

11

EL CONSULADO DEL MAR: SUS ORÍGENES
Y OBJETIVOS.
EL CASO DE MÁLAGA

D.^a M.^a Soledad Santos Arrebola

Doctora en Historia



D.ª M.ª Soledad Santos Arrebola

Doctora en Historia

Doctora en Historia por la Universidad de Málaga
Licenciada en Geografía e Historia por la Universidad de Granada.
Premio Málaga de Investigación en la sección de Humanidades en su XXI edición, 1991.

Ha tenido las siguientes Becas de Investigación:

- Ball Brothers Foundation Fellowship, 1991 por la Lilly Library, Bloomington, Indiana, Estados Unidos.
- Fellowship por la Huntington Library, 1992, Los Ángeles, Estados Unidos.

Miembro del Equipo de Investigación “Grupo Interdisciplinar Málaga Moderna”, Departamento de Historia Moderna, Universidad de Málaga.

Es autora de los siguientes libros:

- *La proyección de un ministro ilustrado en Málaga: José de Gálvez.*
- *Los filipenses y la Málaga Ilustrada.*
- *El Bodegón.*

Artículos y comunicaciones presentadas a Congresos.

Profesora de Enseñanza Media.

11 • EL CONSULADO DEL MAR: SUS ORÍGENES Y OBJETIVOS. EL CASO DE MÁLAGA

D.^a M.^a Soledad Santos Arrébola

Doctora en Historia

INTRODUCCIÓN

El origen del Consulado del Mar se remonta al siglo XIII con la denominada Colección de Costumbres Marítimas, donde se recogía la normativa a seguir entre los comerciantes que traficaban por el Mediterráneo. Esta legislación surgió en Barcelona por ser la ciudad más floreciente del emporio comercial de la Corona de Aragón. De origen italiano, era un organismo corporativo creado por las cofradías de mercaderes en donde se integraban los más diversos mercaderes para defender sus intereses de carácter comercial¹. Igualmente ejerció como tribunal de comercio para dirimir conflictos entre sus asociados formado por magistrados, llamados cónsules con jurisdicción sobre causas marítimas y mercantiles que administró justicia con la ayuda de una compilación de usos y costumbres de derecho marítimo y fuentes jurídicas muy diversas². Como los resultados de las gestiones de los consulados comenzaron a ser muy ventajosas, dio lugar a que en el siglo XV fuesen erigidos varios Consulados del Mar en Castilla. Del éxito de tales organismos, hizo que éstos se ampliasen por diversas zonas, y entre otros se creó, el Consulado o Universidad de Cargadores a Indias de Sevilla en 1543.

En Málaga, la institución Consular fue creada en el siglo XVII, debido a la pragmática dada por Felipe III en 1632, donde se autorizaba la fundación de dichos organismos en ciudades que tuviesen un importante

(1) SÉLLER, G., “La diplomacia y la política exterior francesa en su marco europeo”, en *Historia del Mundo Moderno*, tomo V, Cambridge University Press, Sopena, Barcelona, 1971

(2) TAMAMES, R., “En defensa de las Cámaras de Comercio” en *Opinión*, Cámara de Comercio e Industria de Madrid, Diciembre, 1994, p.3.

desarrollo mercantil, y que por lo tanto contaran con un número suficiente de comerciantes. Al reunir tales requisitos, a partir de 1633 la ciudad contó con un Consulado, el cual tenía jurisdicción propia, y seguía con la normativa reglamentaria de los otros consulados. Sin embargo este organismo no tuvo la influencia y el poder esperado, y no resultó muy efectivo para la economía malagueña. El motivo radicaba en el fuerte poder alcanzado por los comerciantes, factores y comisionistas extranjeros que vivían en la ciudad, los cuales cuando les surgían problemas con los nacionales, los dirimían dentro de los tratados bilaterales ya firmados, y que en la mayoría de los casos eran favorables a las naciones foráneas. Es de tener en cuenta que existían representaciones consulares en Málaga, los cuales gozaban del privilegio de tener jueces privativos y conservadores de su nación, por lo que siempre favorecían en las fricciones mercantiles a sus compatriotas³. Por lo tanto la vigencia del antiguo Consulado fue breve, porque ya a finales de siglo XVII y principios de la siguiente centuria, prácticamente había desaparecido. Sin embargo las peticiones para la erección de uno nuevo estuvieron muy estrechamente relacionadas con la concesión del Comercio Libre con América el 12 de octubre de 1778⁴.

