

## LAS GRANDES COMPAÑÍAS MALAGUEÑAS PARA EL COMERCIO CON AMÉRICA (1785-1794)

POR

AURORA GAMEZ AMIÁN

Facultad Ciencias Económicas. Universidad de Málaga

Como es conocido, entre 1765 y 1789, se fueron habilitando casi todos los puertos españoles y los americanos para el tráfico directo. En 1797, se aprueban las leyes que permitieron el comercio de «neutrales», que se derogan en 1799, aunque fueron muchas veces transgredidas. En realidad desde 1798, y a pesar de los intentos por parte de la Corona de volver a la situación anterior, el proceso era ya irreversible, por motivos internos y exteriores, de forma que el tráfico colonial, cada vez más, dejaba de estar controlado por comerciantes españoles y las colonias progresivamente abastecidas desde fuera de España.

Actualmente se ha investigado la evolución de este comercio desde casi todos los puertos (1). Por otra parte, la obra de síntesis

### SIGLAS UTILIZADAS:

AGI: Archivo General de Indias (Sevilla)

IG: Indiferente General

AHP: Archivo Histórico Provincial, Málaga.

(1) L. ALONSO, *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*. La Coruña. Junta de Galicia, 1986; J. CUENCA, "Comercio y Hacienda en la caída del Imperio español, 1778-1828", en *La economía al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*. Madrid, Alianza Universidad, 1982; J. M. DELGADO, "El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)", en *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*. Madrid, Alianza Universidad, 1982; J. M. FRADERA: "¿Una o varias crisis coloniales? A propósito del caso catalán", en *El comercio libre entre España y América Latina 1765-1824*. Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987; J. FONTANA, "Comercio colonial y crecimiento económico: revisiones e hipótesis", en *La economía española al final del Antiguo Régimen, Comercio y colonias*. Madrid, Alianza Universidad, 1982; A. GÁMEZ AMIÁN, "Aproximación al libre comercio de Málaga con América", en Fundación Banco Exterior, 1987; M. GÁRATE, "Las cuentas de la Real Compañía de Caracas", en *Moneda y Crédito*, nº 153, Madrid 1981, págs. 192-213; A. GARCÍA

de J. Fisher (2), permite tener una visión de los intercambios desde todos ellos, entre 1778 y 1796, período que, sin dudas, a excepción de La Coruña, es el de mayor volumen de comercio. Incluso para Cádiz, que aunque ya no detentaba el monopolio de las salidas por su puerto, vio crecer su tráfico y conservó su liderazgo con respecto a todos los puertos españoles y a muchísima distancia (Cuadro I). A partir de 1797, las continuas guerras en que España se vio envuelta, la nueva situación en las colonias que no estaban dispuestas a realizar los intercambios sólo con la metrópoli una vez comprobado que era mucho más lucrativo para sus intereses el seguir haciéndolo directamente con otros países y la insuficiencia de la producción nacional, el menor precio de los géneros extranjeros... determinaron que desde mucho antes de la emancipación, este tráfico hubiera casi desaparecido.

Respecto a Andalucía, los puertos habilitados, aparte del de Cádiz, fueron Málaga y Almería (que nunca utilizó su facultad), Sevilla y Sanlúcar (ambas con envíos muy reducidos).

Por otra parte, en la evolución del comercio general colonial se pueden distinguir varias etapas atendiendo a la legislación, períodos que, también, vienen a coincidir con los diferentes ritmos en los intercambios: a = 1765 a 1778; b = 1778 a 1796; c = 1797 a 1820.

El primer período está poco investigado, excepto en los casos de Cádiz, La Coruña, Barcelona y San Sebastián. De Málaga las noticias que tenemos son de un escasísimo tráfico.

Los años comprendidos entre el reglamento del 12 de octubre de 1778 y las leyes de comercio de neutrales de 1797 son los más estudiados. Como muestran las cifras del Cuadro I en Andalucía

---

BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976; A. G. GUIMERÁ, "Canarias en la Carrera de Indias (1564-1778). I Jornadas de Estudios Canarias-América. Sta. Cruz de Tenerife, 1980; A. MACÍAS, "Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1760-1824), en *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987; C. MANERA, *Comercio i Capital Mercantil a Mallorca 1720-1800*. Palma de Mallorca, Consell Insular de Mallorca, 1988; T. MARTÍNEZ, *Santander, de Villa a Ciudad. Un siglo de esplendor y crisis*. Santander, Diputación Provincial, 1983; J. M. OLIVA, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona, Universidad, 1987; T. TINOCO, "Capital y crédito de la Baja Andalucía durante la crisis del Antiguo Régimen", en *La economía española al final del Antiguo Régimen, Comercio y colonias*. Madrid, Alianza Universidad, 1982.

(2) J. FISHER, *Commercial relations between Spain and Spanish América in the era of Free Trade*. Liverpool University, 1985.

CUADRO I. COMERCIO CON AMERICA (millones de reales)

AÑOS	EXPORTACIONES				IMPORTACIONES			
	T. ESP.	PORCENTAJES (°)			T. ESP.	PORCENTAJES		
		T. AND.	A. OCC.	A. OR.		T. AND.	A. OCC.	A. OR.
1778	74,5	72,7	67,4	5,3	74,5	46,2	46,2	1,3
1782	112,6	88,4	86,9	1,5	110,8	92	92	0,44
1783	136,7	81,8	78,5	3,3	171,5	72	71,7	0,3
1784	435,6	90,2	85,4	4,8	550,9	74,8	74,5	0,3
1785	457,7	85,2	81,3	4,2	1.150	83,5	82,8	0,7
1786	339,3	82,7	76,2	6,5	810,7	84,3	83	1,3
1787	258,7	91,8	75,9	5,9	609,1	78,5	76	2,5
1788	305,2	78,1	73,5	4,6	947,8	84,9	84	0,9
1789	326,5	81,7	80	1,7	993	83,5	82,2	1,3
1790	292,2	78,6	73,5	5,1	941,7	81	78,3	2,7
1791	370,3	83,5	78,4	5,1	1.204	83,7	82,6	1,1
1792	441,5	77,2	72,6	4,6	933	82,3	80,8	1,5
1793	307,3	83,3	79,7	3,6	885,6	87	86,1	0,9
1794	185,8	76,3	68,3	8	1.062	92,7	91,2	1,5
1795	282,1	87,3	81,2	6,1	905,4	95,4	94,7	0,7
1796	251,8	83,4	76,9	6,5	1.149,2	94,8	93,3	1,5

Fuente: Fisher, J. (1785), pág. 46.

Nota: (°) Porcentajes respecto al total nacional.

Occidental y principalmente en Cádiz, se registraron (3) más de las 3/4 partes de todos los géneros que salían para América, siendo aún mucho más importantes los retornos, lo que evidencia el papel preponderante de la bahía gaditana como centro financiero de primer orden y como distribuidor de coloniales. La disparidad entre los valores exportados e importados en Andalucía Oriental (Málaga) obedece a que en este puerto se registraron para la ida muchos productos que venían como guías de la costa mediterránea y que al no embarcarse en el mismo era lógico que no tuvieran tornaguías.

Para la tercera etapa, las investigaciones existentes indican un descenso importante del tráfico respecto al período anterior. Para Cádiz el estudio está realizado (4) mostrándonos una disminución pronunciada del comercio, ya que en la bahía aparte de las circunstancias generales adversas que afectaron a estos intercambios, la situación era más grave por el bloqueo inglés casi constante. Para Málaga los datos que se conservan son realmente pesimistas: sólo salieron tres navíos en derecha entre 1797 y 1799 sin que después se tenga constancia de que saliera ninguna expedición aunque el tráfico indirecto siguió efectuándose, más menguado, como lo demuestran algunos retornos en navíos catalanes, donde seguramente irían para América.

Respecto a la forma de organizarse el comercio, desde 1765 aparte de los registros particulares, también existió la fórmula de las Compañías «privilegiadas», que aunque fueron solicitadas desde 1624 (5) no cuajaron más que con el advenimiento de los Borbones. Desde 1718 y hasta 1778, el número de navíos que enviaron las diversas sociedades por acciones fue del 20 % del total de los que cruzaron el Atlántico (6), número, pues, elevado que demuestra la realidad de un sistema de comercio que contaba con el beneplácito del poder, al menos antes de 1765.

El puerto de Málaga fue uno de los habilitados en 1765 para

---

(3) Conocido es que los datos utilizados por Fisher se refieren a los valores de los géneros registrados en cada puerto con independencia de que se cargaran en ellos o no; en consecuencia, el valor de los primeros no tiene por qué coincidir exactamente con lo realmente exportado en ellos.

(4) J. FONTANA, "Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España", en *Moneda y Crédito*, 115, Madrid 1970, págs. 3-23; A. GARCÍA-BAQUERO, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1972.

(5) A. GARCÍA-BAQUERO, [1] t. I, pág. 132.

(6) *Ibidem*, t. I, pág. 136.

el comercio directo con las Indias, sin embargo, los *resultados* de este tráfico hasta 1783 fueron desalentadores para los cargadores malagueños, como lo prueba el reducidísimo número de embarcaciones que se despacharon para el nuevo continente, ya que en un escrito dirigido a la Secretaría de Indias —probablemente desde todos los puertos habilitados y al objeto de dictaminar sobre el proyecto de 1778 (7)— desde Málaga se contesta que «entre 1771 y 1775 solo se habían despachado un barco malagueño, 2 ibicencos y muchos catalanes» (8). En esos años salieron de este mismo puerto y para el Norte 762 navíos (9). No parece que se intensificara el tráfico tras la publicación del Reglamento del Libre Comercio de 1778 y hasta la Paz de Versalles, al igual que ocurrió en el resto de España. Por otra parte, la situación era aún más difícil en el caso malagueño por la falta de experiencia en esa navegación, por el desconocimiento del mercado, por la ausencia de factores en los mismos que vendieran con agilidad y provecho los frutos de la tierra y por la presencia de los navíos catalanes que completaban carga en Málaga, según se hacía constar, en 1784, en notificación a José de Gálvez al objeto de crear una Compañía privilegiada para el comercio con Veracruz, que subsanaría todos los anteriores problemas y que serviría para el fomento del «bien común» (10). Nace así la Compañía de Navieros (1784-1790), como heredera de las mismas gracias con que se dotó a la casa malagueña (filial de la de Cádiz) «Ustariz, San Ginés y Cía.» (1779-1783) y, posteriormente, la de Caracas (1786-1789) y en 1790, por fusión de ambas la Marítima (1790-1794). El estudio de estas sociedades anónimas, desde el punto de vista del derecho mercantil fue realizado, hace años, por M. Sánchez Apellaniz (11), y, aunque el trabajo aún está inédito, lógicamente, no abordaré estas cuestiones, centrándome en la estructura del tráfico realizado por las mismas, en el peso de los privilegios concedidos que ponen, claramente, de manifiesto la necesidad de los mismos para la buena marcha de las compañías (como evidencia la Marítima desprovista de ellos), para analizar finalmente por último las personas interesadas en este tráfico (cargadores y consignatarios).

