

TRÁFICO COMERCIAL HISPANO-VENEZOLANO, 1765-1789*

*Universidad del Zulia
Maracaibo (Venezuela)*

INTRODUCCIÓN

1. El tema

El estudio de la estructura y dinámica planteada por el siglo dieciocho venezolano en sus relaciones comerciales con la sede del Estado español, constituye el objetivo que lleva a la elaboración del presente trabajo. El tema abordado responde, específicamente, a una inquietud planteada durante mi experiencia como docente universitaria en la que la consulta obligada de varios trabajos acerca de la economía venezolana de entonces,¹ me permitió detectar que este aspecto tan controvertido de la Historia Colonial de Venezuela, ha adolecido de un estudio pormenorizado de su movimiento comercial recíproco —de tipo legal— con España, a través del cual se evidencian —con criterios de objetividad histórica— los elementos materiales del intercambio que permite, en todo caso, diagnosticar las profundas transformaciones que durante este jalón histórico advienen en la

* Constituye este un resumen de mi tesis doctoral inédita bajo el título: «Relaciones hispano-venezolanas, 1765-1789» (3 vols.). Universidad Complutense de Madrid. 1978.

1. Una relación detallada, la encontrará en el apartado 3. *Bibliografía Crítica*, de esta introducción, cuando nos referimos a la historiografía existente para el siglo dieciocho venezolano.

estructura socio-económica de las provincias venezolanas al ver incrementada su inserción en el mercado capitalista mundial en su fase de expansión. Resultado, entre otras cosas, de la apertura de los despachaderos venezolanos al tráfico directo con los ancladeros españoles, de la autorización de los intercambios con los países aliados y neutrales durante los permanentes conflictos bélicos y de la nueva política institucional.

Paralelo a ello, el crecimiento del fenómeno urbano como resultado de la incorporación de las provincias a las actividades comercializables, abre una transcendental etapa en los anales de la historia colonial venezolana, dado que se cambian o transforman —mediante disposición Real— las instancias de carácter fiscal, jurídico, económico, etc., que evidencian la tendencia «liberal» y centralizadora del gobierno borbónico.

El tema en cuestión, se fundamenta en un entronque histórico-comercial de esta parte de América que, con el devenir del siglo, se convierte en centro de atención, tanto por parte del gobierno peninsular como de otros Estados europeos más desarrollados. De allí el por qué este siglo reviste, para el proceso histórico del territorio venezolano, un rigor especial; por cuanto, bajo el impulso de los factores dinámicos, endógenos y exógenos, los elementos que configuran su cuerpo económico, político, social, cultural, etc., adquieren una fisonomía de aspectos muy específicos.

A partir de la segunda mitad del siglo, la ampliación de las relaciones transoceánicas —fruto de la legislación comercial de la política del gobierno borbónico —a la par que la madurez socio-política engendrada por el establecimiento institucional, determinan una situación particular en la Sociedad Colonial.

De allí, pues, el análisis del movimiento comercial con España, nos habrá de conducir a elocuentes consideraciones acerca de este proceso histórico parcial, puesto que el elemento económico permanece inextricablemente ligado a otros factores dinámicos que, en conjunto, permiten y posibilitan el cimiento de la formación económico-social que condujo al establecimiento de los pilares sobre los que se definirá la crisis de la Sociedad Colonial Venezolana.

A base de estos planteamientos, el sentido de nuestra aportación estará condicionado por una acotación del campo de estudio, pues se impone como medida el establecimiento de dos limitaciones fundamentales: la temporal y la espacial.

En el primer caso, diremos que en el marco de estudio del movimiento comercial hispano-venezolano, se considera la periodificación 1765-1789, por constituir fechas toques de estimable valor y alcance en nuestros destinos comerciales. Dentro de estos límites temporales, se enmarcan las disposiciones reales de permisión de comercio «libre», tanto para los puertos venezolanos como para los españoles que ejecutan este trato mercantil con nuestro territorio. En cuanto al significado de la primera fecha, como se sabe, se trata del año en que son incorporados al libre tráfico —aunque dentro de las sabidas restricciones— los puertos de Tri-

nidad y Margarita, en lo tocante a las provincias venezolanas y los de Cádiz, Barcelona, La Coruña, Santander y Málaga, por lo que respecta a los que mantienen relaciones mercantiles con las costas marítimas venezolanas. La segunda, responde a un momento también significativo para las aludidas relaciones comerciales, pues son abiertos al tráfico directo mediante disposición Real, el comercio de Caracas y la totalidad de los puertos venezolanos; en la Península, entre otros, es incluido el puerto de San Sebastián que mantenía un activo intercambio con nuestra región a través de la concesión otorgada a la Compañía Guipuzcoana o de Caracas, primero, y a la de Filipinas, desde 1785.

En delimitación espacial, por su parte, nos permite abarcar un ambicioso estudio acerca del intercambio comercial recíproco entre los seis puertos marítimos venezolanos con los nueve ancladeros españoles que mantienen intercambio directo de géneros, caudales, frutos, efectos, y caldos, como productos mercadeables que buscan satisfacer las exigencias de las demandas del mercado mundial. En todo caso, en este análisis correlativo, nos interesa poner de manifiesto el lanzamiento que alcanzan estas relaciones mercantiles; por supuesto, dentro de este intercambio directo, si bien es evidente la participación de otros puertos en los beneficios comerciales, resulta patente la supremacía de Cádiz y La Guaira como ejes de este giro transoceánico.

Queremos dejar sentado, por otro lado, que el interés del tema no radica sólo en el examen de la actividad mercantil hispano-venezolana a lo largo de los años anunciados, sino también en la contribución que pueda prestar en orden a lograr dilucidar esta coyuntural etapa de la historia económica venezolana, tan íntimamente unida a la formación sociopolítica y económica de la Europa dieciochesca, en general y de España, en particular. En efecto, el proceso que a todos los niveles acontece en la Venezuela de la referida centuria y, más concretamente, a partir de su segunda mitad, en buena parte, sólo puede explicarse y entenderse en función de los afanes expansivos europeos y a la necesidad del Estado español, de un lado, de evitar posiciones hegemónicas de las economías más avanzadas, y del otro, la búsqueda del resurgimiento interior en un intenso esfuerzo de levantarse a sí misma de los infortunios dejados por los constantes conflictos bélicos.

2. Las fuentes primarias

Detenemos nuestra atención en el análisis y comentario de las fuentes primarias, manuscritas e impresas, que han servido de pilar insoslayable para la elaboración del presente trabajo.

a) *Manuscritos*

La elaboración del presente trabajo ha sido posible gracias al empleo de una ingente documentación procedente de los archivos peninsulares que a continuación se mencionan: Archivo General de Indias de Sevilla; Archivo General de Simancas de Valladolid; Archivo Histórico Nacional de Madrid; Biblioteca de Palacio de Madrid; Biblioteca Nacional (Sección Manuscritos) de Madrid y Servicio Histórico-Militar de Madrid.

Sin duda alguna, el eje fundamental de nuestra investigación ha girado en torno a la documentación existente en el primero de los repositorios señalados, es decir, al de Indias de Sevilla. Las fuentes consultadas de este archivo han constituido la savia vivificadora que inyecta vida al estudio que hoy acometemos, puesto que en él reposan la mayoría de los legajos de registros de comercio para los años estimados. Efectivamente, los documentos revisados en las secciones de Contratación e Indiferente General, han constituido el acervo documental básico del presente trabajo, pues aportan los datos para la estadística del giro comercial recíproco (navíos, mercancías y valores). En la primera Sección anunciada, existen una serie de legajos referentes a los Registros de Ida y de Venida (para y desde, los puertos venezolanos), cuyos datos me permitieron construir el movimiento comercial recíproco entre 1765-1778. En la Sección de Indiferente General, reposan cuantiosos legajos contenciosos de los presupuestos y salidas de las embarcaciones de comercio libre para los puertos venezolanos, así como las entradas y registros de las embarcaciones procedentes de Venezuela. Estos valiosos datos, me permitieron construir el movimiento comercial para otro grupo de años, es decir, entre 1782-1789.

Como se advertirá luego, al intentar este estudio cuantificado del movimiento mercantil hispano-venezolano tropecé con las dificultades inherentes a la falta de datos para los años 1779-1781. Tal circunstancia fue fácil de inferir, pues los efectos del conflicto anglo-español que culmina en 1783, trastornaron el funcionamiento regular de los envíos. La lógica me llevó a suponer que los registros de comercio mezclados a esta situación internacional debían encontrarse en el Archivo de Simancas, dado que en el mismo reposan los temas de España respecto a Europa. En efecto, la laguna documental fue superada puesto que en el referido archivo existe una sección que incluye varios legajos (13 en total), que contienen exclusivamente registros de comercio libre con América. Allí pude encontrar el complemento, pues se trataba que para esos años, ante la falta de abastecimiento a España por las razones antes aludidas, la Corona otorga especiales concesiones para que se realizase el intercambio vía Ostende o L'Orient, causa por la que los registros eran despachados siguiendo el triángulo comercial establecido. De esta suerte, además de completar el destino comercial para estos años que corren entre 1779-1781, también la consulta de esos legajos hizo posible clarificar el panorama

económico para el quinquenio 1779-1783, oscuro en la documentación del Archivo de Indias. De igual modo, como me interesaba desentrañar un poco lo ocurrido por esos años, revisamos en la Sección de Secretaría y Super-intendencia de Hacienda, varios de los legajos referentes a las Provincias Exentas, donde encontramos valioso material acerca de las permisiones otorgadas a la Cía. Guipuzcoana para hacer el comercio vía Europa; Reales Resoluciones para introducir frutos habilitados de España por la vía de los americanos de cualquier otra nación extranjera; Reales órdenes sobre permisión de registros con bandera neutral, etc. Además, también se consultó la Sección de Consejo Supremo de Hacienda (Libros 202-203 y 209-210), donde se localizó documentación referente a registros de decretos y reales órdenes relativas al comercio.