A partir de estos momentos, el secretario de Indias José de Gálvez toma la iniciativa para que Málaga desarrolle su andadura en el ámbito marítimo-comercial. Para conseguir el éxito apetecido era necesario que se erigiese en Málaga un Consulado Marítimo donde se pudiesen gestionar todos los intercambios comerciales y solventar los posibles conflictos que surgieran entre los mismos comerciantes⁵. Al mismo tiempo, tenía como objetivo limitar el poder de las veintiuna compañías marítimas extranjeras establecidas en nuestra ciudad, asociadas con el nombre de «Comercio Alto Marítimo de Málaga». Su poder era cada vez mayor dentro de la ciudad, monopolizando todas las gestiones comerciales como si de un auténtico Consulado del Mar se tratase.

ERECCIÓN DEL CONSULADO MARÍTIMO Y TERRESTRE EN 1785

La promulgación del Real Decreto del Libre Comercio con América tuvo una gran trascendencia para Málaga. Gracias a la nueva Ley se pudo abrir al tráfico mercantil el puerto de Málaga con las colonias america-

(3) VILLAR GARCIA, B., "La tradición mercantil malagueña" en *Historia de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga*, Cámara Oficial de Industria y Navegación de Málaga, 1986, pp.13-22.

(4) (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga, Act. Cap., vol. 167, fols. 876-904.

(5) VILLAS TINOCO, S., "Los comerciantes en la estructura socio-profesional malagueña del siglo XVIII" en *La burguesía de negocios en la Andalucía Moderna*, vol. I, Cádiz, 1991, pp. 369-378.

nas, lo que supuso grandes beneficios económicos para la ciudad y la creación de nuevos organismos. Así en 1785, se concedió la erección de un Consulado del Mar⁶, su finalidad era fomentar el desarrollo de la Agricultura, Comercio, Navegación, Industria e Instrucción Pública. El Consulado del Mar en un principio se situó en la antigua casa de los jesuitas, compartiendo parte de sus dependencias con la Sociedad Económica de Amigos del País y el Montepío de Viñeros. Pero pronto se vio conveniente de construir un edificio para la nueva sede, ya que se necesitaba grandes superficies para su almacenaje.



Fachada del Consulado del Mar de Málaga

En la nueva institución participaban las clases más fuertes económica-mente dentro de la sociedad malagueña, como eran: hacendados, comerciantes, dueños de fábricas o parte de ellas y propietarios de embarcaciones. Los hacendados, debían poseer fincas y territorios que alcanzasen un valor de al menos 12.000 pesos. Los comerciantes de al por mayor, también debían de disponer de la misma cantidad en sus inversiones. Los propietarios de embarcaciones jugaban un papel trascendental en el mundo mercantil, por lo que en el reglamento la cláusula que a ellos se refiere es la más extensa. Tenían como condición previa, de que sus barcos pudiesen surcar las aguas atlánticas y que enlazaran con los circuitos mercantiles americanos. Para participar en el consulado su capital debía de exceder a 6.000 pesos como mínimo. Los miembros

(6) A.M.M., vol. 175, fol 175, fol. 191. *Real Cédula expedida por S.M. para la erección de un Consulado Marítimo y Terrestre comprensivo en esta ciudad de Málaga y pueblos de su Obispado*. Año de 1785. En Málaga.

debían de reunir los siguientes requisitos: ser mayor de edad o habilitado para administrar sus bienes, de nacionalidad española o «connaturalizados para éstos, y los de Indias con las correspondientes Cédulas», que estuviesen vecindado en dicha ciudad o en cualquiera de los pueblos del Obispado de Málaga⁷. Este artículo era mucho más restrictivo que su homólogo en el proyecto, ya que en aquel se profundizaba más en todas las características de los componentes, e incluía en ellos a los comerciantes extranjeros. Tal condición encerraba ciertos intereses dado que al haber en Málaga una importante colonia extranjera, de alguna manera era una forma de poderlos controlar, e integrarlos dentro de la ciudad.

El Consulado mantuvo una organización en cierta medida «democrática», siendo su órgano de gobierno la Junta General constituida por todos los matriculados⁸. Los cargos de la junta de gobierno lo constituían: un prior, dos cónsules y ocho consiliarios. A estos últimos pertenecían dos hacendados, dos comerciantes, dos mercaderes, un fabricante y un naviero. También el personal encargado de la administración se componía de escribano, contador, tesorero, juez de alzadas y un asesor, siendo los dos porteros, y un guarda almacén los responsables del mantenimiento del edificio.

