tintóreas en la Laguna de Términos, cuyo precio subía rápidamente en los mercados europeos.

En la provincia de Venezuela y el resto de las costas de Tierra Firme, si bien el contrabando realizado por extranjeros y, sobre todo, los holandeses desde Curazao, fue severamente reprimido por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, con precisas ordenes que tenían para ello por vía del corso; pero nunca fue controlado a plenitud, pues no impidieron por aquellos medios su continuación y máxime, cuando los contraventores ahora eran los propios factores de la Guipuzcoana.

CONCLUSIÓN.

Así pues, brevemente y con algunas generalizaciones, se intenta reconstruir para esas primeras décadas del siglo XVIII, las diferentes prácticas adelantadas en materia comercial del primer Borbón al frente del gobierno de España. En tal sentido, destacan las iniciales manifestaciones reformistas del propio Felipe V y, al mismo tiempo, una serie de prácticas proteccionista en materia comercial, no sólo dirigidas a resolver los problemas álgidos en torno al contrabando generados por la guerra, sino además, por rescatar para la Corona, regiones y provincias que estaban un tanto abandonadas por la metrópoli, como ocurría con vastas regiones y lugares apartados de Venezuela.

BIBLIOGRAFÍA.

³⁸ - Arcila Farías, *Reformas...* Vol. I, p. 67.

ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Economía Colonial de Venezuela*. [México, 1946]. Caracas, Italgráfica, 1973, 2 vols.

_____ *El comercio entre Venezuela y México en los Siglos XVII y XVIII*. México, El Colegio de México, 1950.

_____ *Reformas Económicas del Siglo XVIII en Nueva España*. [Caracas, 1955] México, Sep-Setentas, 1974, 2 vols.

_____ *El pensamiento económico hispanoamericano en Baquijano y Carrillo*. [México, 1971] Caracas, Consejo Nacional de la Cultura-Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos, 1976.

BERNAL, Antonio-Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Madrid-Sevilla, Consorcio Urbanístico del Pasillo verde Ferroviario de Madrid-Fundación El Monte, 1992.

CAMPILLO Y COSSIO, Joseph del, *Nuevo Sistema de Gobierno para América*. [Madrid, 1789] Caracas, Universidad de los Andes, 1971. Estudio introductorio de E. Arcila Farías.

CÁTEDRA "GENERAL CASTAÑOS", *La Guerra de Sucesión en España y América*. (Actas. X Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, noviembre 13-17 de 2000). Madrid, Editorial Deimos, 2001.

JUÁREZ, Juan, *Piratas y Corsarios en Veracruz y Campeche*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1972.

MELGAREJO VIVANCO, José L., *Breve Historia de Veracruz*. México, Universidad Veracruzana, 1960.

NAVARRO GARCÍA, Luis, *Hispanoamérica en el Siglo XVIII*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1991.

NAVARRO GARCÍA, Luis (Coord.), *Historia de las Américas*. Sevilla, Alhambra Quinto Centenario - Universidad de Sevilla, 1991, vol. III.

NAVARRO GARCÍA, Luis, (Coautor), "América en el Siglo XVIII: los primeros Borbones" en *Historia General de España y América*. Madrid, Ediciones Rialp, 1989, t. XI-1.

RICO LINAJE, Raquel, *Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de gobierno*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Diputación Provincial de Sevilla, 1983.

TORRES, Carmen E., *La Compañía del Mar del Sur y el comercio de esclavos en la provincia*

de Venezuela (1713-1750). (Tesis pregrado) Caracas, Escuela de Historia, Universidad Central de Venezuela, 1993.