Ahora bien, respecto a este acervo documental que posibilita el estudio cuantificado de este movimiento comercial, he de advertir que al faltar la consulta de los archivos venezolanos; no puede considerarse un trabajo culminado. No obstante, el ángulo especialmente novedoso de nuestra aportación estriba en que hasta ahora la historiografía venezolana adolece de un estudio documentado acerca del desarrollo de la actividad mercantil con España para el dieciocho y, más concretamente, para los años que corren entre en progresivo establecimiento del comercio libre. De ser así, se proporciona un valioso aporte en lo concerniente a este giro mercantil (productos mercadeables, volumen y valor de los cargamentos, navíos y mercados). En efecto, en las hojas-registro inventariadas, hemos consignado los siguientes datos: nombre del navío, tipo y tonelaje (en algunas ocasiones), nombre del capitán y/o maestro, puerto de destino o procedencia, relación detallada de las mercancías que constituyen el cargamento, cantidad de las mismas (determinadas en medidas de capacidad, longitud y peso) y valor en reales de vellón, calculado tanto en función de los avalúos del reglamento de libre comercio, como a los precios corrientes de la plaza. No obstante, estos datos no aparecen de igual manera en todas las hojas registros, pues tropezamos con las siguientes dificultades:

- a) Parcialidad cronológica de los datos, ya que la información está virtualmente seccionada;
- b) Dificultad de establecer relaciones entre el volumen y precio de las mercancías;
- c) Las exportaciones y reexportaciones españolas no muestran idéntica situación para todos los puertos;
- d) Las exportaciones y reexportaciones venezolanas —en muchos casos— presentan el valor de su carga en pesos de plata.

En el primer caso, cabe señalar que entre 1765-1778, en los registros despachados, no se especifica el valor de las mercancías, ni mucho menos el total del importe, sólo se da una relación de los cargamentos y la cantidad remitida; en cambio, a partir de 1779 se posee información en cuanto al valor de las mercancías, ya que, si bien no en todos los registros de comercio libre se detalla su valor, sí contamos con el valor global en cada uno de ellos, previa elaboración de equivalencias monetarias, en ciertos casos. Respecto a la segunda dificultad, la limitación nos imposibilita el establecimiento de relaciones entre el volumen y precio de los productos para lograr extraer los valores de la producción. En todo caso, partiré de un análisis cualitativo y cuantitativo para la década 1779-1789, porque es a partir de ese primer año cuando los puertos de Cádiz y San Sebastián empiezan a despachar sus registros bajo las reglamentaciones del «comercio libre». La excepción a este análisis la constituye el puerto de Cádiz, pues los registros despachados entre 1785 y 1789 sólo precisan el total valor de los cargamentos. En cuanto al tercer caso, diremos que guarda íntima relación con los dos anteriores, puesto que si bien para algunos puertos los datos son completos, en otros sólo se detallan algunos aspectos, al igual que en ocasiones el valor determinado en la moneda provincial (tal es el caso de San Sebastián). En lo que concierne a la cuarta limitación enunciada, ocurre que en las exportaciones desde los puertos venezolanos la mayor dificultad es la omisión —en ciertos casos— de los valores monetarios correspondientes, es decir, el valor de la carga viene especificado en pesos de plata fuerte y no en Reales de Vellón, por lo que ha sido necesario establecer equivalencias, tanto para los productos como para el valor total de cada uno de éstos y, por supuesto, de la carga. Ello ha sido posible gracias a la previa consulta de varios autores.²

Aparte de los dos repositorios mencionados, cuya copiosa documentación nos indujo a dedicar extensas líneas, diremos que en los no menos ricos fondos de la Biblioteca de Palacio, Real Academia de la Historia, Archivo Histórico Nacional, Museo Naval y Biblioteca Nacional de Madrid, la documentación revisada hizo efectivo el logro de nuestro cometido, el cual consiste en presentar un trabajo lo más pormenorizado posible. En efecto, las fuentes manuscritas procedentes de estos archivos nos han brindado un bagaje documental contencioso de Representaciones, Reales Cédulas, Disertaciones, Observaciones, Estados e Informes, acerca del comercio de las provincias de Venezuela y modos de lograr el fomento de sus producciones, así como Reales Cédulas y Reales Órdenes tendentes a la creación de compañías comerciales vinculadas a este tráfico,

2. Marien y Arrospide, T. A., *Tratado General de Monedas, Pesas, Medidas y Cambios...*, Madrid, 1789; Mateu Llopis, F., *La Moneda Española*, Barcelona, 1946; Gil Farres, O., *Historia de la moneda española*, Madrid, 1959; Burzio, H., *La ceca de la Villa Imperial de Potosí y la moneda colonial*, Buenos Aires, 1945; Medina, José T., *Monedas y Medallas hispanoamericanas*, Santiago de Chile, 1891; *Ibid.*; *Las monedas chilenas*, Santiago de Chile, 1902.

apertura de los puertos al «libre comercio» y demás asuntos relacionados con la legislación mercantil.

b) *Impresos*

Cuando la ocasión lo requirió acudí a la consulta de la *RECOPIACIÓN DE LAS LEYES DE LOS REYNOS DE LAS INDIAS*, publicada por el Instituto de Cultura Hispánica, con prólogo de D. Ramón Menéndez y Pidal y estudio preliminar del Prof. Juan Manzano Manzano, cuyos textos me han dado luz sobre algunos preceptos fundamentales para este estudio. De igual modo, también ha resultado útil el manejo de la *NOVISIMA RECOPIACIÓN DE LAS LEYES DE ESPAÑA*, cuya fuente me ha valido para obtener una clara idea de la legislación española, específicamente en lo tocante a su gobierno.

También ha resultado fructífero para el conocimiento de aspectos referentes a la legislación mercantil hispano-americana, la revisión de los *DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ARGENTINA*, con Introducción de Ricardo Levene, en cuyos tomos V y VI pudimos contar con detallada documentación acerca del comercio de Indias desde 1713 a 1791, en sus aspectos jurídicos. También ha sido empleado el *CEDULARIO AMERICANO DEL SIGLO XVIII* editado y comentado por el Prof. Antonio Muro Orejón, en cuyo tomo II nos brindó la realidad histórica de las Cédulas dictadas durante el reinado de Felipe V, decisivas en el posterior desenvolvimiento de las relaciones mercantiles de América; por último los 26 volúmenes del *CORREO MERCANTIL DE ESPAÑA Y SUS INDIAS* (1792-1805), que nos brindaron un análisis detallado de todo lo referente a este tráfico para esos años.

En lo concerniente al pensamiento español del siglo XVIII y sus proyecciones en el comercio americano, han sido consultadas las obras de Gerónimo de Uztáriz, Miguel de Músquiz, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Jovellanos, Príncipe de la Paz, Conde de Floridablanca y otros, cuyas ideas alusivas al Estado Español y formas de lograr el resurgimiento interior, presentan un valioso aporte en lo concerniente al comercio ultramarino. También, las *MEMORIAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS SOBRE LOS FRUTOS, COMERCIO, FÁBRICAS Y MINAS DE ESPAÑA*, de Eugenio Larruga, han sido objeto de nuestra consulta, pues a través de veintiséis volúmenes nos presenta decretos, órdenes, cédulas, ordenanzas y aranceles expedidos para el gobierno y fomento del comercio español con América.

En lo que respecta a las provincias venezolanas, ha sido fructífera la consulta de varios documentos publicados por la biblioteca de la Academia Nacional de la Historia (Caracas) en cuya *COLECCIÓN DE FUENTES PARA LA HISTORIA COLONIAL DE VENEZUELA*, aparecen documentos de inestimable valor para la elaboración de este trabajo. Entre los que merecen mayor atención, destacan: *DOCUMENTOS DEL REAL CONSULADO DE*

CARACAS, con introducción de Eduardo Arcila Farías; *LIBRO DE LA RAZÓN GENERAL DE LA REAL HACIENDA DEL DEPARTAMENTO DE CARACAS*, escrito por José de Limonta (Contador Mayor) con estudio preliminar de Mario Briceño Perozo; *INSTRUCCIÓN GENERAL Y PARTICULAR DEL ESTADO PRESENTE DE LA PROVINCIA DE VENEZUELA (1720-1721)* con estudio preliminar también de Mario Briceño Perozo y los *DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ECONÓMICA EN LA ÉPOCA COLONIAL (VIAJES E INFORMES)* con estudio preliminar de Antonio Arellano Moreno. De igual modo, como se verá a lo largo del estudio, he aprovechado las publicaciones que sobre documentos inéditos de la Venezuela colonial ha publicado el Boletín del Archivo General de la Nación de Caracas (antiguo Boletín del Archivo Nacional). Al mismo tiempo que, imprescindible fuente de conocimiento de las relaciones geográficas, económicas y sociales de las provincias venezolanas, han sido las obras de Fray Antonio Caulín, Joseph Luis de Cisneros, Francisco Depons, Alejandro de Humboldt, José de Oviedo y Baños, Jean Joseph Dauxión Lavaysse y Ángel de Altolaguirre y Duvale.