En la Real Cédula se especificaba con gran detalle cada uno de los cargos referidos. El prior se elegía entre las personas matriculadas más relevantes, y acumulaba en él la autoridad máxima, al tener que ser obedecido sin réplica por todos los componentes del gobierno. A su vez los cónsules eran los sujetos con mayor experiencia y preparación en todo lo relacionado con el comercio y demás funciones. Un escribano de número de la ciudad ostentaba la secretaría, el cual tenía a su cargo los sellos y documentos del archivo, la admisión de memoriales y pedimentos, el extracto de expedientes, asientos de matriculas, la parte del registro de economía, etc. El contador se encargaba de llevar todas las rentas pertenecientes al Consulado, siendo el responsable de la faltas que pudieran suceder. Y junto al tesorero llevaban la parte económica de entregas o pagos realizadas con las libranzas firmadas por el prior y los cónsules.

El corregidor de la ciudad hacía las funciones de juez de alzada que presidía el Consulado y las juntas. Es interesante resaltar la figura del asesor, el cual tenía que ser un jurista perteneciente al colegio de abogados de

(7) VILLAS TINOCO, S., "La fundación del gremio de patronos, armadores y marineros de Málaga", en *Baetica*, nº7, Facultad de filosofía y Letras, Málaga, 1984, pp. 321-330.

(8) CAMPOS LUQUE, C., Y MONTIEL TORRES, A. M., "En el centenario de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga", en *Jábega*, nº 52, Diputación Provincial de Málaga, 1986, pp. 39-48.

Málaga, con suficiente preparación en comercio y en asuntos relacionados con el Consulado. Su misión consistía en informar sobre cualquier consulta que se le requiriese, y el de poder dar soluciones sobre los problemas que surgieran desde el punto de vista jurídico. Con el fin de cuidar del mantenimiento del edificio consular fueron contratados dos porteros, los cuales se apoyaban en los aguaciles en caso de asuntos judiciales. Por último, se contemplaba el oficio de guarda-almacén, quien se encargaba de reponer los materiales necesarios. Estos empleos subalternos eran fijos y sólo podían ser expulsados si convocada una junta general se comprobaba que habían cometido una falta grave. Esta resolución se tomaba siempre por mayoría de votos⁹.

Las sesiones de las asambleas para tratar los asuntos planteados por el Consulado eran de dos clases. La primera llamada junta de gobierno estaba compuesta por el prior, los cónsules, los consiliarios, el secretario, el contador y el tesorero, los cuales tenían derecho a voto, excepto los tres últimos. Esta junta se debía de reunir a mediados y a finales de cada mes, y la general, a principio y fin de cada año, pudiéndose convocar ambas a modo extraordinario, siempre que lo requiriese la urgencia del asunto. La junta de gobierno tenía a su cargo la formación de las matriculas, y todo lo relativo al régimen y gobierno del Consulado y sus intereses, quedando reservada para la junta general los asuntos que necesitasen la autoridad del cuerpo de matrícula, instrucción de sus individuos etc. Por su parte, la junta general estaba compuesta por todos los cargos anteriormente citados junto con los miembros matriculados que quisiesen participar en ella.

Por el mero hecho de estar matriculado se podía optar al cargo de consiliario en su respectiva categoría, siempre que reuniese los requisitos necesarios para este cargo. Sin embargo, para el de prior o cónsul debía de haber estado embarcado a las Indias de cuenta propia, dos veces como mínimo de ida, y una de retorno con una mercancía valorada en 1.500 pesos. Estos viajes debían de hacerse en un plazo de cinco años, con la condición de que se rindiese el tornaviaje en el puerto de Málaga, en el caso de que no hubiese sido así, debía de justificarse el motivo.

El Consulado contaba con un tribunal formado por el prior junto con los cónsules, elegidos éstos últimos entre comerciantes de reconocido prestigio, para ocupar dichos cargos por un periodo de dos años. El mismo tendría jurisdicción y facultad privativa para conocer y determinar todas las diferencias y pleitos que sucedieran entre hacendados, comerciantes, mercaderes, empleantes, dueños de fábricas, embarcaciones, factores, encomenderos y dependientes, estuviesen o no matriculados.