---

(7) J. M. OLIVA, [1], pág. 74.

(8) AGI-IG, 2400.

(9) AGI-IG, 2395.

(10) AGI-IG, 2403, fol. 19.

(11) M. SÁNCHEZ APELLANIZ, *La Compañía Marítima de Málaga. Aportación al estudio de los antecedentes jurídicos-mercantiles de la Sociedad Anónima*. Resumen tesis doctoral. Málaga, Universidad, 1972.

## 1. LAS COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS

El Secretario General de Indias, concededor de las carencias del comercio y la navegación de Málaga en el tráfico con América, concedió, en 1779, a la potente Casa gaditana «Ustariz, San Ginés y Cía.», que se hallaba en su momento expansivo (12), el establecimiento en Málaga de una sucursal, que se dedicaría al tráfico con Veracruz, en el que tenían una gran experiencia (13).

*La casa o Compañía Malagueña «Ustáriz, San Ginés y Cía.»* gozaría de un registro anual a Veracruz, sin limitación de buque, bajo la normativa del Reglamento del 12 de Octubre de 1778, así como del monopolio —durante 5 años— del transporte de todo el papel (que guardaría en sus almacenes y a su cargo) necesario par las Fábricas de Tabacos de Nueva España y de las barajas que allí se remitieran —del establecimiento recién creado en la villa de Macharaviaya (Málaga), dotado con la venta exclusiva de los naipes en las colonias (14)— por cuenta de la Real Hacienda.

Asimismo podrían retornar con toda clase de efectos, incluso la grana y hacer escala en Cádiz a la vuelta. Toda la marinería sería malagueña, aunque en los primeros viajes se le permite que la mitad fuera gaditana (15).

Por su parte, José de Llanos, amigo personal de Gálvez, se comprometió a establecer, en la villa natal del Secretario General de Indias, una fábrica de sombreros y otra de medias a la genovesa, para el consumo de América, con lo que la pequeña localidad de Macharaviaya se habría convertido en la población más industrial de España en relación con el número de habitantes, ya que en 1752, solo tenía 64 vecinos (16).

Pocos datos se conservan para comprobar los resultados de los proyectos, aunque las instalaciones manufactureras no se realizaron. Respecto a la compañía mercantil conocemos que se matricularon en Málaga los navíos la «Divina Pastora» y «San Pablo». Las dificultades de la propia casa matriz, tras el reglamento de 1778 y las pérdidas sufridas por la misma con ocasión

---

(12) J. RUIZ RIVERA, "La Casa Ustariz, San Ginés y Compañía", en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*. Cádiz, Diputación Provincial, 1976, págs. 183-200.

(13) *Ibidem*, pág. 191.

(14) A. GÁMEZ AMIÁN, "La Real Fábrica de naipes de Macharaviaya (Málaga) para el comercio de América", en *Moneda y Crédito*, 187, 1988, págs. 137-156.

(15) AGI-IG, 2485.

(16) AGI, Libro 655.

de la guerra con Inglaterra, hicieron que la situación de esta «empresa» fuera comprometida desde el inicio mismo de la contienda, aunque no se declare en quiebra hasta 1787 (17). Esto induce a pensar que los resultados de las expediciones malagueñas tampoco fueron provechosos, ya que además, en 1784, se le conceden los mismos privilegios a una sociedad con origen en Málaga.

*La Compañía de Navieros de Málaga* (18), cuyos estatutos fueron aprobados por real cédula de 3 de agosto de 1784, nace como heredera de los privilegios de la sucursal gaditana antes citada y, también, para el comercio con Veracruz.

Los promotores de la sociedad, en el preámbulo de su petición, siguiendo el proceso de constitución similar a las de este tipo (19), exponen los desastrosos resultados para los cosecheros malagueños en las expediciones a América, sobre todo, por los altos fletes y por la mala organización y venta de sus productos. Por ello, la compañía ofrecía la rebaja de aquellos así como el contar con un factor.

El patrimonio de la compañía serían dos o tres buques de 200 a 300 Tn., cuya propiedad se dividiría en acciones, reservándose la tercera parte los promotores y empresarios y el resto para los suscriptores, estando regulada cada acción en 250 pesos sencillos, siendo el tiempo establecido para cerrar la venta de las mismas de cuatro meses. Sin embargo como hubo reticencia en la compra de acciones tuvo que ampliarse el plazo y permitir su compra a todos los naturales del obispado y no sólo a los cosecheros como en un principio se pensó. Los principales accionistas fueron: María Cotrina, la mayor con 12; J. Aróstegui, P. M. López, A. Sandoval, A. L. Martínez, Margarita Quilty, G. de Lázaro, J. de la Macorra, A. Paniagua, T. Power, J. Plou, L. Rodríguez, J. Espinosa, J. Cano, F. Navarrot y E. Greveegne con cuatro cada uno, aparte de las 7 que poseían los directores Juan Murphy y Juan Bautista Maury y los otros empresarios: Miguel Salcedo, Pedro Fisson, Jaime Zetta, Julián Solano, Pedro de Campos, Octavio Flor, Juan de Lara, y Francisco Mendiberry. Conocemos que en mayo de 1786 la «suscripción para Veracruz estaba completa», habiendo

---

(17) RUIZ, [12], pág. 195.

(18) Toda la documentación de las Compañías, excepto los registros (AGI-IG, 2173 a 2193, 4239-2400). Se encuentra en AGI-IG, 2403.

(19) M. J. MATILLA QUIZA, "Las Compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen", en *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*. Madrid. Alianza Universidad, 1982.

alcanzado el valor de 765.000 rs., aunque no se había logrado el que sólo participaran los naturales ya que hasta los principales cargos estaban en manos foráneas: Juan Murphy, Juan Bautista Maury, Pedro Fisson, Jaime Zetta, Pedro de Campos (francés), que son los que llevaban la dirección de la Compañía, como expresaba su presidente, Diego de Córdoba, en comunicación del 1 de 8 de 1786 a D. José de Gálvez.

La protección del Secretario General del Despacho de Indias, que conocía el escaso desarrollo de las atarazanas malagueñas, permitió la compra de dos buques en el extranjero: «La Prosperidad», de San Petersburgo y «La Amistad más constante», de Suecia, si bien se estableció que en lo sucesivo serían de fabricación local, lo que, por otra parte, no se cumple. Igualmente se les concede que los capitanes, pilotos y marinería no fueran de Málaga: así el capitán de La Prosperidad será el vasco Miguel de Zuazo (20) y el de La Amistad, el también vasco, Domingo Larrrea (21). Hay que recordar que en Málaga había pocos expertos en este tráfico y que la escuela de Pilotaje y Náutica de San Telmo no se establece hasta 19 de 3 de 1787, para la cual Gálvez envía 194 acciones de la Compañía de Filipinas y 120 del Banco de San Carlos (22).

Como privilegio especial, al igual que ocurrió con la casa malagueña de «Ustariz, San Ginés y Cía.», la Compañía de Navieros transportará todo el papel blanco para las Fábricas de Tabacos de Nueva España y las barajas de Macharaviaya (las únicas cuyas ventas estaban permitidas en América) que se enviarán por cuenta de la Real Hacienda, en las mismas condiciones que a la anterior sociedad.

La ruta del regreso será Veracruz-Habana-Cádiz y Málaga, pudiendo retornar con toda clase de frutos.

Respecto a los *fletes* aunque se pretendían que fueran igual a los de Cádiz porque:

aunque el puerto de Málaga es más barato, las pertenencias de los navíos palos, jarcias... hay que traerlas de fuera, así como si no sopla viento en el Estrecho se pueden pasar los navíos varios meses sin poder transpararlo, aparte de ser el seguro más caro en Málaga (23).

---

(20) AHP., Leg. 3200, fol. 1205.

(21) AHP., Leg. 3203, fol. 1734.

(22) F. BEJARANAO, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1947.

(23) AGI-IG, 2403, fol. 23.

(según la carta de Juan Murphy y Montemayor a Gálvez en 27 de 8 de 1784), nada se consigue, viéndose obligados a hacer una rebaja de 1/3 respecto al puerto gaditano, quedando en 4 pesos sencillos el barril quintaleño al cargar en Málaga y 4 pesos fuertes al cargar en Veracruz. Asimismo se estableció que las embarcaciones podrían transportar géneros extranjeros hasta un 1/3 del volumen del barco, y no del valor como pretendía la Corona.

Se nombra a Pedro Porro, hasta entonces cajero y tenedor de la casa de comercio de Juan Murphy, como factor para establecerse en Veracruz, por el plazo de 3 años, que después se renueva, con independencia de que los cargadores pudieran pasar ellos mismos o mandar a sus sobrecargos. La compañía fue sólo de flete, repartiendo por este concepto unos saneados dividendos: 25 % correspondiente a 1785, el 25 % a 1786, el 25 % de 1787 y el último del 28,3 % (24). Si esto sucede con los accionistas no ocurre lo mismo a los cargadores, que como veremos, obtienen pérdidas o venden con muchos retrasos.

Esta Compañía deseó abrir una línea con el puerto de San Blás, en California, pasando a la ida y a la vuelta, por el de Callao. La Corona aprueba el proyecto en 19 de 6 de 1789, pero al solicitarse fondos para la Empresa y al serles denegados, desisten de la expedición.

Las dificultades para la Compañía empiezan a la muerte de José de Gálvez, en junio de 1787, en que se cuestiona aunque se mantiene hasta 1790 el monopolio del transporte del papel y de las barajas. A su vez, la promulgación del decreto de 1789, que la privaba del disfrute de los registros que se le concedían a Veracruz, agravará su situación, como se expresa en un escrito dirigido a D. Antonio Valdés, en 26 de junio de 1789:

atendiendo a que la Compañía no puede tener por algunos años el importante auxilio de conducir los cajones de naipes y de papel... por hallarse almacenados en Veracruz tanta porción de estos efectos que no pueden consumirse en 3 ó 4 años... teniendo igualmente presente la variación que ha tomado este giro por la libertad de comercio que S.M. ha resuelto en su orden de febrero último, es necesario recurrir a otros medios para sostener y llevar adelante un establecimiento que notoriamente ha

---

(24) SÁNCHEZ, [11], pág. 16.

sido de fomento de la navegación y comercio de esta ciudad (25).

En Junta General del 8 de agosto de 1789 se aprueban las reglas que regirían una nueva Compañía: la Marítima que sería aprobada por el Rey en 26 de 6 de 1790 y que nacería como fusión de la de Navieros y de la de Caracas.

Por otra parte, conocemos (26) que el tráfico con Venezuela había estado controlado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que, desde 1742, obtiene el monopolio de este comercio aunque desde antes lo tenía de facto. Cuando la misma se liquida, proponiendo Cabarrús, en la Junta General de Accionistas, la creación de la de Filipinas (27), D. José de Gálvez ante el temor de que dicho tráfico quedara desatendido o cayera en manos del contrabando, obligó a la Compañía de Navieros de Málaga a efectuar un registro anual al mercado venezolano, naciendo con este fin *La Compañía de Caracas de Málaga*.