3. Bibliografía crítica (fuentes secundarias)

Elemento necesario para el conocimiento, análisis e interpretación de este proceso histórico parcial, o como complemento de los datos que aporta la documentación, lo constituye la bibliografía empleada. Si bien muchas han sido las obras consultadas, aquí sólo destacaremos algunas de ellas, es decir, las más relacionadas con el tema, bien porque estudien aspectos íntimamente unidos a este tema o porque plantean ángulos de enfoque que, de algún modo, tengan que ver con el tema en cuestión.

Hemos de indicar que para el tema que acometemos, se hace necesario distinguir los trabajos —generales y específicos— que tratan sobre España y Venezuela.

Respecto a obras que refieren de diversos aspectos concernientes a la España del dieciocho, cabe mencionar entre otros: *LA ESPAÑA ILUSTRADA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII* de Jean Sarrailh; *EL PENSAMIENTO TRADICIONAL EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XVIII* de Francisco Puy; *LOS ESPAÑOLES DE LA ILUSTRACIÓN* de V. Palacio Atard; *LA POLÍTICA Y LOS POLÍTICOS EN EL REINADO DE CARLOS III* de V. Rodríguez Casado; *DESPOTISMO E ILUSTRACIÓN EN ESPAÑA* de A. Maestre; *LA GUERRA DE SUCESIÓN EN ESPAÑA (1700-1715)* de H. Kamen; *ESPAÑA Y LA REVOLUCIÓN DEL SIGLO XVIII* de R. Herr; *LA ESPAÑA IMPERIAL* de J. H. Elliot; *HECHOS Y FIGURAS DEL SIGLO XVIII ESPAÑOL* de A. Domínguez Ortiz; *EL DESPOTISMO ILUSTRADO EN ESPAÑA* de C. Alcázar Molina; *EL ANTIGUO RÉGIMEN: LOS BORBONES* de G. Anes; *HISTORIA DE ESPAÑA Y SU INFLUENCIA EN LA HISTORIA UNIVERSAL* de A. Ballesteros y Berreta; *ESPAÑA DESDE EL SIGLO XV HASTA NUESTROS DÍAS* de M. Ba-

Ilesteros Gaibrois; *HISTORIA DE ESPAÑA Y DE LA CIVILIZACIÓN ESPAÑOLA* de R. Altamira y Crevea; *ESPAÑA BAJO EL REINADO DE LA CASA DE BORBÓN* de G. Coxe.

Relacionados directamente con los asuntos económicos, se han consultado variedad de obras generales: *MEMORIAS HISTÓRICAS SOBRE LA LEGISLACIÓN Y GOBIERNO DEL COMERCIO DE LOS ESPAÑOLES*, de Antúnez y Acevedo; *ECONOMISTAS ESPAÑOLES DEL SIGLO XVIII*, de Bitar Letayf; *HISTORIA DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA* de J. Carrera Pujal; *HISTORIA DE LA ECONOMÍA POLÍTICA EN ESPAÑA* de M. Colmeiro; *WAR Y PRICES IN SPAIN (1651-1800)* de Earl Hamilton; *CRECIMIENTO Y DESARROLLO* de P. Vilar; *ORO Y MONEDA EN LA HISTORIA (1450-1920)* de P. Vilar; *MANUAL DE HISTORIA ECONÓMICA DE ESPAÑA* de J. Vicens Vives. También, varios artículos: «Ideas sobre el comercio en el siglo XVIII» de Sureda Carrión; «Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827» de J. Fontana Lázaro.

En relación a publicaciones acerca de temas económicos generalés hispanoamericanos y que nos permiten observar a Venezuela como parte de esa totalidad, se ha consultado: *EL TESORO AMERICANO Y LA REVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS EN ESPAÑA (1501-1650)* de E. Hamilton; *COMERCIO Y NAVEGACIÓN ENTRE ESPAÑA Y LAS INDIAS*, de H. Haring. Igualmente, varios artículos: «Problemas del comercio colonial» de S. Villalobos; «La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778» de J. Muñoz Pérez; «Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII» de V. Vázquez de Prada; «Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765» de V. Rodríguez Casado; «Las Indias en el siglo XVIII» de Hernández Sánchez-Barba; «Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata» de Céspedes del Castillo.

En lo que concierne al estado de la investigación sobre temas específicos que tratan de las relaciones económicas hispano-americanas, diremos que si bien hay múltiples problemas que en este tipo de investigación no han sido abordados, los trabajos de historia cuantitativa realizados por O. y H. Chaunú, *SEVILLA ET L'ATLANTIQUE, 1504-1650*; P. Vilar, *LA CATALOGNE DANS L'ESPAGNE MODERNE...* (París, 1962) y A. García-Baquero G., *CÁDIZ Y EL ATLÁNTICO* (Sevilla, 1976), constituyen —dentro de las merecidas críticas— un avance en lo que respecta a planteamientos, rigor de método y análisis de la documentación empleada, que ha permitido la apertura de nuevas vías de interés acerca del comercio español con América.

Según nuestro criterio, especial atención reviste la obra de García-Baquero antes citada: *CÁDIZ Y EL ATLÁNTICO (1717-1778)*, porque si bien recibe influencia directa de sus maestros Vilar y Chaunú, su investigación proporciona valiosísimas noticias acerca del comercio ultramarino bajo el enfoque de una historia seria con perspectivas distintas. Además de dedicar extensas páginas a la estructura del capital comercial, también in-

cluye aspectos del tráfico colonial en su acepción política-jurídica-administrativa, así como capítulos alusivos a los diferentes elementos de la infraestructura material y técnica del tráfico.

Por otro lado, si bien al profesor Morales Padrón le corresponde el mérito de ser el primero de los historiadores españoles que plantea este enfoque histórico en su obra *EL COMERCIO CANARIO-AMERICANO* (Siglos XVI, XVII y XVIII) (Sevilla, 1955), su contribución, en tal sentido, no pasa de la mera descripción, porque pese a dedicar un apartado a «Estadísticas Complementarias», sólo muestra una relación nominal de los registros de comercio despachados desde Canarias a diversos puertos americanos.

Con respecto a trabajos recientes que estudian aspectos complementarios al tema del comercio, merecen destacarse estudios de interés: Miguel Izard, «Comercio Libre, guerras coloniales y mercado americano»; Antonio García-Baquero G., «Comercio Colonial y Producción Industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII»; Carlos Martínez Shaw, «Los orígenes de la industria algodonera catalana y el comercio colonial»; Josep Fontana Lázaro, «Comercio colonial e industrialización: una reflexión sobre los orígenes de la industria moderna en Cataluña», artículos publicados en *AGRICULTURA, COMERCIO COLONIAL Y CRECIMIENTO ECONÓMICO EN LA ESPAÑA CONTEMPORÁNEA* (Actas del Primer Coloquio de Historia Económica de España, Barcelona, 1974).

En lo que respecta a la literatura que trata aspectos generales de la *Venezuela* del dieciocho, merecen citarse —además de las clásicas obras de R. M. Baralt, Gil Fortoul, Parra-Pérez, etc.— las publicaciones aparecidas en las últimas décadas: *HISTORIA POLITICA DE VENEZUELA* de M. V. Magallanes; *PERSPECTIVA HISTÓRICA DE VENEZUELA* de T. Polanco Alcántara; *BREVE HISTORIA DE VENEZUELA (1492-1952)* de Arellano Moreno; *HISTORIA DE VENEZUELA* de G. Morón; «Venezuela en las reformas Estructurales del Sistema Colonial Español», artículo publicado por M. Nunes Días; *SIGLO DIECIOCHO VENEZOLANO* de García Chuecos; *FORMACIÓN HISTÓRICO-SOCIAL DE VENEZUELA* del CENDES; *UNA NACIÓN LLAMADA VENEZUELA* de G. Carrera D.

En cuanto a las obras consagradas a la historia económica venezolana el referido siglo, conviene señalar que —en su mayoría— los estudios han estado volcados a realizar planteamientos también generales, entre los que merecen especial mención: *ESQUEMA HISTÓRICO-ECONÓMICO DE VENEZUELA...* de Carlos D'Ascoli; *COMERCIO Y COMERCIANTES Y SUS PROYECCIONES EN LA INDEPENDENCIA VENEZOLANA* de M. Álvarez F.; *SIETE ENSAYOS SOBRE ECONOMÍA DE VENEZUELA* de Venegas Filardo; *ESBOZO SOBRE HISTORIA ECONÓMICA VENEZOLANA* Tomo I, de Polanco Martínez. A mi modo de ver, la historia económica venezolana del siglo XVIII no alcanza a recopilar numerosos estudios especializados, ni mucho menos concretados al tráfico recíproco hispano-venezolano. Según nuestro criterio, merecen destacarse las aportaciones de M. Nunes Días en

cuya obra *EL REAL CONSULADO DE CARACAS (1793-1810)* (Caracas, 1971), estudia este movimiento comercial bajo la perspectiva venezolana. No obstante, pese a que su estudio aporta nuevos datos y enfoques diferentes, en el mismo se aprecia la exclusión del Archipiélago Canario, aunque la investigación nos ha permitido constatar que por entonces el tráfico mercantil oficial canario-venezolano no ha cesado, pese a encontrarse en franca decadencia. También destaca la obra de Humberto Tandrón: *EL REAL CONSULADO DE CARACAS Y EL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA* (Caracas, 1976).