(9) BEJARANO, F., *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga (1785-1859)*, Consejo superior de Investigaciones Científicas, Instituto Jerónimo Zurita, Madrid, 1947.

Los pleitos podían ser sobre ventas, compras y tratos, portes, fletes, averías, quiebras, compañías, letras de cambio y demás puntos relativos al comercio de tierra y mar, prestando atención a las partes interesadas. El tribunal tenía audiencia los lunes, jueves y sábados de cada semana a las nueve de la mañana, y con asistencia de escribanos y porteros. Funcionaba de la siguiente forma: una vez oídas ambas partes y testigos que se presentaran, se procuraba solventar la causa; si no fuera así el cónsul más moderno procedería a la votación y con dos votos quedaría realizada la sentencia. Una vez firmada esta por los jueces, daba fe de la misma el escribano, haciéndose posteriormente pública. Si la contienda fuera de difícil prueba y algunas de las partes pidiera audiencia por escrito, se admitía un memorial firmado con los documentos, sin intervención del letrado, al ser más lento el proceso, la sentencia se daba a los ocho días.

Cuando los negocios eran de mayor volumen, se admitía el recurso de apelación a la parte agraviada por el juez de alzadas, quien con dos adjuntos nombrados respectivamente entre otros dos matriculados que le propondría cada una de las partes en litigio, determinaba el pleito en el término de quince días, firmándose la sentencia con dos votos a favor. Si el veredicto dado fuera conforme al Consulado, se ejecutaba sin recurso; pero si se revocaba podía suplicarse, y en el término de nueve días, el juez de alzada, junto con otros dos adjuntos volvía a estudiar el pleito y ya con lo que se determinase quedaría ejecutoriado. En el caso de no ser aceptado, sólo podía interponer el recurso de nulidad por injusticia notarial al Consejo Supremo de Indias, si corresponde al comercio con América, y en todos los demás al Consejo Real y Supremo de Castilla. En los pueblos dependientes del Consulado se suplirían por las respectivas justicias ordinarias.

Hay que resaltar la brevedad y agilidad con que se sucedían los trámites. De esta manera cuando los comerciantes malagueños demandaban una jurisdicción especial, era su principal argumento la necesidad de establecer un mecanismo eficaz para solventar sus diferencias a la mayor brevedad posible. En la Real Cédula de erección del Consulado, en el artículo XLIV, se había previsto, que en la primera junta general, fueran nombrados una serie de diputados, los cuales se encargarían de la redacción de las Ordenanzas. En dichas Ordenanzas se recogían las normas que regulaban la actividad mercantil en el ámbito territorial del Consulado malagueño. Hasta tanto no se hubiera finalizado, se dispuso que se aplicasen las leyes de Castilla, las de Indias, y las ordenanzas de la materia, especialmente la del Consulado de Bilbao.

Así durante la junta general del Consulado celebrada en 1787, se nombró una Comisión a fin de que procediera a la elaboración de dicha Ordenanzas. Sin embargo, y a pesar de tratarse de un tema tan crucial, esta comisión reelegida sucesivamente hasta 1790, no llegó a presentar nin-

gún proyecto o borrador del texto ordenancista. El cuerpo del Consulado, junto con sus individuos, debía de tener buenas relaciones con la ciudad, y con todos los organismos vigentes en ella, tales como con la junta de Montepío de Cosecheros, Hermandad de Viñeros, Sociedades Económicas y jefes políticos y militares.

Para atender a las importantes empresas que se le asignaban al Consulado, tales como el fomento de la Agricultura, Comercio, Navegación, Industria e Instrucción Pública, la Cédula de fundación en su artículo XLIX le asignaba el producto de las multas y penas pecuniarias que impusiera el tribunal y el juez de alzada. Además de un medio por ciento, llamado de *avería* sobre el valor de los géneros, frutos y efectos comerciables que se introdujeran o exportaran por el mar en el puerto de Málaga, y los demás de la costa en el distrito del Consulado, abonándose el pago en la Aduana. Sucesivas disposiciones y acuerdos tendieron a aumentar los ingresos lo que repercutió en el desarrollo del fomento de las obras públicas y de todos los objetivos que tenían planteados.