Las perspectivas para el comercio malagueño con esta zona no eran nada halagueñas, como se expresaba en una carta dirigida al propio José de Gálvez, por el presidente de la de Navieros, en 15 de noviembre de 1785, en la que, entre otras cosas, se decía:

Faltan dentro de este puerto los artículos más propios para el comercio de Caracas y es preciso traerlos de fuera... No tenemos en aquel país ni correspondencia ni sobrecargo... allí se vende a pagar en frutos y a plazos de suerte que es preciso destinar un fondo para llevar y otro para despachar la nave con retorno... el comercio de Caracas es desconocido a los vecinos de Málaga y que así la fragata El Santo Cristo del Grau que salió para ese destino se marchó con un 1/3 de carga (28).

El 17 de mayo de 1786, los directores de la Compañía de Navieros comunican a Gálvez que podrían enviar un navío a Caracas en octubre, para lo cual compraron un paquebot que se encontraba en Málaga (no en su fábrica), de 300 Tn., que matri-

(25) AGI-IG, 2403, fol. 395.

(26) R. D. HUSSEY, *The Caracas Company, 1728-1784. A study in the history of Spanish Monopolistic Trade*, Cambridge. Cambridge University Press, 1934; M. GÁRATE, [1], págs. 123-143.

(27) M. L. DÍAZ TRECHUELO, *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965, pág. 38.

(28) AGI-IG, 2403, fol. 47.

cularon con el nombre de «La Confianza», costando el buque y su habilitación 1 millón de reales.

Se forma así una compañía para este tráfico, abriéndose una suscripción de acciones de 200 pesos ó 3.000 rs. Será de carga y flete porque para La Guaira «*no es fácil hallar fletes*», reservándose los directores (que son los mismos que los de la de Navieros) 1/3 parte de las acciones, pudiendo ser accionistas no solo los naturales del obispado sino cualquier otra persona, ya que se temía la falta de apoyo a la misma, pues:

la gente será remisa a comprar acciones al no tener práctica en el negocio o tener desconfianza a no poderlo retirar cuando guste.

Para atraer a los inversores se establece que:

la Compañía admitirá a *préstamo* de los particulares hasta 30.000 pesos, al 6 %, y durante tres años, aunque podrán retirar antes su dinero avisando a la Compañía de Navieros con 6 meses de antelación y lo mismo podrá hacer la Compañía si le conviniere aliviarse de pagar intereses (29).

Se abrió la suscripción y como estaba previsto «*por ser un negocio enteramente nuevo*», los capitales casi no acudieron, ante lo cual el marqués de la Sonora adquirió para el Colegio de San Telmo 120 acciones. Con estos fondos y pocos más se mandó La Confianza a La Guaira, aunque en septiembre de 1787 y no en 1786.

Los resultados de la misma fueron escasos ya que:

«la mayor parte de la carga quedó sin vender y el resto se vendió al fiado, por la sobreabundancia de frutos por las muchas licencias que se han dado a La Guaira» (30).

Sabemos que realizó otra expedición, ya que naufragó en Veracruz en 1789.

Aparte de este auxilio J. de Gálvez también ordenó que el factor de la Compañía de Filipinas, Simón de Mayora, lo fuese de esta de Caracas, además de otras ayudas de la de Filipinas.

No puede decirse que el éxito acompañara a esta empresa.

---

(29) AGI-IG, 2403, fol. 53.

(30) AGI-IG, 2403. Carta de 3-7-1788.

## 2. LA COMPAÑÍA MARÍTIMA

El reglamento de esta nueva sociedad se aprueba por el Rey en 26 de 6 de 1790, fijándose un capital inicial de 250.000 pesos, siendo las acciones de 250. Se conoce que en el momento de la fusión el capital de las dos anteriores Compañías ascendía a 704.900 rs. Por tanto, para completar el capital de los 250.000 pesos se abrió una suscripción y se pidió ayuda pública, para «*dar más crédito a la Compañía*», así el Consulado de Cádiz suscribió 80 acciones. También el Consulado de Málaga adquirió un cierto número y ayudó, de nuevo, en 1792, con 150.000 rs. para las expediciones de ese año (31).

El antiguo presidente (Diego de Córdoba) y los directores de las anteriores compañías, que eran los mismos, fueron confirmados en sus cargos. La nueva sociedad realizaría el comercio con todos los puertos habilitados de América y sería de carga y flete. Así, la Compañía fijaba lo que iba a embarcar en cada viaje y el resto del hueco quedaba para los particulares, teniendo preferencia los accionistas, que fueron en realidad los únicos que lo hicieron. De hecho, la Compañía se convirtió en el primer cargador, embarcando, en 1790, el 51 % del total, en 1792 el 28 %, en 1793 el 97,3 % y en 1794 el 80,6 %.

Se compra una fragata, La Esperanza, que tampoco era mala-gueña, cuyo capitán, Rafael Mazón, también era vasco, dedicándose al tráfico de Montevideo. Por otra parte, conocemos que se vendió La Amistad, puesto que el último viaje que realizó fue el 11-9-1790, a Veracruz, y no se tiene constancia de su pérdida, sabiéndose que, en 1800, se enajenó en Trieste, cuando ya no pertenecía a la Compañía sino a I. Godolla (32).

Como veremos, los valores de los géneros transportados por la recién creada Compañía son muy inferiores a los de las anteriores, realizando en 1792 y 1793 una expedición anual a Montevideo. En 1791 el presidente solicita a la Secretaría de Indias el aumento de capital hasta 500.000 pesos, ya que era necesario un fondo de maniobra amplio, por la falta de rapidez en las ventas de los efectos en América, y, en consecuencia, al tener que esperar los retornos para poder volver a habilitarlas, se retrasaban, perjudicando enormemente a las expediciones. En el mismo escrito, solicitando esta ampliación (que se concede), se vuelve a

---

(31) BEJARANAO, [22], pág. 107.

(32) AHP. Mál. Leg. 3217, fol. 787.

reiterar la petición, como se hará continuamente, de la *renovación de las gracias* del transporte del papel y de las barajas por cuenta de la Real Hacienda, así como el que le fuera permitido traer de la Luisiana los tabacos que vinieran consignados a la misma. Es decir, se están solicitando privilegios.

Ante los no muy altos beneficios conseguidos por la Compañía Marítima: 12 % en 1791, no volviéndose a repartir hasta 1794, en que es del 30 %, correspondiente a esos tres años (33), y con la seguridad de que sus *reclamaciones sobre los antiguos privilegios* concedidos por el marqués de la Sonora no serían atendidas, los directores, Juan Murphy y Juan Bautista Maury, convocan Junta General, para el 31 de mayo de 1793, al objeto de disolver la sociedad. Un intento para evitarlo fue la carta del presidente al ministro de Hacienda, Diego de Gardoqui, solicitando el *restablecimiento* de dichas gracias, siendo el propio Godoy el que le manifiesta al ministro, que a su vez, lo hace saber al presidente de la Compañía, cuales eran las causas que imposibilitaban el que la sociedad malagueña pudiera continuar con aquellas: respecto al papel, porque iba en perjuicio general del reino ya que si bien era cierto que se había hecho una concesión en tal sentido a dos comerciantes gaditanos fue como recompensa por un auxilio monetario otorgado por los mismos a la Corona; respecto a las barajas, por las enormes existencias en las Indias. El 19 de junio de 1794, el presidente comunica que se puede disolver la Compañía, devolviéndose el principal y un dividendo del 30 %, como ya hemos mencionado.

### 3. COMERCIO REALIZADO POR ESTAS COMPAÑÍAS

Aunque fueron sociedades diferenciadas, como acabamos de ver, hemos abordado el análisis de sus expediciones de forma conjunta por los lazos en común que tuvieron: el mismo presidente y directores así como socios comunes, siendo la principal y gran diferencia entre ellas y que marcará toda su vida, los privilegios conferidos a las de Ustariz, San Ginés y Cía. (de la que no se conservan datos), a la de Navieros y a la de Caracas y no a la Marítima.

---

(33) SÁNCHEZ, [11], pág. 18.

### 3.1. Las exportaciones

En el Cuadro II puede observarse el valor de todos los géneros *embarcados* en Málaga, por toda clase de tráfico, y el que se realizó por estas compañías, destacando el carácter descendente del último desde 1789, como también fue cada vez menor la participación de las mismas en el total.

En el gráfico 1 se muestra la composición de este tipo de comercio directo, en el que los valores de los géneros nacionales fueron más elevados que los de los extranjeros, aunque esta situación varía cuando se dejan de mandar productos por cuenta de la Real Hacienda (1790). Dentro de los peninsulares (Cuadro I, Apéndice) destaca el que, hasta 1790, fueran muy superiores los valores de las manufacturas expedidas a los de los productos agrarios, lo que, en principio, va en contra de lo que, generalmente, se piensa que fueron las exportaciones tradicionales de Málaga. La causa justificativa reside en el enorme peso del papel y de las barajas hasta 1790, como puede observarse en el Cuadro I del Apéndice, donde también se pone de manifiesto la gran cantidad de aguardiente que se expedía, siguiéndole, aunque a distancia, el vino y los géneros de seda.

Particularmente interesante es conocer el origen de las mercancías españolas embarcadas por estas Compañías.

La simple inspección del Cuadro III muestra el mayor valor, hasta 1790, de los productos catalanes, fundamentalmente del aguardiente y del papel blanco. En consecuencia, como puede observarse en el Cuadro IV exportaron, fundamentalmente, géneros de fuera de Málaga (nacionales y extranjeros).

CUADRO II. EXPORTACIONES MALAGA-AMERICA (miles de reales)

AÑO	TOTAL MALAGA	TOTAL CIAS.	%	AÑO	TOTAL MALAGA	TOTAL CIAS.	%
1785	4.790	2.356	49,2	1790	9.375	1.119	11,9
1786	5.513	789	14,3	1791	9.293	1.902	20,5
1787	7.831	2.541	32,5	1792	6.119	797	13,0
1788	2.424			1793	4.585	264	5,8
1789	6.351	2.139	33,7	1794	4.486	422	9,4

Fuente: AGI-IG, Legajos 2175 al 2193 y 2397 al 2403.