Entre otros estudios referidos al siglo dieciocho venezolano en su acepción económica, destaca el aporte brindado por dos de las obras de F. Brito Figueroa: *LA ESTRUCTURA ECONÓMICA DE VENEZUELA COLONIAL* e *HISTORIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE VENEZUELA* (Vol. I). En ambas —valiéndose de la consulta de archivos venezolanos y mexicanos— realiza un serio estudio de la sociedad venezolana e investiga su pasado desde los tiempos prehispánicos hasta las vísperas del movimiento de independencia política nacional, fijándose como objeto de su investigación el elemento nuclear de la dinámica social, es decir, la estructura económica del territorio. Por supuesto, constituye su aportación un factor complementario de interés para nuestro estudio. También, dentro de este tema es meritorio destacar las aportaciones del Profesor Arcila Farías, por cuanto fue el iniciador de estos estudios con su clásica obra *ECONOMÍA COLONIAL DE VENEZUELA* (México, 1946) y continuada con otra publicada en 1950 bajo el título *COMERCIO ENTRE VENEZUELA Y MÉXICO EN LOS SIGLOS XVII Y XVIII*. Considerando la distancia temporal de estas publicaciones con el estado actual de la investigación, nos cabe reconocer su mérito, aunque la labor archivística nos induce a no tomar como línea de acción muchos de los datos aportados, por cuanto no coinciden con los que he recopilado en los Archivos peninsulares. Es preciso señalar, que en los últimos años las publicaciones de Miguel Izard han aportado elementos importantes para el enriquecimiento de la historiografía venezolana, destacándose, entre otros títulos: *EL MIEDO A LA REVOLUCIÓN. LA LUCHA POR LA LIBERTAD EN VENEZUELA (1771-1830)*; «La agricultura venezolana en una época de transición 1770-1830» en *Boletín Histórico* (Caracas, 1972); «La Venezuela del café vista por los viajeros del Siglo XIX» en *Boletín Histórico* (Caracas, 1969).

En cuanto a las compañías de comercio, aún resultan de interés las aportaciones de Roland D. Hussey, *LA COMPAÑÍA DE CARACAS, 1728-1784* (Caracas, 1962); J. Estornés Lasa, *LA COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS* (Buenos Aires, 1948); la de María Lourdes Díaz-Trechuelo, *LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS* (Sevilla, 1965); M. A. Vila, «La Real Compañía de Comercio de Barcelona (1752-1816)» (Caracas, 1960).

4. Una alusión al método

El presente trabajo debe verse bajo la elaboración de un esquema de historia económica, para cuya configuración definitiva le acompañan elementos no seriales, de forma tal que hagan posible la construcción de un conjunto que permita presentar el análisis de esta realidad histórica, conectada con las relaciones hispano-venezolanas durante la segunda mitad del dieciocho.

Partiendo de la problemática teórico-metodológica que los estudios históricos han venido adoptando en los últimos años, nuestro campo de acción se fundamenta en un trabajo de historia serial en tanto que las series y los datos sean reveladores del sentido de la evolución, antes que tal hecho o tal dato individualizado. El empleo de esta cuantificación sistemática tiene sentido cuando se elabora una serie de variables (precios, producción, movimiento comercial, etc.) para responder a objetivos muy precisos, pues supone la construcción del objeto de estudio en series homogéneas y coherentes, ya que a través de éstas, el dato se define por su valor relativo³ y la crítica histórica, antes ocupada en demostrar la veracidad o falsedad de las afirmaciones contenidas en los testimonios escritos, se aplica a la demostración de la homologación y coherencia interna de las series de datos construidos, gracias a la validez de la documentación disponible.^{3 bis}

Es pertinente señalar que, si bien el tema objeto de estudio está limitado al análisis de un fenómeno parcial (historia económica) y encuadrado en el manejo de elementos cuantitativos, el mismo no podríamos aprehenderlo sin ubicarlo en un todo estructurado y cambiante que es la totalidad histórica a la cual pertenece. Por ello, abordar el estudio de esta parcialidad se justifica plenamente, pues —como dice Kula⁴— para alcanzar el conocimiento de la realidad, es preciso el examen de cualquier aspecto parcial, ya que éste modifica nuestro conocimiento de lo total Y dentro de un proceso histórico la estructura económica explica la conformación y movimiento de esa realidad.

Por otro lado, cabe advertir que en la aplicación de esta corriente de la historia cuantificada, hemos tropezado con no pocas dificultades: lagunas en la construcción de las series, heterogeneidad en los datos y ausencia de algunas variables (valor de la producción, precios, etc.). Por supuesto, la mayoría de tales tropiezos fueron superados recurriendo a los procedimientos metodológicos aplicables a tales casos.

3. «Uno de los elementos del análisis estadístico es el establecimiento de los coeficientes que señalan la relación entre las magnitudes extraídas de las fuentes o bien elaboradas por medación de éstas. Estos coeficientes se distinguen por una autenticidad superior a la de las cifras absolutas.» (Witold, Kula: *Problemas y métodos de la historia económica*, Barcelona, Edic. Península, 1977, p. 291.

3 bis. Cardoso, Ciro y Pérez Brignoli, 1976, p. 26.

4. Kula, Witold, *Ob. cit.* p. 94.

Por último, creo pertinente señalar que la orientación con que he contado para el empleo de este método histórico, se ha visto asistido por la lectura de varios trabajos;⁵ los incipientes conocimientos adquiridos en la Universidad y la asistencia a dos cursillos patrocinados por la Fundación Universitaria Española: «Economía para historiadores» y «Estadística para historiadores», dictados por los profesores Gonzalo Anes y José de Celis Bores, respectivamente, durante la primavera de 1977 (Madrid).

5. Hipótesis de trabajo

La motivación que ha guiado la elaboración del presente trabajo quedará fijada en el objeto fundamental de este estudio, orientado a demostrar:

1. Los intercambios hispano-venezolanos, concretados a los años que corren entre dos fechas topes (1765-1789), declaratorias de la libertad comercial, evidencian un movimiento de tendencia ascendente, tanto en el aspecto cuantitativo como en el cualitativo, que se proyecta desde un discreto giro —bajo el impulso monopolizador de la Cía. de Caracas y de particulares— a momentos de inusitado despegue comercial, donde se palpa la consolidación del modelo agro-exportador venezolano orientado hacia una especialización en los sectores de la producción y, por ende, el interés del capital privado.
2. Que la declaración del «comercio libre» incrementó los intercambios legales en el giro comercial hispano-venezolano, en un período de relevante coyuntura histórica, como esta segunda mitad del siglo XVIII venezolano.
3. En esta periodificación histórica, la puesta en marcha del reformismo borbónico en lo contencioso al establecimiento de un nuevo ordenamiento legislativo-comercial e institucional, fue producto de una salida a su penosa situación económico-social, nacional e internacional, en un desesperado afán de control hegemónico de los territorios ultramarinos, como causa y efecto de la acelerada expansión del comercio mismo.

5. *Ibid.*, *Los métodos de la Historia*, Barcelona, 1976; Roderick Floud, *Métodos cuantitativos para historiadores*, Madrid, 1975; Jacob M. Price, «Principales tendencias de la investigación cuantitativa reciente en el campo de la historia», México, 1970; Kula, Wittold: *Problemas y métodos de la historia económica*. Barcelona, Edic. Península, 1977 (39 Edic.); Cardoso, C. F. y Pérez, Brignoli: *Historia económica de América Latina*. Tomo I. Barcelona, Edit. Crítica 1979.

4. Por último, este tráfico comercial pone de manifiesto: a) que los puertos comerciales españoles se constituyen en trampolín de los intercambios legales venezolanos con el mercado mundial; b) que dentro de esa relación centro-periferia, las importaciones a las provincias venezolanas están orientadas a la satisfacción de necesidades suntuarias para los sectores sociales que poseen poder adquisitivo y no para la satisfacción de demandas del todo social.

Finalmente, para concluir esta introducción, debo manifestar profunda gratitud hacia todas aquellas personas que material y moralmente han hecho posible la realización de esta investigación. A todos los que de alguna manera me alentaron y guiaron; a las entidades cuya ayuda económica me permitió el desplazamiento por la geografía española, en cuyos archivos pude madurar la investigación, sobremanera ingente y dispendiosa; a los que me apoyaron y aconsejaron en Venezuela y España, sin cuya orientación no hubiese podido desenmarañar los tropiezos inherentes a ella.

1. Balance del Movimiento Comercial (1779-1789)

Habiendo acometido el estudio pormenorizado de las materias integrantes de ese comercio y los mercados, nos proponemos ahora adentrarnos en los efectos de ese movimiento comercial. En otras palabras, pretendemos ofrecer un análisis del valor de las exportaciones e importaciones desde España y Venezuela, a objeto de poder apreciar, a través de los respectivos balances, los resultados reales y concretos del movimiento comercial hispano-venezolano para el período 1779-1789, porque además de contar con los datos completos respecto al valor de lo vendido, es también durante esta década cuando se palpan concienzudamente las características de este giro mercantil.