El dinero recaudado se guardaba en un arca con tres llaves, a cargo del prior, primer cónsul y tesorero. Con lo recaudado en el primer año, se pagarían los salarios de los empleados, y dependientes del Consulado. También se creó un archivo con dos llaves a cargo del segundo cónsul, y del secretario donde se custodiaban todos los libros y documentos correspondientes al Consulado. Igualmente se abrió un almacén con repuesto suficiente de cables, áncoras y utensilios para socorrer a las embarcaciones de urgente arreglo. En el artículo LIV se recogía la idea de crear Escuelas de Comercio, Pilotaje, Agricultura y Dibujo. Se pedía se realizase un proyecto de los planes de estudios a impartir y se enviasen a la Corona para su análisis y aprobación. También es interesante resaltar la idea de crear una Junta para proporcionar los medios más urgentes y adecuados para libertar a la ciudad de las inundaciones que de manera cíclica amenazaba el río Guadalmedina.

El Consulado, estuvo siempre bajo la autoridad y soberana protección de la Corona, dependiendo su gobierno y dirección del Ministerio de Indias. José de Gálvez llevaba las competencias y demás asuntos graves a la Junta de Ministros de Estado a fin de resolver los problemas que se planteasen en los Consejos de Castilla, Guerra, Indias, Hacienda, Junta de Comercio y tribunales, ya que era el mentor y el protector del mismo.

Carlos III respetó la propuesta dada por el cabildo malagueño para los nombramientos de los cargos directivos que iban incluidos en el proyecto. Y es interesante comprobar, como muchos de ellos habían participado muy activamente en todo el proceso para la consecución de la libertad comercial para el puerto malacitano y la erección del Consu-

lado. Como prior fue nombrado el conde de Villalcázar de Sirga, hombre de negocios muy preocupado por todos los asuntos relacionados con la economía malagueña¹⁰.

La Real Cédula estuvo vigente hasta diciembre de 1829, cuando en el reinado de Fernando VII se suprimieron los Consulados, y por la Real Orden de 16 de noviembre del mismo año se crearon las Juntas de Comercio que debían de sustituirles. Estas Juntas adoptaron por primera vez para su funcionamiento el sistema de comisiones, las cuales fueron en principio: Interior, Comercio, Navegación, Agricultura e Industria. En ellas, se encuentra el germen de las posteriores secciones de las Cámaras de Comercio divididas en Industria, Comercio y Navegación. Pero la difícil situación interna en que estaban organizadas, unida a la crisis política y económica de mediados del siglo XIX, tuvo como consecuencia la desaparición de las Juntas de Comercio. A partir de 1886 surge una nueva institución heredera de las anteriores, la Cámara de Comercio, la cual continua vigente hasta nuestros días.

LA GESTIÓN DEL CONSULADO DEL MAR DE MÁLAGA

Las actividades realizadas por el Consulado malagueño dentro de la vida de la ciudad fueron importantísimas y decisivas, ya que participaron en gran medida en todos los proyectos tanto económicos, como sociales y culturales. Si bien, el fomento de la agricultura y la industria, junto con el desarrollo de la navegación y el comercio con las colonias americanas serían la finalidad primordial del Consulado. Por consiguiente en su estudio se va a ver reflejado en gran medida el desarrollo y los proyectos que tenían planteados la ciudad.

La industria vitivinícola malagueña pese a su importancia sufría un duro estancamiento y tanto los viticultores como la Hermandad de Viñeros veían en la nueva institución consular una magnífica oportunidad para poder desarrollar el mercado de los vinos malagueños en diferentes países europeos. El secretario de la junta de comercio y moneda, pediría la realización de un informe a fin de que se estudiase cual era el método más conveniente para abrir nuevos centros comerciales, haciendo especial hincapié en Irlanda. En un Memorial exponía la conveniencia de ¹¹ establecer factorías comerciales, además de en Dublín, en Prusia y en Hamburgo. Una vez leído dicho informe por el Consulado y por la Her-

(10) SANTOS ARREBOLA, M^a S., *La Málaga Ilustrada y los Filipenses*, Universidad de Málaga y Caja de Ahorros de Antequera y Málaga, 1990, p.30.

(11) PONCE RAMOS, J.M., *La Hermandad y Montepío de Viñedos en la Edad Moderna*, Servicios de Publicaciones de la Diputación de Málaga, 1995.

mandad de Viñeros, se remitió a la compañía de Navieros, la cual fue la encargada de realizar un estudio sobre si éste era el programa más idóneo para ampliar el comercio con el Norte de Europa.