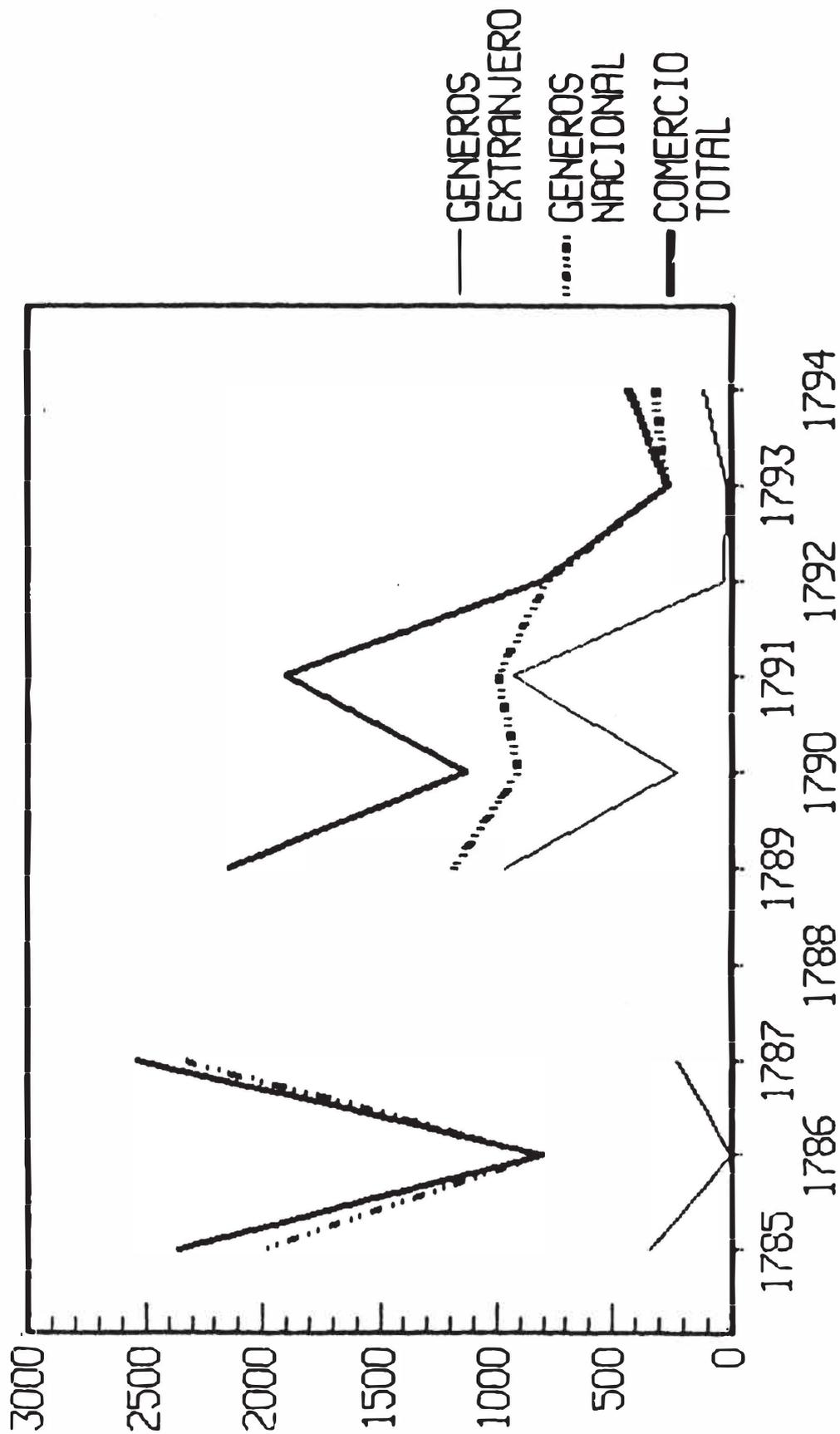
CUADRO III. EXPORTACIONES MALAGA-AMERICA. COMPANIAS (procedencia de los géneros nacionales)

AÑO	TOTAL VALOR	MALAGA	%	OTROS AND.	%	CALATUÑA	%	VIZCAYA	%	VALENCIA	%
1785	2.356.448	816.790	34,7	4.368	0,2	1.157.580	49,1	7.092	0,3	0	0,0
1786	788.789	150.037	19,0	2.600	0,3	634.902	80,5	0	0,0	1.250	0,2
1787	2.541.484	1.045.296	41,1	2.100	0,1	1.273.712	50,1	0	0,0	0	0,0
1788	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1789	2.138.756	264.347	12,4	0	0,0	822.896	38,5	91.200	4,3	0	0,0
1790	1.119.313	251.608	22,5	0	0,0	640.960	57,3	0	0,0	0	0,0
1791	1.902.020	557.054	29,3	2.520	0,1	281.200	14,8	142.641	7,5	0	0,0
1792	796.641	478.088	60,0	0	0,0	291.000	36,5	0	0,0	294.000	36,9
1793	263.734	948.240	36,0	0	0,0	10.800	4,1	0	0,0	152.440	57,8
1794	422.067	132.271	31,3	0	0,0	175.500	41,6	0	0,0	0	0,0

Fuente: AGI, Legajos 2175 al 2193 y 2397 al 2403.

Nota: otros AND. Incluye Antequera, Córdoba, Cádiz, Jérez y San Fernando.

GRÁFICO 1. EXPORTACIONES MALAGA-AMERICA. COMPAÑIAS (miles de reales)



¿Que razones justificaban el que la mayor parte de los géneros extraídos por las Compañías no fueran locales sino de fuera? En mi opinión fueron dos:

1. Los privilegios concedidos a la Compañía de Navieros y a la de Caracas.
2. La incapacidad del comercio y de los navieros malagueños para realizar un tráfico autóctono, de cierta envergadura, en régimen de libre concurrencia.

Respecto al primer punto, como se ha visto en el apartado anterior, la Compañía de Navieros se fundó y organizó pensando siempre en los privilegios concedidos por su protector, José de Gálvez, convirtiéndose éste en el primer cargador de la Compañía entre 1785-1790 (Cuadro IV), de ahí el reiterado interés en estos cargamentos, ya que pensando en estas gracias se habían comprado navíos grandes, como vimos, difíciles de llenar con los productos locales en un tráfico donde había que contar con la presencia de los catalanes que tocaban Málaga, ofreciendo unos fletes más reducidos para los frutos de la tierra que los de la propia Compañía, al decir de la misma, y que, seguramente, era lo cierto si se piensa en la forma diferente de realizarse los contratos de fletamientos (34).

CUADRO IV. EXPORTACION MALAGA-AMERICA. COMPAÑIAS  
(miles de reales)

AÑO	TOTAL	GEN. MALAGA	%	GEN. REEXPORT	%
1785	2.356	816	34,7	1.552	65,3
1786	789	150	19,0	639	81,0
1787	2.541	1.045	41,1	1.496	58,9
1788	0	0	0,0	0	0,0
1789	2.139	264	12,4	1.874	87,6
1790	1.119	252	22,5	868	77,5
1791	1.902	557	29,3	1.345	70,7
1792	797	478	60,0	319	40,0
1793	264	95	36,0	169	64,0
1794	422	132	31,3	290	68,7

Fuente: AGI-IG, Legajos 2175 al 2193 y 2397 al 2403.

(34) J. M. DELGADO, "Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1787-1807)", en *Boletín Americanista*, XXI, Sevilla, 1979, 29, pág. 52.

Por otra parte, sabemos que en el reino de Granada no existió, en el siglo XVIII, ningún establecimiento para la fabricación de papel blanco; por tanto, tenía que venir de fuera. Dado que existían fábricas nacionales de este tipo de papel (en el Levante español y, especialmente, en Cataluña) casi todo el que se enviaba a las Indias era de esta procedencia. La custodia y almacenaje del papel que llegaba de Barcelona o Valencia hasta su embarque en los navíos de la Compañía de Navieros, para Veracruz, corría a cargo de la misma. Cuando fue evidente que este privilegio no podía seguir manteniéndose, tras las leyes liberalizadoras de 1789 (aunque todavía lo hizo en la expedición de 1790), la propia Compañía, conocedora de lo imprescindible que le eran estas remesas, ofrece al sucesor de Gálvez en la Secretaría General de Indias, Antonio Valdés, cada vez mayores ventajas para continuar con la concesión: así el transporte gratis para la Hacienda y a las expensas de la Compañía, ya la Marítima, de este papel desde los centros productores. Sin embargo, como siempre, una cosa eran las leyes y otra diferente, las apremiantes necesidades de la Corona, ya que si esta gracia se arrebató a la Compañía malagueña, a pesar de los bajos fletes ofertados, no fue porque triunfara la libre competencia o se embarcaran en los puntos mas cercanos a su producción, como se decía, sino simplemente porque la misma gracia se había concedido al conde de Raparaz y a Antonio Miranda como recompensa de unos adelantos de 361.200 rs. y 457.000 rs. que habían hecho al Erario Público (35). Privada así de este monopolio su vida era practicamente imposible, ya que al ser sus embarcaciones muy grandes, muchas veces no iban llenas, por lo que las salidas se hicieron menos frecuentes, aparte de ser cada vez menores los géneros embarcados.

El otro privilegio que tenían las Compañías de Navieros y la de Caracas fue, como señalábamos, el transporte de las barajas fabricadas en Macharaviaya —solo para el consumo de América—, esta gracia, en principio, era aún más rentable que la del papel blanco, ya que los gastos de almacenajes corrían a cargo de la Fábrica y no de las primeras aunque las enormes cantidades de cartas sin vender en ese mercado (36), hacían innecesaria su expedición.

Fueron, sin duda alguna, estas concesiones del Marqués de la Sonora las que permitieron pagar un elevado dividendo a los accionistas, como conocemos. Lógicamente, la composición de

---

(35) AGI-IG, 2403, fol. 399.

(36) GAMEZ, [14], págs. 103-6.

las exportaciones estuvieron muy sesgadas en favor de estos productos, justificando así el mayor peso de las manufacturas ligeras hasta 1790.

Por otra parte, ya hemos señalado el hecho, también significativo, de la abundancia del aguardiente catalán en estas salidas. Parece que era el producto agrícola más demandado en Veracruz, como lo hacía saber el factor malagueño en esa ciudad en 1786:

«Las entradas de *aguardientes*, que es el ramo principal del consumo...».

y como también se comprueba en las expediciones de las Compañías, a pesar de los problemas de superabastecimiento que sufrió aquel mercado desde 1785 al 1787 (37).

Sin embargo, cabe preguntarse ¿por qué se expedía desde Málaga y por las Compañías especialmente aguardiente catalán y no malagueño?

En la provincia malacitana, sobre todo en los lugares donde los vinos eran inferiores y las viñas menos abundantes, existían fábricas de aguardientes de cierto prestigio como las de Casabermeja (una de ellas propiedad de uno de los directores de la Compañía: Juan Bautista Maury), o las de Ojen... al igual que en otras localidades o en la ciudad, ligadas al consumo local. También conocemos la especialización creciente en el área vitícola típicamente productora malagueña: Axarquía y Montes, en este siglo (38), en la fabricación de vinos y en la obtención de pasas más que a la destilación de aguardientes, con lo que puede cuestionarse si el volumen de producción del mismo era lo suficientemente amplio como para cubrir los envíos realizados desde Málaga a América. Esta es la situación que se deduce de los escritos del presidente y de los directores de las compañías al Secretario General de Indias:

«Privada la Compañía Marítima de los efectos de la Real Hacienda, se *vió empeñada a traer aguardientes de Cataluña* para llenar el hueco que dejaba la falta de dichos efectos... por lo que tuvo necesidad de buscar efectos de fuera ya trayéndolos de Cataluña o de Valencia ya enviando sus navíos a Cádiz a completar carga... lo que no sólo ocasiona dilaciones sino cono-

---

(37) J. M. DELGADO, [1], pág. 160.