Así, señalado y analizado el movimiento comercial en torno al movimiento naviero y las subsiguientes mercaderías en base a los precios corrientes de la plaza y Aranceles del Reglamento de 1778, es menester aducir lo siguiente: el estudio del decenio económico cuyo giro mercantil transoceánico cubrió desde 1779 a 1789, confirma el ineludible predominio de la Guaira y Cádiz como los dos ejes en torno a los cuales se mueve el intercambio comercial entre el reino y la Capitanía de Venezuela. En efecto, ambos puertos se convierten en los polos del tráfico hispano-venezolano.

Las cifras testimonian y dilucidan la preeminencia de ambos puertos en el contexto de este tráfico. Veamos pues estas cifras:

a) Valor de los envíos desde España

En el transcurso de 1779 a 1789, el valor de los cargamentos embarcados en los puertos españoles con destino a los venezolanos fue de 170.066.586 Rs., 23 maravedís.¹ Por otro lado, si consideramos que durante estos diez años contabilizamos un total de 186 navíos despachados desde los referidos desembarcaderos (una media anual de 18 navíos), con una mayoría de las denominadas fragatas, resulta obvia la afirmación: los despachos a Venezuela son lo suficientemente regulares como para permitirnos hablar de la incidencia de la apertura de puertos al comercio franco.

— Naturaleza y efectos de su comercio

Para puntualizar aún más el fenómeno, presentamos un Estado comparativo del valor de las exportaciones y reexportaciones desde aquellos

1. Cifras extraídas según la cuantificación estimada del análisis individualizado de registros inventariados: Archivo General de Indias, Sección *Contratación*, legs. 1691-1696, 1676-1678, 1682; *Indiferente General*, legs. 2173-2186; Archivo General de Simancas, Sección Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 568-580.

puertos españoles que mantienen, por entonces, intercambio de mercaderías con los ancladeros de la costa marítima venezolana durante estos años de comercio recíproco, con el propósito de testimoniar la composición del comercio realizado desde España y verificar, por ende, los efectos en las provincias españolas, conforme a la naturaleza del tráfico practicado desde sus despachaderos.

Cuadro 1 ^{1bis}

Estado que manifiesta el valor de los frutos, caldos y efectos, tanto españoles como extranjeros, que se embarcaron en los puertos habilitados de la Península e Islas Canarias y Baleares con destino a los puertos de Venezuela, desde el año 1779 hasta el de 1789. A SABER:

EN REALES DE VELLÓN

Puertos	Valor de los productos españoles	Valor de los productos extranjeros	Total valor
	mrs	mrs	mrs
Cádiz	46.550.223 ... 17	65.257.822 ... 11	111.808.045 ... 28 ²
San Sebastián	2.398.465 ... 22	16.705.085 ... 1	19.103.550 — 23 ³
Barcelona	13.716.880	646.334	14.363.214
Málaga	5.309.658 ... 17	5.222.955 ... 17	10.532.614
Santander	3.287.328 ... 33	3.430.802 ... 10	6.718.131 ... 9
Sta. Cruz de Tenerife	3.801.441 ... 21	1.341.643 ... 32	5.143.086 ... 19
La Coruña	298.964 ... 7	631.193 ... 14	930.157 ... 21
Palma de Mallorca	128.686 ... 25	—	128.686 ... 25
Alfaques de Tortosa	79.384	—	79.384
Suman	75.571.033 ... 6	93.235.836 ... 17	168.806.869 ... 23⁴

1 bis. Del total valor que se ofrece en el Cuadro, corresponden 118.567.682 Rs. de vellón a las permisiones por concepto de textiles y aguardiente. De éstos, las exportaciones y reexportaciones de textiles ocupan lugar destacado, pues alcanzan el 75,2 % del total vendido desde España (sin incluir los géneros nacionales correspondientes a las exportaciones gaditanas entre 1785-1789, de las que no poseemos conocimiento de los precios individuales sino globales; no obstante, deducimos que los textiles ocupan el mayor volumen del total vendido); en tanto que al aguardiente, primero en las exportaciones agrícolas, corresponde el 24,8 % del total. (Nota del autor.)

2. En este total valor no se incluyen 1.198.900 Rs., por cuanto equivalen a remisiones cuyos géneros no se especifican, de allí que no podamos estimar su procedencia. En definitiva, son 113.006.945 Rs., los que corresponden a las ventas desde Cádiz. (Nota del autor.)

3. En este total tampoco se incluyen 60.817 Rs., por la misma razón antes anunciada; cifra que sumada ofrece un valor de ventas desde San Sebastián estimado en 19.164.367 Rs., 23 mrs. (Nota del autor.)

4. Este total no se corresponde con el valor total anunciado por las razones señaladas en las notas 2 y 3. Razones de la diferencia apreciable con las cifras suministradas en el Cuadro 2.

Del análisis del cuadro se desprende que entre los puertos españoles habilitados para el tráfico directo con los respectivos venezolanos, el puerto gaditano evidencia una superioridad exorbitante respecto del resto. Si consideramos el total valor de los productos remitidos, advertimos que el puerto andaluz marca la pauta en ventas, dado que se lleva el 66,2 % del total, o sea, que sus despachos son superiores en un 32,5 % respecto de los restantes puertos que, en conjunto, llegan al 33,7 %.

Por otro lado, en relación a la estructura del comercio exterior, debe destacarse, que los géneros extranjeros, tal como lo habíamos comentado, constituyen el lugar primero en ventas al territorio venezolano. Su cuantía asciende al 55,2 % del total, equivalente a un incremento del 10,4 % superior a las ventas de productos definidos como nacionales (44,8 %).

En este sentido, es menester pormenorizar la composición de este comercio a objeto de detenernos en la reflexión de algunas cuestiones fundamentales que, en todo caso, definen y tipifican los destinos comerciales tomado por cada una de estas regiones españolas.

Si bien es cierto que la investigación realizada nos ha permitido trabajar con fuentes directas y precisas que nos informan de un aumento progresivo de este giro comercial para el presente decenio; no obstante, este incremento, si bien es de tipo cuantitativo y cualitativo, no produjo otros beneficios que aquéllos inherentes a los propios intercambios realizados a través de cada puerto en particular.

Si cotejamos y observamos en el cuadro el valor de los productos españoles y extranjeros despachados desde los tres puertos con mayor volumen de ventas, es decir, Cádiz, San Sebastián y Barcelona, la balanza de comercio y los datos aportados, nos indican la composición del tráfico que sale desde estos puertos: el comercio gaditano y vasco se especializan en la reexportación de mercancías industriales extranjeras, en tanto que el catalán se fundamenta en exportación de productos nacionales o, más bien, de productos locales, dado que la producción vitícola y textil constituye la base de su comercio de exportación para estos años. Nuestra afirmación aparece corroborada con lo aportado por Josep Fontana,⁵ quien destaca que esta producción catalana dará lugar a importantes encadenamientos, inexistentes en el tráfico de reexportación y, por ende, a mayores márgenes de beneficios. Esto es lo que explica el porqué, pese a su menor volumen, el comercio catalán logra transformaciones más profundas y duraderas; de este modo, los capitales reunidos por las exportaciones catalanas resultarán más productivos. Caso contrario ocurre con la reexportación de productos extranjeros, que únicamente dejan en manos del comerciante, la simple comisión o beneficio correspondiente a su calidad de intermediario.

5. «Comercio colonial e industrialización: Una reflexión sobre los orígenes de la industria moderna en Cataluña». En *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España Contemporánea*. I Coloquio de historia económica de España. Barcelona. Ariel, 1974, pp. 358-359.

En los tres casos, el intercambio hubo de producir acumulación de capital, empero, la diferencia estriba en que en los casos gaditano y vasco, al ser sus estructuras, no «...de producción, sino de intercambio...»⁶ y constituirse un comercio comisionista o redistribuidor, no se desarrolla un capitalismo comercial tendente a impulsar las regiones hacia nuevas formas capitalistas; en tanto que en las exportaciones catalanas, la naturaleza misma de su comercio permitió una interrelación entre comercio-industria-actividades agrarias, que se tradujo en el desarrollo de su economía y las paralelas transformaciones producidas en la sociedad, pues los beneficios obtenidos por las ventas de productos autóctonos, no ya nacionales, impulsaron el desarrollo del mercado interior y, en consecuencia, de un capital comercial nacido bajo el empuje de la naciente burguesía de negocios deseosa de aumentar el volumen de los intercambios, al mismo tiempo, de diversificar los campos de inversión para los capitales acumulados.⁷

A estas consideraciones, agregamos que los puertos restantes, pese a su relativo poco peso en el volumen de los envíos, merecen un somero comentario.

La simple ojeada al cuadro respectivo, nos indica que el comercio realizado a través de Santander y La Coruña muestra idéntica composición de los dos anteriormente aludidos, en tanto que en las ventas desde Málaga y Santa Cruz de Tenerife, si bien hay un ligero aumento de los productos españoles sobre los foráneos, su mayor volumen obedece al indicativo de un comercio interprovincial antes que regional. De los dos puertos restantes, es decir, Palma y Alfaques, el hecho de significar, ambos, apenas el 0,1 % del total de lo embarcado, nos conduce a inferir su nulidad en el giro.

— *Distribución Porcentual del Valor de los Cargamentos*

Las apreciaciones antes comentadas son factibles de un análisis detallado referente al valor de las ventas realizadas que se muestran en el respectivo ritmo del movimiento portuario de los despachaderos españoles.