Uno de los temas que con mayor insistencia se trató en las Juntas del Consulado debido a su trascendencia económica, fue el de la producción de la seda Málaga durante la época nazarí, había tenido una floreciente industria sedera, la cual poco a poco iría decayendo, hasta llegar con bastantes problemas al siglo XVIII. Ante la gravedad de la situación, la Corona le concedió el privilegio de no entrar en quintas a los maestros y oficiales de este arte, con el objetivo de mantener la industria con el personal cualificado, que ya escaseaba. La situación era debida a la falta y mala calidad de la seda en bruto, que junto con la competencia extranjera y la necesidad de personal cualificado, hacía que esta industria atravesara una fuerte crisis. Igualmente se solicitaba una serie de subvenciones y prerrogativas para los trabajadores.

Poco a poco se fueron viendo resultados favorables, como así se comprueba en un informe entregado al Consulado, donde se especificaba el progreso alcanzado en el suministro de seda a los talleres, así como las mejoras de su calidad y bajada de los precios.

LAS COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS

Durante este periodo se fundaron en Málaga una serie de Compañías Privilegiadas para el tráfico con América. La primera fue una sucursal de la gaditana denominada Casa José de Llanos Sanginés y Compañía, la cual en esos momentos estaba en plena expansión. Para ello se puso en contacto con José de Gálvez a fin de que estuviese protegida por la mano del poderoso ministro. La Real Hacienda firmó un contrato con dicha Compañía, la cual ésta se comprometía a transportar el papel, así como de los naipes de Macharaviaya al virreinato de Nueva España, siempre libres de impuestos. La única condición que se imponía era la de guardar las partidas en los almacenes que se habilitaran en el puerto mejicano.

A los cinco años fue fundada la Compañía de Navieros, la cual reemplazó prácticamente las funciones que la Corona le había encomendado a la anterior, encargándose del transporte de naipes de la fábrica de Macharaviaya y del papel de la Real Hacienda a Veracruz. José de Gálvez, muy interesado en crear una Compañía en nuestra ciudad, propuso a los comerciantes malagueños su colaboración y en el tiempo en que duró su gobierno estuvo muy relacionado con el Consulado del Mar.

Las reglas de la Compañía de Navieros estaban compuestas por quince artículos en donde se recogen la normativa a seguir para el comercio con Veracruz. Con respecto a la tripulación se pretendía que procediera

de nuestra ciudad la tercera parte, pero al carecer de hombres preparados para la travesía atlántica, se dio permiso que se contratasen marineros de otros lugares. Al no haberse fundado todavía el colegio de San Telmo, estableció sacar cuatro niños de la Casa de la Providencia, dos de los cuales tuviesen agilidad y destreza para las funciones de pilotaje, y otros dos con la fuerza suficiente para instruirlos en las maniobras de navíos, de esta forma comenzarían su formación en las artes de navegar.¹²

Los miembros del Consulado del Mar, quisieron colaborar muy activamente en la formación de la Sociedad, ya que eran conscientes de su importancia y de las repercusiones positivas que podría tener dentro de su organismo. Pero los avatares económicos que sufrió la Compañía, se vieron agravados tras el fallecimiento de Gálvez y en esa fecha el gobierno se cuestiona el monopolio del transporte tanto del papel como de los naipes, aunque se mantendría hasta 1790.

La fundación de la Compañía de Caracas de Málaga también venía recogida en los estatutos de la de Navieros, ya que en ellos se contemplaba enviar a las provincias de Venezuela sólo un navío de registro anual, ante el temor de que el contrabando dominara aquella zona al haberse anulado la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1784¹³.

El marqués de la Sonora, título otorgado por Carlos III a José de Gálvez, adquirió para el Colegio de San Telmo 120 acciones dando a entender con esta participación el excelente futuro que se esperaba a dicha empresa. Con el capital recaudado en 1787 salió con destino a Caracas el navío «La Confianza», sin embargo, como era de prever, no se obtuvieron los resultados apetecidos, puesto que gran parte de la carga quedó sin vender, y la otra parte no se llegó a cobrar. Posteriormente hubo un nuevo intento de enviar una segunda expedición, pero el destino fatal volvió a marcar a la empresa, al naufragar el barco. La muerte de Gálvez trajo como consecuencia, al igual que sucedió con la de Navieros, el hundimiento de la Compañía de Caracas, ya que su sucesor, Antonio Valdés suprimió todas las ayudas, entre otras el asesoramiento y colaboración que tenía de la Compañía de Filipinas¹⁴.