(38) A. GÁMEZ AMIÁN, *Transformaciones económicas y sociales en el reino de Granada. Siglos XVIII*. Málaga, Universidad, 1987, págs. 150-1.

cidas pérdidas como actualmente se está pulsando en la expedición de la fragata La Prosperidad que va a Veracruz y en la que se *embarcó aguardiente de Cataluña* aunque tuvo también que pasar por Cádiz para completar su cargamento, de cuya demora llegó demasiado tarde a su destino con ocasión de que una concurrencia de más de 50.000 barriles de aguardiente... estándose vendiendo el barril, en diciembre de 1792, en 25 pesos, precio que dejaba 100 rs. de *pérdida* por barril» (39).

Numerosas veces, también se quejan, de la insuficiencia de los frutos de la tierra:

«... respecto a lo demasiado grande de estos buques para los géneros y frutos de estos suelos... *excepto el vino blanco y el aceite*, de los demás frutos y productos de este territorio (Málaga) es poquísimos el gasto» (40).

En consecuencia es posible que, en principio, no existieran las cantidades requeridas de aguardientes en Málaga.

Asimismo, hay otro factor que, seguramente, influiría a favor del aguardiente catalán embarcado en Málaga aunque, por el momento, no podamos precisarlo al no disponer de series de precios de este caldo para Málaga: es el posible mayor valor del aguardiente malagueño respecto al catalán al embarcarse en Málaga para las Indias (menor producción, mayores gastos de comercialización...).

Pensamos que estos aspectos serían los que determinaron que las mayores partidas de aguardiente remesadas fueran del Principado. Dentro de los *géneros malagueños* (Cuadro I, Apéndice) sobresalen los vinos y no las pasas y los tafetanes dobles negros y otros tejidos de seda que seguramente serían del reino de Granada y no sólo de Málaga, si se atiende al no muy abundante número de telares existentes en la última (41).

Respecto al vino, aunque se estimaba el consumo de Veracruz, en 1785, entre 10.000 y 12.000 barriles, la situación del *blanco malagueño*, que era el que mayoritariamente se enviaba, era comprometida ya que:

---

(39) AGI-IG, 2403, fol. 425.

(40) AGI-IG, 2403, fol. 290.

(41) A. GÁMEZ AMIÁN, "El caso de Málaga: mercado textil sin apenas producción local". Inédito.

«había que ir haciendo el gusto. su consumo no iguala al de San Lúcar y ambos juntos no alcanzan 1/10 del aguardiente».

Aparte estaba la competencia de los tintos catalanes, ya que según el comisionado de Málaga, en 1786, de ese consumo calculado como probable:

«el total entrado ese año fue de 24.157 barriles y de los tintos más de 2/3 partes, no dejando lugar para el consumo del blanco, producto principal de Málaga» (42).

En cuanto a la demanda de los textiles de seda, nada sabemos en concreto, pero por las continuas salidas de los mismos es posible que, aunque no de uso corriente, su consumo no fuera muy restringido si bien tenía que contar con la competencia de los otros puntos de España.

Respecto a los géneros extranjeros extraídos, aparte de que la mayoría eran textiles, la única aclaración que tenemos que hacer es que en los años 1789 y 1791 vinieron, con generala de Cádiz por valor de 227.200 y 308.895 rs., para reexpedir por esta vía.

En consecuencia, resultaba evidente que sin una agresividad y organización comercial muy eficientes sería difícil a los cargadores malagueños competir con los catalanes, con una experiencia muy probada y que llegaban antes a las Indias (por utilizar embarcaciones menores), con los mismos productos y a unos mercados con una demanda restringida. Por ello, trataron que los comerciantes del Principado no pudieran tocar el puerto de Málaga a completar carga (43), y, sobre todo, *la solución que se estimaba indispensable* para que el tráfico de Málaga fuera rentable era, como vimos, *la concesión de privilegios: papel y barajas, y limitar el número de registros* para los mercados (pensando, siempre, en que Gálvez les asignaría una alta cota). Así:

«en las entradas de aguardientes, también habrá que *reducir los envíos*, aparte de *distribuirlos* asignando número de barriles a cada puerto, ya que Cataluña no sólo tiene el beneficio de la porción de barriles que conduzca a las Indias, donde venderá con preferencia... sino también las que podrá producir su negociación de su venta en otros puertos de España, especialmente

---

(42) AGI-IG, 2403, fol. 292 v.

(43) AGI-IG, 2403, fol. 294.

en Málaga... así se *debe limitar* la negociación de sus aguardientes de manera que dejen hueco a los demás» (44).

Se estaba pues reconociendo, la incapacidad de este tipo de comercio malagueño para poder subsistir sin tráfico privilegiado o en régimen de libre concurrencia, como se comprueba en el comercio realizado por estas compañías tanto en el tráfico con Veracruz, o con Montevideo, tras las leyes de 28 de 2 de 1789.

En relación con la dirección de las exportaciones (gráfico 2), siempre fue Veracruz el que absorbió la mayor parte, incluso cuando, ya con un tráfico muy inferior, se envíe también a Montevideo.

### 3.1.1. A Veracruz

Las dos primeras expediciones (1785), aunque tardaron algo en completarse, al fin lo hicieron con un número bastante elevado de cargadores, 55 en total, si bien enviaron géneros en valores muy diferentes, siendo los accionistas los que remesaron las mayores partidas, como puede observarse en el Cuadro V.

Los géneros nacionales enviados fueron (Gráfico 3) muy superiores a los foráneos, destacando el papel, barajas, aguardiente, vino y tejidos seda entre los nacionales, y los textiles extranjeros entre los foráneos (Cuadro III y Apéndice).

Si 1785 se saldó para la sociedad con un rotundo éxito, ya que repartió un dividendo del 25 %, no ocurrió lo mismo a los cargadores, según el interesante informe del factor Pedro Porro en el que se especificaban las *causas de las pocas ventas o retrasos en las mismas*. Basándose en este informe el Presidente de la Compañía escribía al Secretario General de Indias:

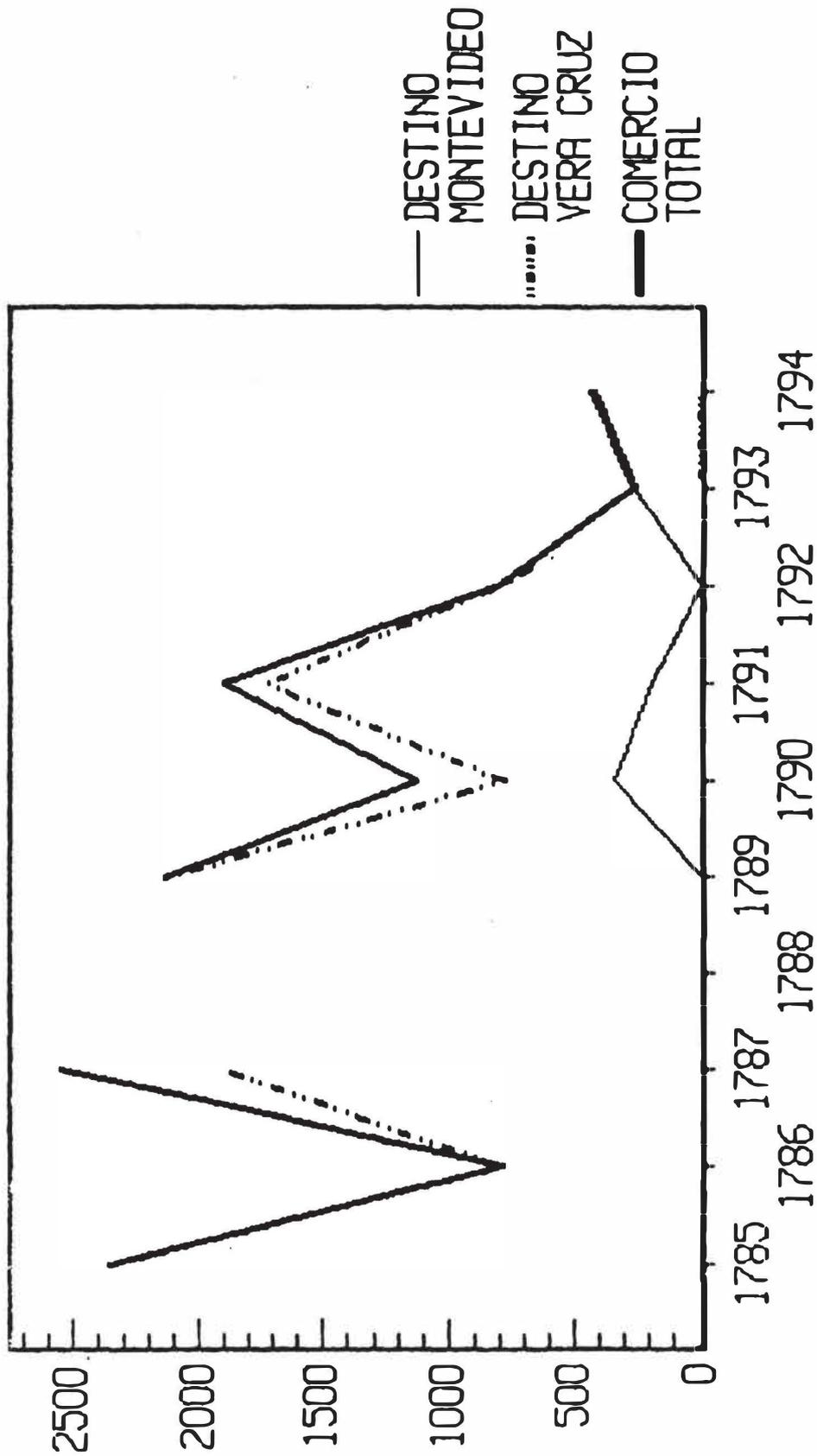
a pesar de haber *bajado mucho los fletes*: a cuatro pesos el barril quintaleño y de procurar que la carga se redujese toda a pequeños renglones a fin de que suscribiesen los cargadores con alguna confianza... y de la existencia de un factor muy hábil en el comercio... los cargadores no han salido con igual felicidad que los accionistas, ya que unos han vendido con *pérdidas* y otros aún tienen sus *efectos existentes* (45).