Tal y como previamente anunciamos, para el período 1779-1789 el valor de los cargamentos embarcados en los despachaderos de la costa marítima española con destino a los venezolanos, fue de 170.066.586 Rs. y 23 maravedís de vellón. Al mismo tiempo, la distribución porcentual de este montante expedido por concepto de ventas de géneros, caldos, frutos

6. García-Baquero, G. A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias*. Sevilla, EEHA 1972, p. 116.

7. Sobre la estructura y formación del capital comercial véase la obra de P. Vilar: *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*. 3 vols. Paris, SEVPEN (Vol. II). pp. 139-463. 1962.

y efectos, evidencia la supremacía de envíos desde unos respecto a otros. Veamos:

Cuadro 2

VALOR DE LOS CARGAMENTOS

Distribución porcentual de los puertos españoles (1779-1789)

Puertos	Reales de vellón	%
	mrs	
Cádiz	113.006.945 ... 28	66,4
San Sebastián	19.164.366 ... 23	11,3
Barcelona	14.363.214	8,5
Málaga	10.532.614	6,2
Santander	6.718.131 ... 9	4
Santa Cruz de Tenerife	5.143.086 ... 19	3
La Coruña	930.157 ... 21	0,6
Palma de Mallorca	128.686 ... 25	0,1
Alfaques de Tortosa	79.384	0,0
Totales	170.066.588 ... 23 ⁸	100,0

El extracto presentado, evidencia los porcentajes y dilucida la preeminencia gaditana en relación con el valor total de ventas desde España, en el curso de diez años de intensa actividad económica. Resulta más que manifiesta la supremacía de Cádiz, que figura como el principal embarcadero del reino con un valor total que significa el 66,4 % del giro transoceánico. Después, vienen San Sebastián (11,3 %), Barcelona (8,5 %), Málaga (6,2 %), Santander (el 4 %), Tenerife (el 3 %), La Coruña (el 0,6 %), por último Palma (el 0,1 %) en relación con el total de los cargamentos transaccionados.

De esa distribución, atribuida al valor total de los cargamentos desde cada puerto español importa destacar, además, el valor de las compras desde los seis puertos de la Capitanía que figuran en el orden siguiente:

8. Véase Cuadro 1 y notas 2, 3 y 4.

Cuadro 3

Puertos	Reales de vellón	%
	mrs	
La Guaira	154.792.916 ... 30	91,1
Maracaibo	6.129.144 ... 10	3,6
Cumana	5.242.881	3,1
Guayana	2.570.486 ... 17	1,5
Trinidad	758.326	0,4
Margarita	572.832	0,3
Totales	170.066.586 ... 23	100,0

De una simple observación, se desprende que en el otro extremo de la ruta atlántica, el puerto de La Guaira surge como fundamental receptor de los cargamentos en toda la línea de los citados puertos marítimos del reino. En otras palabras, las exportaciones y reexportaciones procedentes de España, significan un montante de importaciones para La Guaira equivalente al 81,1 %, cifra superior en un 87,5 % respecto a Maracaibo, como segundo puerto comprador. Ahora bien, si consideramos ese valor relativo a que ascienden las importaciones a La Guaira respecto de los restantes puertos venezolanos, apreciamos que el volumen de sus compras se incrementan en un 82,2 %. Esto equivale a decir que el comercio legal desde España se realiza —casi exclusivamente— con la sede del puerto más importante de la costa venezolana.

Si unimos los dos ejes del tráfico desde España: Cádiz como exportador-reexportador y La Guaira como importador, la realidad nos muestra hechos tangibles y susceptibles de comentario.

En principio, recordemos que Cádiz es, por entonces, la sede de las Casas europeas más importantes. Para éstas, la plata juega un papel relevante, pero, sobre todo, se dedican a »import-export»: exportación de productos europeos e importación de productos americanos. De allí que sean los gustos del mercado americano los que condicionen el comercio realizado desde Cádiz, puesto que la producción y la exportación será lo que asegure la afluencia de esta plata. Por esta razón, los textiles constituyen la base de las exportaciones desde Europa a Cádiz, pues éstos atraen la plata porque son transportados hacia los lugares de que ésta procede.⁹ Ahora bien, conforme al juicio de un autor,¹⁰ bajo estas relaciones comer-

9. Vilar, Pierre: *Oro y moneda en la historia* (1450-1920). Barcelona. Ariel, 1974. Cap. XXX, pp. 383-385.

10. Amin, Samir: *El desarrollo desigual*. Barcelona. Edit. Fontanella. 1975. Cap. III, página 148.

ciales subyace un comercio triangular, que se constituye en elemento fundamental del sistema capitalista en formación. Por ahora, sólo nos interesa dejar constancia que ese comercio internacional, centro-periferia, significa —cuantitativamente hablando— el fundamento de los intercambios con las provincias venezolanas, puesto que esta periferia se convierte en redistribución de los productos europeos que demanda el mercado venezolano, a través de un puente seguro y legal como lo era Cádiz.

Por otro lado, este comercio lejano, al realizarse por medio del dinero, produce la concentración de la riqueza-dinero como resultado de los excedentes que posibilita ese intercambio, realizado gracias a un proceso de producción. No obstante, el mayor porcentaje de ventas por su procedencia foránea y, sobre todo, debido a su carácter de mercancías industrializadas, determina que, al no pertenecer los medios de producción a los «comerciantes» españoles, se produzca una dependencia respecto de aquéllos que disponen de esos medios fundamentales.¹¹ Por ello, este tráfico muestra los efectos de una relación directa entre la circulación monetaria, la producción y la exportación, cuya función no es otra que permitir la acumulación del capital-dinero para los países europeos, obtenido por la compra-venta de los productos mercadeables. En consecuencia, de sus beneficios lograrán enriquecerse los comerciantes ingleses, franceses, alemanes, holandeses, en tanto que a los comerciantes españoles les corresponden las ganancias propias de su condición de intermediarios.

Otro elemento de importancia en el consenso de este comercio recíproco, lo constituye el papel desempeñado por la naciente burguesía comercial española que, bien de forma particular o a través de los mecanismos impuestos por el Estado español, logra ligar el mercado y la producción del territorio venezolano a sus propios intereses.

Si recordamos que a comienzos del siglo XVIII, una vez finalizada la Guerra de Sucesión, será la propia sociedad española la que —no pudiendo controlar el mercado americano— impulsa la constitución de compañías destinadas al logro de ese sueño frustrado por los países de la Europa Occidental que marchaban a la vanguardia del desarrollo capitalista. De este modo, se fundan las Compañías Guipuzcoana, de Barcelona y la de Filipinas, para controlar el tráfico mercantil de las metrópolis europeas con la costa venezolana. Las mismas, tanto por su estructura como por las actividades económicas que impulsaron y explotaron, se convierten en eficaces instrumentos en el incremento de la acumulación de capital dinerario. La de Filipinas fue creada para que los comerciantes de España tuviesen la exclusividad del tráfico con Filipinas y Asia, tanto en lo que se refiere al tráfico directo desde España, como desde los puertos de la América del Sur. De este modo, se incrementó en el mercado venezolano la introduc-

11. Fioravanti, Eduardo: *El concepto de modo de producción*. Barcelona. Edic. Península. 1974. Cap. III, p. 46.

ción de elementos exóticos orientales, sumados a los españoles y europeos que introducen las otras dos Compañías y los particulares.

Al mismo tiempo, las instituciones y reformas económicas inspiradas en los intereses de la España peninsular y la subsiguiente apertura de los desembarcaderos al libre tráfico, redundaron en los intereses de los mercaderes españoles, por cuanto la intensidad del giro mercantil incidió —en forma directa y lineal— en el desarrollo burgués-capitalista.¹² Prueba de ello, es que durante esta década las exportaciones legales se ven asistidas por un activo movimiento.

b) *Valor de los envíos desde Venezuela*

En el curso de los años que transcurren entre 1781 y 1789, el valor total de las cargazonas despachadas desde los puertos habilitados venezolanos al mercado español, ascendió a 492.678.322 Rs. y 22 maravedís de vellón. Si a ello agregamos, que durante el susodicho lapso fueron echados a la mar un número de 222 embarcaciones con predominio del tipo fragata, resulta por demás elocuente afirmar que durante esos años se palpa un nuevo giro en el tráfico con España, caracterizado en su viraje cualitativo y cuantitativo. Por supuesto, es innegable que en ello convergen factores dinámicos (exógenos y endógenos), cuya incidencia se demuestra en el movimiento mercantil desde Venezuela.

Distribución Porcentual del valor de los cargamentos

Conforme a lo antes expuesto, presentamos un específico análisis que responde al valor de las ventas ejecutadas desde los despachaderos venezolanos, a objeto de apreciar las remisiones desde cada puerto para los respectivos españoles.

12. Brito Figueroa, F.: *La estructura económica de Venezuela colonial*. Caracas, UCV. 1963. Cap. VII, p. 253.

Cuadro 4

VALOR DE LOS CARGAMENTOS ¹³

Distribución porcentual de los puertos venezolanos (1781-1789)

Puertos	Reales de vellón	%
La Guaira	457.403.473 ... 16 mrs	92,8
Cumana	22.167.519 ... 23	4,5
Maracaibo	9.589.691	2
Guayana	3.103.556 ... 17	0,6
Trinidad	414.082	0,1
Totales	492.678.322 ... 22 ¹⁴	100,0

Las cifras presentadas y sus correspondientes porcentajes destacan el orden de ventas realizadas desde cada uno de estos puertos. Evidentemente, queda palpable la marcada diferencia de La Guaira respecto al conjunto venezolano, pues figura como el eje en torno al cual gira el comercio realizado desde la Capitanía, con un total valor de 457.403.473 Rs. 16 mrs., o sea, el 92,8 % del giro comercial. Este elevado valor le sitúa muy por encima de los restantes puertos, puesto que supone un incremento del 85,6 % en relación a lo exportado y reexportado desde Gumaná, Maracaibo, Guayana y Trinidad, que apenas alcanzan el 7,2 % en ventas.