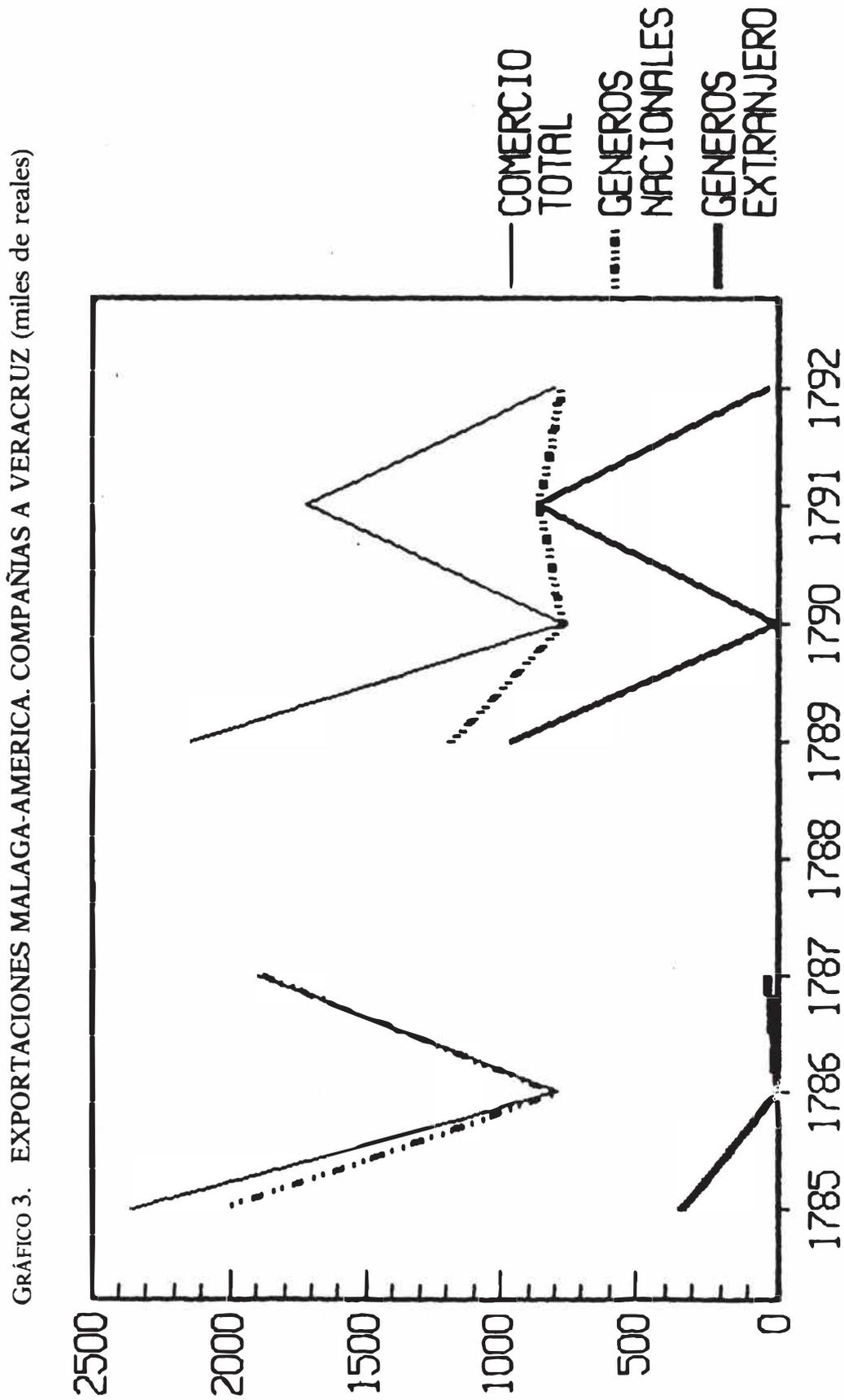
---

(44) AGI-IG, 2403, fol. 289.

(45) AGI-IG, 2493, fol. 291 v.

GRÁFICO 2. EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES A AMERICA. COMPAÑIAS. DESTINOS (miles de reales)





CUADRO V. EXPORTACIONES MALAGA-AMERICA.  
COMPAÑÍAS PRINCIPALES CARGADORES

PRINCIPALES CARGADORES	TOTAL CIAS.	PORCENTAJE
Andrés Chaves	24.410	0,20
Antonio Mayo	31.500	0,26
Bartolomé de Flores Y MOSCOSO	31.831	0,26
Capitán	335.038	2,72
Cia. de Navieros	2.446.390	19,84
Cristobal Elliot	49.688	0,40
Devereux y Mérida	300.510	2,44
Felipe Antonio Ximénez	19.565	0,16
Francisco Mendiberry	82.500	0,67
Francisco Ximénez de Campos	46.992	0,38
Guillermo MacDonall	227.200	1,84
Jaime Zetta	111.634	0,91
José Arostegui	123.887	1,00
José de Mora	119.140	0,97
Juan Bautista Maury	574.005	4,66
Juan Bautista Maury y Murphy	1.527.387	12,39
Juan Burceau	111.118	0,90
Juan de Lara	85.761	0,70
Juan Murphy	638.645	5,18
Juan Venegas	43.718	0,35
Juana de Sola	27.775	0,23
Julián Solano	70.100	0,57
Marta de Toro	31.932	0,26
Miguel de Carrasquedo	308.895	2,51
Octavio Flor	29.980	0,24
Pedro de Campos	56.123	0,46
Pedro Fisson	263.724	2,14
Pedro José Rengel	113.405	0,92
Real Hacienda	4.067.520	32,99
Rosa Pérez Solano	93.330	0,76
Vicente Chaves	73.796	0,60
<b>TOTAL</b>	<b>12.329.261</b>	<b>97,88</b>

El factor, sin desmayar a la vista de los quebrantos, y cuando vio tanta abundancia, formó unos cálculos exactos sobre el consumo y las entradas y los diferentes modos de comerciar en las provincias. Así dice:

el consumo de vino en Nueva España es de 10 a 12.000 arrobas, el de pasas 5.000, el de aceite 25.000, el de aguardiente 25.000, y cotejado este consumo con las entradas de *multitud de registros, los disimulados* que vienen en los mismos, las anchetas y *generalas* de los Navíos de Guerra, que llevan los géneros libres de flete, menor premio de seguro y otras ventajas que no puede lograr el comerciante, resulta que las entradas exceden en una tercera parte, de donde ha resultado una decadencia de tanta consideración... así las entradas en Veracruz en 1785 reducidas a toneladas fueron 9.456 que cotejadas con las *licencias concedidas* supusieron un *exceso de la tercera parte*.

Como continuamente están estos naturales esperando nuevas entradas, no cuidan de acopiar, y así los que se ven precisados a vender para pagar fletes o porque se les cumplen las escrituras de préstamos, sacrifican sus cargas y hacen un barato, en el que no solo quedan ellos perdidos si no es que hacen un mal tercio a todos los demás que llevan tomadas sus medidas para almacenar y vender sin quebrantos (46).

En suma, será *el excesivo número de efectos* los que harán que los precios no sean remunerativos. Por ello y para evitar:

«*las grandes pérdidas que experimentan los cosecheros de Málaga y de todo el reino y las mayores que esperan padecerse en 1786, ya que en lo va de año se han despachado de Levante cuantiosas porciones de frutos y efectos, es preciso cortar el número de permisos a la mitad de los concedidos el año pasado, ya que de esa forma contando con los disimulos y la tolerancia en los registros y las generalas siempre ascenderá a 6.000 tn., que es lo que se necesita*» (47).

Asimismo se informaba de las numerosas entradas de ropas y lienzos, habiendo traído ese hecho dos daños de consideración: el haberse encarecido en España los géneros en su venta diaria para beneficio de las fábricas extranjeras y el que al no haberse vendido en América con la estimación esperada, por la sobrea-bundancia, los cargadores no se habían podido reintegrar, por lo

---

(46) AGI-IG, 2403, fol. 272.

(47) AGI-IG, 2403, fol. 274.

que al final todo había resultado en perjuicio del comercio nacional.

Por lo cual se consideraba *indispensable limitar el número de registros y toneladas*, pues era el medio más seguro de que no se sobreabastecieran los mercados con géneros en cantidades exorbitantes.

La crisis de los años 1785-7 esta clara en los escritos del factor P. Porro y fueron la causa de los muy bajos envíos en 1786 (sólo va una expedición a Veracruz). Para el año 1787 si dedujésemos las grandes partidas enviadas por cuenta de la Hacienda se pondría claramente de manifiesto las escasas extracciones realizadas. De 1788 no se conservan datos; desde 1789 y hasta 1792 sólo se realiza al año una expedición, con cargas cada vez más reducidas (si excluimos los efectos de la Real Hacienda en 1790), y en los que los géneros extranjeros tienen mayor participación y entre los nacionales el vino y el aguardiente.

Acerca de los *cargadores*, aparte de los problemas conocidos respecto a la forma de anotar (48), observamos en el Cuadro IV, que fue la Real Hacienda, mientras envió productos, con mucha diferencia la que más valores exportaba dentro del total de cada año; junto a ella La Compañía, cuando ya era de carga y flete (1791-92) y dentro de los particulares, los directores de la misma Juan Murphy y Juan Bautista Maury, solos o en sociedad desde 1789. Le siguen a distancia otros extranjeros como Jaime Zetta, Pedro de Campos (francés), Pedro Fisson... o los españoles, pero de fuera de Málaga, José Arostegui o Francisco Mendiberry. También se detecta, cómo cuando se pierden los privilegios el número de cargadores se reduce.

En relación con los *consignatarios* (Cuadro VI), cabe señalar que los principales, excepto la Real Hacienda, fueron los factores Pedro Porro y después también Tomás Murphy. En el mercado de Montevideo el capitán adquiere un protagonismo muy importante seguido del factor, prueba en ambos mercados de la ausencia de redes comerciales propias.

---

(48) Así, en nuestro caso, se habla de la Compañía de Navieros (sin que sepamos, exactamente, a que accionistas representaba, ya que sólo era sociedad de flete), o se dice "directores de la Compañía de Navieros", sin que se pueda precisar si lo hacían a título personal o por cuenta de la Compañía.

CUADRO VI. EXPORTACIONES MALAGA-VERACRUZ Y MALAGA-MONTEVIDEO COMPAÑIAS.  
PRINCIPALES CONSIGNATARIOS (en porcentajes)

CONSIGNATARIO	VERACRUZ										MONTEVIDEO			
	1785	1786	1787	1789	1790	1791	1792	1790	1791	1793	1794			
Capitán	0,7	1,14	0,21	2,50	0,89	5,60	3,08	66,14	50,42	5,24	100,00			
Diego Agreda	-	3,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Domingo Bibanco	-	-	-	-	-	10,17	-	-	-	-	-			
Factores	44,09	9,86	16,07	69,81	17,66	66,04	86,32	33,86	49,56	94,76	-			
Gaspar Marín	-	-	-	-	-	10,96	-	-	-	-	-			
José Magarola	-	-	-	-	-	0,26	-	-	-	-	-			
Manuel del Valle	-	-	-	-	-	16,28	-	-	-	-	-			
Real Hacienda	51,94	79,84	83,60	-	81,45	-	-	-	-	-	-			
Remigio Fernández	2,87	6,06	-	27,63	-	-	-	-	-	-	-			
<b>TOTALES</b>	<b>99,68</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>94,94</b>	<b>100,00</b>	<b>99,14</b>	<b>99,56</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>			

### 3.1.2. A La Guaira

Solo tenemos datos de una expedición, que salió en 1787, (aunque desde 1785 se estuvo tratando de lograr carga), con 642.327 rs. de géneros españoles, entre los que destacan los 192.000 rs. en barajas.

Aunque se hablaba de los malos resultados de este viaje, sabemos que se despachó de nuevo La Confianza (cuyo registro no se conserva) y que se hundió en el viaje de ida.

### 3.1.3. A Montevideo

Tras constituirse la Compañía Marítima, sin privilegios, se iniciaron las expediciones a Montevideo (se abandonaron, por otra parte, los viajes a La Guaira), pensando, quizás, que allí tendrían salida los productos malagueños y, sobre todo, en la necesidad de cueros para el transporte de caldos. Sin embargo, el reducido valor de las salidas (Cuadro III y Apéndice), el que en 1792 no se hiciera viaje y las diferencias de géneros embarcados, señalan un tráfico muy irregular, quizás, expresión de un mercado desconocido (Gráfico 4).

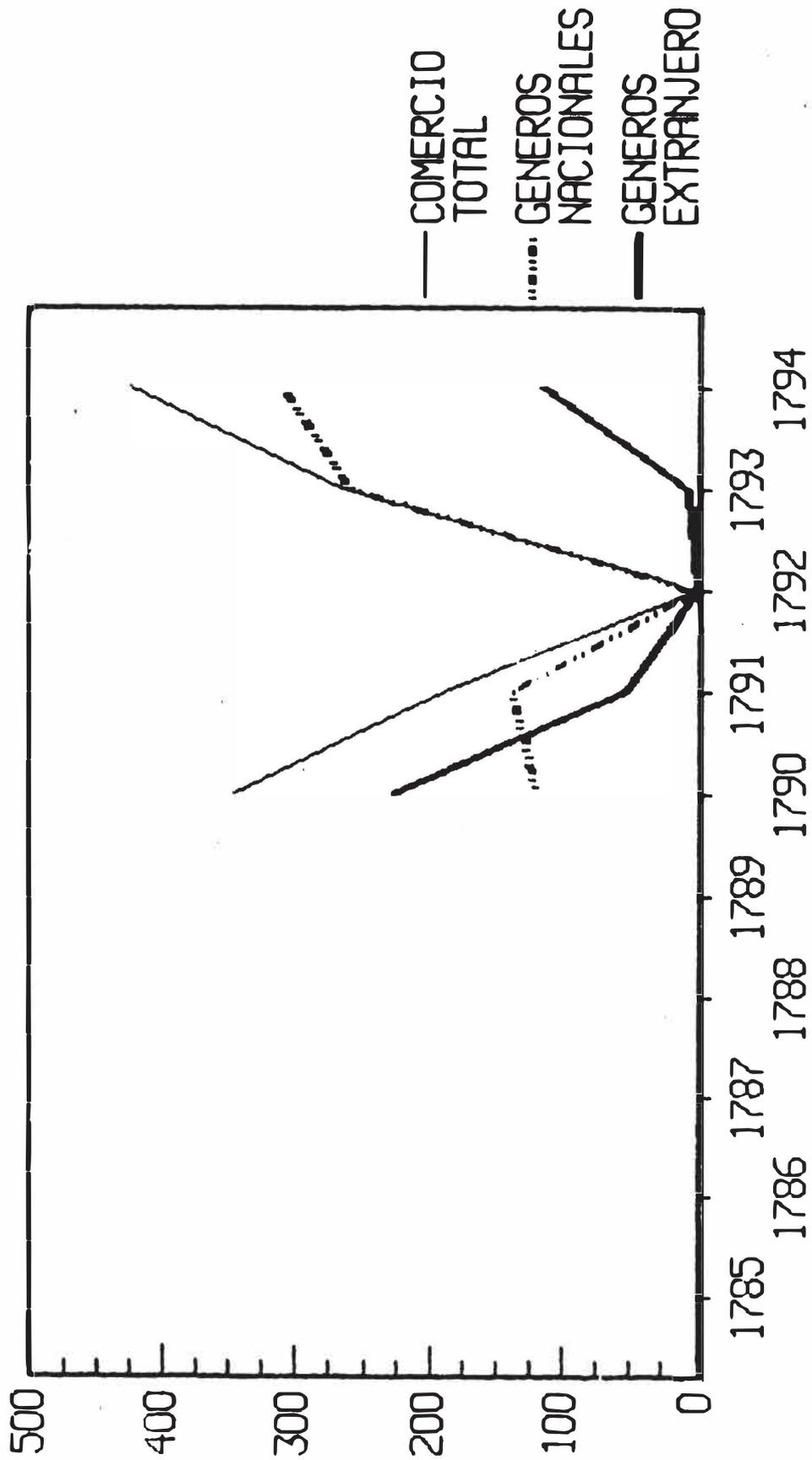
El número de *cargadores* (Cuadro V) a este puerto se ha reducido mucho apareciendo como principal la Compañía de Navieros, que ya no se llamaba así, pero que así sigue denominándose por el encargado de Aduanas, como una prueba más de que en realidad se trataba de la continuación de la antigua.

Así pues, los accionistas de la Compañía realizaron casi totalmente el tráfico en el que minoritariamente participó el capitán, que fue junto con el factor el *consignatario* más importante (Cuadro VI).

## 3.2. Las importaciones

De las 17 salidas de que se tienen constancia (aunque de 3 de ellas no existen registros), sólo se conservan 5 venidas: 2 de Veracruz y 3 de Montevideo; en consecuencia, y con los datos disponibles, las deducciones que podamos extraer de esta fuente serán simplemente informativas, si bien apuntan a retornos bien diferenciados según el distinto origen de destino a Málaga.

GRÁFICO 4. EXPORTACIONES MALAGA-AMERICA. COMPAÑIAS A MONTEVIDEO (miles de reales)



La fragata La Prosperidad que salió de Málaga a Veracruz el 4 de 10 de 1785 vuelve el 7 de 10 de 1786, aunque sabemos que había llegado a Cádiz en julio con cedro, que se vende, por mediación de Gálvez, a la Carrara, siendo su cargamento, en Málaga, todo de plata: 892.000 rs.v. y solo en frutos 2 palos de cedro valorados en 2.500 rs., aunque ya hemos señalado las ventas, en la bahía gaditana, de parte de su cargazón. El valor total de las venidas fue bastante inferior al de las idas, lo que prueba que hubo géneros sin vender o todavía sin cobrar, como vimos, y también el que había ya descargado en Cádiz.

El otro registro de vuelta de Nueva España que se conserva corresponde a 1789 y en el mismo viene algunas variedades más de frutos: cueros al pelo, pimienta tabasco, alguna azúcar de La Habana, siendo fundamentalmente plata lo que llegó.

El resumen de estos dos regresos se expone en el cuadro VII.

Del anterior cuadro se deduce que, con muchísima diferencia, será la plata, pesos fuerte, el principal objeto de importación. También conocemos, que a veces, la traían —que quedaba en Cádiz— de cuenta de la Hacienda, así sucedió el retorno de La Amistad, en 1786, ya que en ese momento no había navío de guerra de Veracruz y se pidió el poder extraerla, a lo que Gálvez accede, sin que sepamos el montante.

Por el contrario, en las venidas de Montevideo (la muestra es más representativa ya que abarca el 75 % de las idas), casi no viene plata, siempre insuficiente incluso para pagar las soldadas, dominando, de forma casi total, los cueros al pelo, como puede apreciarse en los siguientes datos.

Por otra parte, merece la pena destacar el que el valor de las importaciones fue bastante más elevado que el de las salidas, poco importantes, como vimos. Sobresale el enorme peso de los cueros, exigencia de la propia industria malagueña o de un lucrativo comercio interior de los mismos, ya que no se reexportaban al extranjero.

#### 4. CONCLUSIONES

El análisis de estas Compañías pone de manifiesto ciertos aspectos del tráfico malagueño con las Indias, aunque cabe preguntarse ¿hasta qué punto este comercio refleja la estructura del global que se realizaba desde Málaga a Hispanoamérica?

Pensamos que debido a que el valor de los géneros que

CUADRO VII. VENIDAS DE AMERICA. COMPAÑIAS

VERACRUZ	VALOR (miles de reales)	%	MONTEVIDEO	VALOR (miles de reales)	%
Plata particulares	170,6	85,29	Plata soldada	170,6	5,9
Plata soldada	309	12	Cueros al pelo	2.560	89
Cueros al pelo	33	1,3	Cebo	2	0,01
Pimienta tabasco	16,9	0,8	Astas de toro	7,1	0,2
Azúcar	8,6	0,6	Pieles	4,7	0,1
Otros	2,5	0,01	Lana de carnero	78,2	2,7
			Lana de vicuña	52,4	2

transportaron las Compañías en relación al total embarcado por Málaga, entre 1785-1790, a veces, fue solo del 14 % del mismo, y a causa de la composición de las exportaciones de estas sociedades —dominadas por el papel blanco y las barajas enviadas por cuenta de la Hacienda—, no pueden considerarse representativas del tráfico general que desde el puerto malagueño se realizó con América en esos años. Entre 1791 y 1794, es posible que si lo fuera, aunque por el momento nada podamos aseverar; además, por otra parte sería bastante arriesgado hacerlo fijándonos en unos valores que cuando máximo sólo representaron el 20,5 % (1791), siendo estos porcentajes inferiores en el resto de los años.

En consecuencia, los intercambios realizados por estas Compañías, por sus características especiales hasta 1790 y con posterioridad por su pequeño valor, debe ser considerado aparte, aunque lógicamente integrados en el general efectuado desde Málaga con las colonias.

Centrándonos, pues, en estas sociedades podemos extraer de su estudio las siguientes conclusiones:

1. Fue el Secretario General de Indias, el que en su deseo de favorecer a su tierra, a la vista del poco desarrollo del comercio directo Málaga-América, entre 1765 y 1778, y al objeto de potenciarlo, el que concede a la Casa gaditana «Ustariz, San Ginés y Cía.» el poder formar una Compañía en Málaga, en 1779, bajo el mismo nombre, otorgándole una serie de privilegios: un registro anual a Veracruz —sin limitación de buque—, matrícula de embarcaciones no fabricadas en Málaga y contratación de marinería también de fuera, por la poca experiencia, en ambos casos de la local, así como y durante 5 años el transportar todo el papel para las Fábricas de Tabacos de Nueva España y de las barajas (elaboradas en Macharaviaya, villa natal de Gálvez, que tenían el monopolio de las ventas en las colonias). No se conservan registros de las expediciones efectuadas, por lo que es imposible conocer sus realizaciones, aunque debido a las dificultades de los tiempos, a los problemas de la Casa matriz, y al poco tráfico general de estos años, todo parece indicar que no llevó una vida esplendorosa.

2. Así, cuando un grupo de comerciantes, entre ellos muchos extranjeros, proponen la creación de una Sociedad: «La Compañía de Navieros», para este mismo tráfico y con las mismas prerrogativas, el gran benefactor malagueño hace que se apruebe en 1784, en forma de anónima, sólo de flete y no de carga, aunque

los accionistas tenían preferencia en el hueco dejado tras embarcar los géneros expedidos por cuenta de la Real Hacienda.