Además de esta distribución correspondiente al valor de los cargamentos comercializados desde cada puerto venezolano, es pertinente destacar el porcentaje de compras atribuido a los nueve puertos del reino. A saber:

13. Cifras extraídas del resumen individualizado de cada registro inventariado: AGI: *Contratación*, legajos 2674-2675, 2706-2714; *Indiferente General*, legs. 2441-2448; 2209A-2231. AGS, los mismos citados en la nota 1.

14. Las ventas contabilizadas del producto cacaotero equivalen al 86,1 % del total y representan un incremento del 72,2 % sobre las exportaciones de cueros y reexportaciones de caudales, que ascienden al 3,8 % y 10 %, respectivamente.

Cuadro 5

Puertos	Reales de vellón	%
Cádiz	328.206.442 mrs	66,6
San Sebastián	84.742.181 ... 17	17,2
Santander	37.730.007	7,7
Barcelona	16.259.801 ... 7	3,3
La Coruña	10.599.991 ... 13	2,2
Santa Cruz de Tenerife	9.051.949 ... 1	1,8
Málaga	5.619.505 ... 28	1,1
Palma de Mallorca	468.444	0,1
Totales	492.678.322 ... 22	100,0

Una simple ojeada a esta cifra nos muestran un hecho evidente: en el otro extremo del Océano, el puerto de Cádiz se constituye en el primordial comprador de las producciones que ofrece el mercado venezolano. Es decir, las exportaciones y reexportaciones de productos desde la costa venezolana, equivalen a un 66,6 % por concepto de importaciones para el puerto gaditano; cifra superior en un 49,4 % respecto al San Sebastián como segundo puerto receptor.

En todo caso, es importante considerar el ritmo ascendente en el tráfico como indicativo de que Venezuela comienza a constituirse en uno de los principales centros económicos de producción para el abastecimiento europeo en general y español en particular.

Producción y Mercado Exterior

Con la apertura de sus puertos al libre tráfico, empieza a evidenciarse la presencia de transformaciones en la economía venezolana, como resultado del incremento de su movimiento comercial. Al mismo tiempo, la producción, al estar obviamente ligada al comercio de exportación, se amplió considerablemente en cantidad y en cuanto a nuevos productos a ofrecer.

En relación a esto último, es preciso recordar que en páginas anteriores hemos comentado ese papel que ocupa la producción del territorio venezolano en aras de satisfacer las necesidades de las sociedades más avanzadas, que marchaban por vías del desarrollo capitalista. En consecuencia, y apoyándonos sólo en las exportaciones y reexportaciones de carácter oficial, podemos aducir el significativo alcance de las importaciones de mercaderías, a cambio de productos agrícolas, cueros y caudales que —como bien sabemos— iban dirigidos a satisfacer las exigencias del consumo europeo y español.

Precisemos, además, que esa producción de las Provincias venezolanas sirvió para consolidar las unidades de producción, pues los hatos y plantaciones ampliaron sus actividades productivas en función a las exigencias del mercado exterior. Esa mútua interdependencia comercial será sólo un aspecto de ese mercado único mundial.

El cuantioso valor alcanzado por la agricultura de plantaciones, del que el cacao se lleva el mayor volumen, testimonia esa íntima conexión producción-mercado exterior. El centro importa de esta subperiferia productos de consumo considerados como de lujo, procurados a través de una producción especialmente creada para tal fin. Al mismo tiempo, se establece una especialización en la producción orientada por las vías de desarrollo de un régimen económico surgido como una realidad impuesta y cuyos elementos (relaciones sociales, producción, etc.) están sometidos al radio de acción europea y dirigido bajo el impulso de intereses muy específicos.

Por supuesto, al llevar el centro la iniciativa comercial, será el que imponga las modalidades adoptadas por la especialización. En tal sentido, serán el cacao —fundamentalmente—, los caudales (de procedencia foránea) y cueros, los que se conviertan en elementos decisivos para el «desarrollo» económico de las provincias venezolanas.

Ahora bien, si estamos considerando el asunto bajo la perspectiva europea, no olvidemos que dicha economía venezolana está bajo los supuestos de una jerarquía y una subordinación esencialmente de orden político. Por ello, tal subordinación implica que ella sirva a la que representa el Estado borbónico que, en todo caso, es el que procura mantener directamente esta relación.

De este modo, serán los imperativos españoles y las necesidades del mercado mundial que España desea satisfacer, lo que imponga esa especialización en la esfera de la producción; lo que significa, además de la especialización antes aludida, una especialización sobre la distribución gracias al papel que desempeñan la administración, las cargas reales y el monopolio del comercio. En suma, este sistema sometido a tal orden de cosas se desarrolla en función directa al juego mismo de sus necesidades.

Por otro lado, este fomento de la agricultura de plantaciones como primer renglón en orden a la exportación venezolana, desarrolla lo que Enrique Semo¹⁵ define como «capitalismo de plantación», el cual encierra una contradicción: capitalismo por su relación con el mercado mundial y no en cuanto a su estructura interna. Por eso, la plantación sólo subsiste como elemento capitalista en tanto no se rompan sus lazos con el exterior. La contradicción se manifiesta tan pronto se rompe o debilita la relación entre plantación —basada en el monopolio de la propiedad y relaciones de esclavitud, peonaje o servidumbre— y la economía capitalista

15. *Historia del capitalismo en México. Los orígenes (1521-1763)*. México. Edic. Era. 1975. Cap. VI. pp. 246-247.

mundial. De allí, que no sea el carácter interno de ese «capitalismo» el que lo convierta en el impulsor del desarrollo capitalista local, regional o nacional, sino sus relaciones externas. Por tal razón, serán los cambios en las necesidades del desarrollo del capitalismo mundial lo que lo convierta, de impulsor, en freno del desarrollo de estructuras capitalistas coloniales. Así esta sociedad satelizada, inserta dentro de una estructura capitalista mayor, funciona con base a contradicciones que le son intrínsecas en virtud a la polarización metrópolis-satélite, evidenciando «... toda una relación explotadora en cadena no sólo en el plano internacional... sino en el plano nacional y local».¹⁶

Por otro lado, un elemento básico a considerar dentro de estos aspectos económicos, es la conexión entre la producción y los núcleos urbanos mercantiles que, si bien no desarrollaron una economía manufacturera, vivían del intercambio de los productos mercantilizados y de las mercancías elaboradas en España o importadas —a través del reino— para satisfacer las exigencias que demandaba el consumo interno.

En este orden de ideas, cabe señalar la estrecha vinculación existente entre La Guaira —como principal puerto comercial— y Caracas, como sede de la Capitanía, Audiencia, Intendencia y del Consulado. En efecto, dada su importancia político-económica, constituía, ésta, una urbe mercantil inextricablemente ligada al tráfico internacional y al mercado interior. Al mismo tiempo, esa actividad mercantil permitía el establecimiento de nexos y relaciones que posibilitaron en las restantes provincias el surgimiento de ciudades de singular importancia en el contexto internacional, aunque su mayor empuje obedece al trato de tipo ilegal realizado, básicamente, a través de Las Antillas, como enclaves del tráfico ultramarino.

Estas actividades comerciales incrementaron, a partir de tales años, la «acumulación» de un capital en manos de los sectores sociales que, en los núcleos urbanos realizaba tales intercambios. En las ciudades venezolanas ese capital monopolizado por los propietarios (mantuanos, españoles y extranjeros), era empleado, además del financiamiento de la actividad mercantil, como objeto de préstamo a interés y la usura, lo que condujo a pugnas de gran relevancia en los destinos sociales y políticos de la Venezuela colonial.¹⁷

Así, pues, el valor alcanzado por las ventas al reino pone de manifiesto la presencia de prestamistas y comerciantes, como empresarios que emergen en el circuito de la «riqueza» venezolana, y que, en todo caso, se convierte en intermediarios fundamentales en el desarrollo del capitalismo europeo.

16. Silvio Villegas: «Una formación económico-social latinoamericana». En: *Los Estudios históricos de América Latina*. II Encuentro de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe. Caracas, marzo 1977. UCV. Edic. de la Fac. de Hum. y Educ. Tomo II. 1979. p. 545.

17. Brito Figueroa: *La estructura económica de Venezuela Colonial*. Caracas. UCV. 1963. Cap. VII, p. 275.

En consecuencia, la ampliación del tráfico significó además de ese cambio cuantitativo, otro de tipo cualitativo, por cuanto el giro comercial entre los puertos marítimos venezolanos con los del reino se vio asistido por el incremento de los capitales particulares invertidos en la empresa, por lo que el montaje de esa red de comunicaciones, corría —en buena medida— por cuenta y riesgo de ese capital privado, auspiciado por el apoyo financiero de la Iglesia.¹⁸

Los beneficios obtenidos y las crecientes necesidades debieron reforzar el dinamismo capitalista. Pocos años después, el Consulado caraqueño —impulsado por los intereses económicos nacionales— contribuirá a acrecentar la concurrencia con el mercado internacional.

c) *A modo de conclusión: Exportaciones-Importaciones en Venezuela*

Una vez adquirida la certidumbre del volumen de la producción remitida desde el territorio venezolano, es preciso detenernos en el balance de sus intercambios con los depositarios del giro mercantil desde España, establecidos en los centros económicos de esta periferia, peninsular e insular.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el punto central de nuestro tema lo constituye el análisis de esta parte del siglo XVIII venezolano, consideramos pertinente presentar el balance de su movimiento comercial con la sede del Estado monárquico, a objeto de pretender detectar cuestiones fundamentales que giran en torno a su condición de área neurálgica como núcleo exportador-reexportador, produciendo para el gran comercio oceánico y el abastecimiento de los mercados metropolitanos.