3. También, después de desaparecer la Compañía Guipuzcoana de Caracas, se obligó a la recién creada de Navieros de Málaga a enviar un navío al año a La Guaira para no desatender aquel mercado, fundándose una Compañía llamada de Caracas para este tráfico, de carga y flete. Tras dos años de preparativos se envió una embarcación, en 1787, hundiéndose la segunda a la ida.

4. Con la muerte de D. José de Gálvez empezaron las dificultades para ambas Compañías al cuestionárseles sus privilegios. La promulgación de las leyes de 4 de 2 de 1789 fue la causa esgrimida, por el sucesor del Marqués de la Sonora, para acabar con las gracias concedidas por éste, si bien se siguieron otorgando registros especiales para el transporte del papel a conocidos comerciantes gaditanos que, previamente, habían hecho préstamos a la Corona. Por tanto, una vez más, el cumplimiento de lo legislado y las necesidades del Erario Público se contraponen.

5. Ante la nueva situación, a fines de 1790, ambas sociedades se fusional continuando con el mismo presidente y directores (que eran comunes a ambas), para realizar ahora el tráfico con toda América, naciendo así la Marítima.

6. En realidad, las Compañías de Navieros y la de Caracas, eran una misma integradas horizontalmente, siendo la Marítima, su continuadora cuando se fusionan (aunque sin privilegios). Eran pues, una misma sociedad que cambiaron su nombre y adaptaron sus reglamentos a sus posibilidades de actuación.

7. Examinando sus exportaciones se distinguen dos épocas diferenciadas en las que gozaron de los monopolios reseñados y desde 1791, en que a pesar de las insistentes peticiones por recobrarlos, tienen que traficar en régimen de libre concurrencia.

Hasta 1790 y en el comercio con Veracruz y el registro único que se conserva a La Guaira, destaca el enorme peso de los efectos transportados a cargo de la Hacienda, con porcentajes de valores que no bajaron del 51,94 % del total, llegando incluso casi al 80 % en la única expedición de 1786, o el 62,3 % en las de 1787, excepto en 1789, en que por excesivas existencias no se permiten sus salidas. El hueco restante se llenó, en 1785, por muchos cargadores, con pequeñas partidas de géneros locales: especialmente vino, tafetanes negros y otros, así como, por los accionistas

con cantidades apreciables de aguardiente catalán. Si desde el punto de vista de la Compañía este año fue un éxito, reparte un dividendo del 30 % (solo por flete), no lo fue de los cargadores que vendieron con pérdida o cobraron con retrasos. Ante estos resultados, en 1786 se manda una sola expedición, en la que de nuevo y como en los años siguientes, el número de cargadores se había reducido mucho, sobresaliendo los artículos enviados por cuenta de la Real Hacienda: papel catalán y menos de Valencia y las barajas, junto a aguardiente, también en su mayor parte levantino, vino de Málaga, tafetanes y tejidos de seda, junto a otros, como vimos aparte de textiles extranjeros. En consecuencia, tenemos que el mayor tráfico con Veracruz es de productos de fuera de Málaga, en cantidades no inferiores al 59 %. Pienso que las causas de esta composición en las salidas se basaban en el carácter privilegiado de estas compañías, que como hemos dicho, transportaban, como producto de principal valor papel blanco, que no existía en Málaga y barajas. Por otra parte, al haber comprado navíos grandes y como las cantidades transportadas de barajas o papel no eran nunca las que se pensaban el vacío resultante en las embarcaciones se procuró llenar con el producto, al parecer, más demandado en Nueva España: el aguardiente. El que buena parte del cargado en Málaga fuera catalán o valenciano puede ser debido a la inexistencia en Málaga de las cantidades requeridas o al mejor precio de aquellos en nuestro puerto, aspecto este que no podemos precisar por falta de datos.

Lo cierto es que la venta de los frutos: vinos, pasas... y tafetanes de Málaga —los principales productos de exportación local—, por diversas causas, entre ellas una demanda no muy amplia o la competencia de otros sustitutivos o la de los propios malagueños transportados por los catalanes, no era fácil en un mercado donde las entradas excedían al consumo. La inexperiencia en la negociación colonial, la falta del entramado comercial en las mismas que agilizaran las ventas daba ventaja a los catalanes que llevaban años introducidos en este tráfico.

En consecuencia, si los accionistas obtuvieron saneados dividendos entre 1785-89 se debió a los enormes valores que las Compañías transportaron de géneros por parte de la Real Hacienda. Conscientes de ello, continuamente se solicitan o bien aumento de las gracias concedidas o cuando éstas le sean arrebatadas la restauración de las mismas. Desde 1791, en que ya todos los privilegios han desaparecido, el tráfico bajo mucho, los

beneficios también y entre las exportaciones, excepto en el año 1792, siguen dominando los productos reexportados.

Respecto a los retornos de Veracruz, solo podemos decir que la plata era la principal componente, que los navíos hacían escala en Cádiz y que, de nuevo, la mano protectora de Gálvez estuvo presente permitiendo traer, algunos años, plata por cuenta de la Real Hacienda.

El comercio con Montevideo, por la Compañía Marítima, fue menos importante que el realizado con Nueva España, los géneros extranjeros reexportados más relevantes y la composición del tráfico, ya sin las barajas ni el papel, bastante similar; es decir entre los productos locales sobresalían el vino y no las pasas, algún aguardiente (junto al catalán), así como tejidos de seda. Las entradas fueron, casi de manera absoluta, cueros al pelo.

8. A causa del enorme peso del papel y las barajas entre los productos transportados por cuenta de la Hacienda, el mayor cargador hasta 1791, fue la misma. En las 2 expediciones de 1785, hubo muchos interesados en el negocio aunque los malos resultados para los cargadores retrajo su número, siendo a todo lo largo del período estudiado los principales: Juan Murphy, Juan Bautista Maury, Pedro Fisson, Pedro de Campos, Jaime Zetta... o los españoles José Arostegui, Francisco Mendiberry, algunos años los factores gaditanos en Málaga G. Macdonall o F. Carrasquedo que embarcaron géneros extranjeros o hierro vasco llegados con generala de Cádiz, aparte de algunos comerciantes locales como Vicente y Andrés Chaves, Rosa Pérez Solano, Julián Solano... En suma serán los accionistas, muchos extranjeros, los principales cargadores aunque la presencia de los comerciantes locales, aunque menos importante, también debe ser destacada.

Si tuviéramos que hacer un juicio crítico final del papel desempeñado por estas compañías, lo primero sería destacar, como reiterativamente lo hemos hecho, el papel fundamental de D. José de Gálvez, al que se debe su creación (excepto la Marítima) y los privilegios otorgados; gracias que van a marcar de forma definitiva la evolución de estas sociedades ya que pensando en ellas se compraron navíos grandes, difíciles de llenar con los frutos de la tierra. Los beneficios de los accionistas, hasta 1790, se debieron principalmente a esos privilegios, por eso cuando desaparecen y se tiene que traficar en régimen de libre concurrencia se puso en evidencia la inexperiencia e incluso falta de agresividad de los comerciantes malagueños respecto a sus competidores principales,

los catalanes, que llevaban años traficando con las colonias. Privadas de los privilegios, la compañía Marítima realizará un tráfico cada vez menor obteniendo dividendos también decrecientes. Los beneficios del tráfico, entre 1791 y 1794, se extendieron a un grupo no muy numeroso de comerciantes, los accionistas, sobre todo, entre ellos muchos foráneos, si bien las exportaciones de caldos, tafetanes y otros tejidos de seda, estimuló la producción de estos artículos, siendo los menos favorecidos los pequeños cargadores.

## APÉNDICE I. EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES A VERACRUZ. COMPAÑIAS (en miles de reales)

## NACIONALES

PRODUCTOS AGRICOLAS													
AÑO	VINO	VINAGRE	AGUARDIENTE	LICOR	PASAS	ACEITE	ACEITUNAS	HIGOS	ALMENDRAS	RANCHO	ANCHOAS	VARIOS	ESPECIES
1785	193,4	6,1	227,6	1,8	33,0	0,9	8,1			6,5		10,1	
1786	56,1	2,3			10,6	13,0	0,3			1,1			
1787	6,4	2,3	134,9		5,4	10,4	0,3				0,8	5,6	
1788													
1789	46,3		735,1	0,4	25,0		0,1		3,8	2,7			9,4
1790	54,5	5,1			18,8	26,0				3,1		0,6	
1791	73,7		361,1	20,1					3,1	3,7		2,5	41,8
1792	190,0		534,2							3,7		4,1	

PRODUCTOS MANUFACTURADOS												
AÑO	TAFETAN	TEJIDOS	MEDIAS SEDA	HILO	ROPA USO	VASOS LOZA	QUINCAYA	LIBROS	BARAJAS	PAPEL BLANCO	VARIOS FUSILES	HIERRO
1785	164,7	123,9	16,8	13,1	8,7	10,8	2,8	3,9	264,0	973,8	7,9	7,1
1786	20,9	36,1				0,2				631,7		
1787	38,3	34,1	2,7						528,0	1.180,8	15,3	40,7
1788												
1789	19,4	77,8	79,5		7,2					72,6	9,7	0,8
1790	21,1	37,7				0,2	5,6	2,6		629,8	0,2	91,2
1791	85,1	80,4			0,5		0,2			1,6		144,3
1792	18,9	14,2									3,7	
1793												
1794												

APÉNDICE I (Continuación)

AÑO	EXTRANJEROS							
	AGRICOLAS				MANUFACTURAS			
	QUESO	ESPECIE	TEXTILES	QUINCAYA	CRISTAL	VARIOS		
1785	0,4		313,3	15,8	2,5	4,9		
1786								
1787			25,6					
1788								
1789		90,3	870,1					
1790								
1791		11,8	852,1	1,8				
1792			24,2	0,4				
1793								
1794								

Fuente: AGI-IG, Legajos 2.175 al 2.193 y 2.397 al 2.403.

## APÉNDICE II. EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES A MONTEVIDEO. COMPAÑIAS (en miles de reales)

## NACIONALES

AÑO	PRODUCTOS AGRICOLAS					PRODUCTOS MANUFACTURADOS									
	VINO	VINAGRE	AGUARDIENTE	PASAS	ACEITE	RANCHO	VARIOS	TAFTAN	TEJIDOS	ROPA	USO	VASOS	LOZA	LIBROS	VARIOS
1785															
1786															
1787															
1788															
1789															
1790	40,9	1,4		6,3	41,6	1,3	0,6	8,5		1,8			1,1	7,5	
1791	67,8			5,1		1,1		3,9	9,5		8,8			38,1	
1792															
1793	109,3					6,1		22,4	7,7						
1794	76,5					3,0			23,1					10,7	

## EXTRANJEROS

AÑO	AGRICOLAS		MANUFACTURAS	
	QUESO	ESPECIE	TEXTILES	MADERAS
1785				
1786				
1787				
1788				
1789				
1790			211,8	15,0
1791			40,5	12,4
1792				
1793				5,7
1794			101,3	12,9

Fuente: AGI-IG, Legajos 2.175 al 2.193 y 2.397 al 2.403