En tal sentido, se dirá que durante este tiempo económico, el valor alcanzado por las ventas de las producciones es el siguiente:

18. Sobre el sistema político-eclesiástico y su incidencia decisiva en la estructura económico-social del área venezolana durante el período hispánico, son de relevante interés las obras de Ermila Troconis de Veracoechea: *Las obras Pías en la Iglesia Colonial Venezolana*. Col. FHCV. Vol. 105. Edic. de la ANH. Caracas, 1971; «La función financiera de la iglesia colonial venezolana» Caracas, ANH. 1978.

Cuadro 6

VENEZUELA: EXPORTACIONES DE PRODUCTOS AGROPECUARIOS Y CAUDALES HACIA ESPAÑA Y RETORNO EN IMPORTACIONES DE CALDOS, GÉNEROS, FRUTOS Y EFECTOS (1781-1789)

VALOR DE LAS EXPORTACIONES

Años	Reales de vellón
1781-1789	492.678.322 ^{18 bis}
1779-1789	170.066.586 ¹⁹

— Monto de las Exportaciones-Importaciones: 492.678.322 R.v.

— Id. de las Importaciones: 170.066.586 R.v.

Diferencia en favor de las Exportaciones: 322.611.736 R.v.

La diferencia a favor de las remisiones desde el área venezolana, pone en evidencia cuestiones de relevante interés para nuestro cometido:

a) El peso de las exportaciones sobre las importaciones deja ver a ésta, como área neurálgica en el desarrollo del sistema capitalista (las ventas exceden a las compras en un 20,5 %).

b) La existencia de un excedente monetario en manos de aquéllos sectores económico-sociales que participan en el giro, constata que son grupos más bien rentistas (lo demuestra el escaso desarrollo de las fuerzas productivas), aunque también invertirán en los renglones que producen para la exportación, pero bajo la fuerte presión internacional y para obtener poder adquisitivo que les permita demandar bienes de consumo.

c) Las rentas se convierten en bienes de consumo y no en bienes productivos, como lo demuestran la tipificación de la estructura socio-económica de las centurias dieciochescas y decimonómica.

2. Conclusiones generales

Significa el siglo XVIII para Venezuela, una centuria en la que se producen acontecimientos de relevancia tal, que conducen a mutaciones en todos los órdenes de la realidad social, como expresión de su inserción en un complejo marco histórico de raigambre internacional, donde el todo está unido a las partes. Así, las medidas que el reformismo borbónico

18 bis. Cfr. Cuadros 2 y 3.

19. *Ibid.* 4 y 5.

tuvo a bien decretar —bajo las fuertes presiones nacionales e internacionales— y que fueron acompañadas por la apertura portuaria y demás concesiones comerciales, abrió la capacidad adquisitiva de los mercados españoles y venezolanos. En efecto, el tráfico mercantil hispano-venezolano concretado a los años que corren entre 1765 y 1789, es decir, entre las dos fechas declaratorias de la libertad comercial, describe un movimiento ascendente, pese a las contracciones evidentes. Durante el referido lapso, el intercambio recíproco fue activado por un total de 553 registros de comercio: 251 corresponden a los navíos de ida a Venezuela y 302 a los de venida a ésta. De este movimiento, Cádiz y La Guaira se constituyen en los centros de gravedad pues actúan como los polos del desarrollo del tráfico: el primero con el 51 % y el segundo con el 76,5 % del movimiento portuario, respectivamente. De esta manera, entre 1765-1781 período en que si bien se ha declarado la libertad comercial para ciertos puertos, aún subsiste el monopolio guipuzcoano y gaditano —el giro transoceánico alcanza a 156 navíos; en tanto que entre 1782-1789— período en que todos los puertos están abiertos al libre tráfico —el movimiento comercial fue activado por 397 navíos, es decir, el 71,8 % del total.

Este ritmo ascendente, es indicativo de que el área venezolana se constituye en uno de los principales centros económicos de producción para satisfacer las exigencias de abastecimiento del mercado europeo, en general y español, en particular. A partir de entonces, se evidencia la presencia de transformaciones en la estructura de la sociedad económica venezolana: al estar obviamente ligada al comercio de exportación, la producción se amplió considerablemente en volumen y en cuanto a nuevos productos a ofrecer al mercado mundial. En consecuencia, serán los imperativos españoles o las necesidades del mercado europeo que España desea satisfacer, los que impongan la especialización en la esfera de la producción. En tal sentido, el cacao —fundamentalmente—, los caudales y cueros, se constituyen en los renglones básicos —por sectores— de la exportación. Al estar esta estructura económica sometida a tal orden de cosas, se desarrolla en función directa al juego mismo de las necesidades y exigencias del mercado consumidor. Así, se establece una relación capitalista en virtud del comercio exterior y no en cuanto a la estructura interna de esta formación socio-económica. Por ello, son los cambios e imperativos del desarrollo capitalista los que definen la cuantificación y cualificación de las exportaciones y reexportaciones desde el área venezolana.

Por otro lado, existe una estrecha vinculación entre la producción y los núcleos urbanos mercantiles que viven del intercambio de los productos mercantilizados. Al respecto, cabe señalar la centralización de los sectores de la comercialización en torno al eje Caracas-La Guaira-Valles del interior. Al mismo tiempo, Caracas como principal urbe mercantil ligada al tráfico internacional y sede de la Capitanía, Intendencia, Audiencia y Consulado, ejerce una influencia decisiva en el orden político-económico. De un

lado, la tendencia «unificadora» del establecimiento institucional y, del otro, la entrada definitiva al «libre tráfico», abrió nuevas perspectivas al proceso socio-político venezolano, por cuanto aceleró la dinámica misma de los factores endógenos y exógenos que acentuaron la crisis de la sociedad colonial.

Por último, el balance de los intercambios hispano-venezolanos, durante este tiempo económico, demuestra que si bien las ventas desde esta área exceden a las compras, las rentas obtenidas se convierten en bienes de consumo y no en bienes productivos para aquellos sectores socio-económicos que se benefician del excedente dinerario. Por ello, la cualificación que brindan las importaciones de productos españoles, europeos y orientales —vía España— definen a este comercio como de escaso consumo común. Al ser los textiles —fundamentalmente extranjeros— y el aguardiente, los sectores básicos del conjunto de las remisiones desde España, se infiere que las necesidades primarias del consumo venezolano eran satisfechas mediante su propio abastecimiento. De igual modo, se aprecia que la estructura del comercio exterior español no es de producción sino de intercambios, pues las reexportaciones alcanzan un incremento del 10,4 % superior a las ventas de productos definidos como nacionales.

EQUIVALENCIAS DE MONEDAS, PESOS Y MEDIDAS

- Real de Vellón... 34 maravedíes... 25 céntimos de bolívar.
- Real de plata antiguo... 16 quartos... 34 maravedíes.
- Doblón de plata... 32 reales de plata antiguo... 2.048 maravedíes de vellón.
- Escudo... 1 peso duro de plata.
- Peso de plata... 8 reales de plata antiguo... 15 reales y 2 maravedíes de vellón.
- Peso duro o fuerte de plata... 23 reales de vellón.
- Real de plata provincial... 58 maravedíes... 2 reales de vellón.
- Real de plata mexicano... 2 reales de vellón, 17 maravedíes de vellón.
- Marco castellano... 8 onzas.
- Marco de plata mexicano... 12 dineros... 288 granos... 2.376 maravedíes.
- Dinero... 24 granos.
- Onza... 8 ochavos.
- Ochavo... 6 tomines.
- Tomine... 12 granos.
- Libra... 2 marcos castellanos... 16 onzas... 9.216 granos.
- Quintal... 4 arrobas... 100 libras castellanas.
- Arroba... 25 libras castellanas.
- Fanega... 4.322 3/4 pulgadas cúbicas del pie burgalés.
- Vara... 3 pies burgalés... 4 palmos... 36 pulgadas.

- Pie o pie burgalés (por ser de Burgos donde se halle el padrón original de la vara castellana, cuya tercia parte hace un pie)... 12 pulgadas.
- Pulgada... 12 líneas.

Fuente: Marien y Arrospeide, Tomás Antonio de: *Tratado General de Monedas, pesas, medidas y cambios de todas las naciones, reducidas a las que se usan en España*. Madrid, Imp. de Benito Cano. 1789 (Lib. I, pp. 2-157); Larruga y Bonete, Eugenio: *Memorias políticas y económicas sobre las frutas, comercio, fábricas y minas de España, con inclusión de los Reales Decretos, órdenes, cédulas, aranceles y ordenanzas expedidos para su gobierno y fomento*. 26 Vol. (45 tomos). Madrid. Imp. de Benito Cano. 1787-1800. (Vol. I, pp. 73-75.)