(12) Archivo (G)eneral de (I)ndias, Indiferente 2403, *Reglas que se propusieron para la formación y establecimiento de una compañía de Navieros en esta ciudad de Málaga. Para el comercio con Veracruz, y lo que S.M. se sirvió decretar sobre cada una de ellas en su Real Orden de 3 de Agosto y Declaración de 7 de septiembre de 1784. comunicada a esta ilustre ciudad por el Excmo. Sr. D. José de Gálvez, del Consejo de S.M. en el Estado, su Secretario de Estado y del Despacho Universal de Indias. En Málaga en la oficina del impresor de la Dignidad Episcopal de la Santa Iglesia, y de esta M.I. ciudad, en la plaza.*

(13) GÁMEZ AMIÁN, A., "Las grandes Compañías Malagueñas para el comercio con América, 1785-1794", *Revista de Indias*, nº 191, Madrid, 1991, pp. 57-96.

(14) *Ibidem*, *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*, Miramar, Málaga, 1994.

PRODUCTOS INTERCAMBIADOS



El puerto de Málaga en el siglo XIX

Con respecto a los productos exportados entre el puerto de Málaga con el de Veracruz eran los agrícolas los de mayor volumen, en comparación con los manufacturados, a pesar de las amplias posibilidades que ofrecía el comercio libre al desarrollo industrial. Málaga, lo mismo que el resto del país, perdió la oportunidad de incrementar su propia industria local para poder abastecer todo el mercado americano el cual le demandaba productos. De esta manera, y como hasta entonces había sucedido, las colonias españolas tuvieron que abastecerse de las manufacturas extranjeras traídas de contrabando o de «reventa» procedentes de los puertos europeos¹⁵. No obstante al ser exportados por el puerto malacitano puede parecer que estos productos son de fabricación local, sin embargo, si exceptuamos el vino de Málaga, las pasas, el aceite y algunos productos agrícolas más, la mayoría de dichos productos eran foráneos¹⁶.

El primer producto exportado fue el aguardiente catalán, el cual era muy valorado entre los comerciantes andaluces por su demanda en las tierras americanas, no haciéndoles competencias las destilerías instaladas en la bahía gaditana. El vino de Málaga, muy apreciado en México fue favorecido por los virreyes malagueños Matías y Bernardo de Gálvez, con-

(15) GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Cádiz y el Atlántico, (1717-1778)*, Diputación Provincial, Cádiz, 1988.

(16) FISHER, J.R., "El Comercio Libre entre Andalucía y América, 1778-17796", *Andalucía y América en el siglo XVIII*. Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América, Universidad de Santa María de la Rábida, Sevilla, 1985, pp.35-47.

vencidos de las cualidades de los caldos de su tierra; por este motivo llegó a ser el segundo producto exportado, ocupando el tercer lugar el papel.

Con respecto al número de mercancías importadas procedentes de Veracruz, ésta fue muy inferior a las exportaciones, tanto en número de ellas, como en las cantidades. En total contabilizamos veinte, de las cuales sobresale con gran diferencia la plata. El resto de los productos eran agrícolas y muy específicos coloniales. Destacan por su interés las maderas «en tablillas» y las llamadas maderas preciosas como la caoba y el cedro, las cuales venían medidas en codos; también se resalta el palo de tinte, la canela, la grana, los cueros, etc.

Dentro de los nacionales, el aguardiente, y posiblemente el papel y el hierro habían sido fabricados en Cataluña; los demás géneros manufacturados procedían de diferentes países europeos, los cuales los enviaban al puerto malacitano, quien posteriormente lo reexportaba, aunque muchas veces encubriéndolo como producto nacional, por lo que nos ha sido muy difícil averiguar su origen. Por lo tanto Málaga y Andalucía en general, era más «comisionista» que exportadora de sus propios productos¹⁷.

Como conclusión, el comercio entre Málaga y Veracruz aumentó considerablemente, a lo largo de la década de los ochenta. El puerto malacitano y su consulado creció en estos años de una forma relevante gracias a las circunstancias favorables que confluieron en la última centuria del siglo XVIII. Desgraciadamente esta bonanza duraría pocos años, ya que a la muerte de José de Gálvez acaecida en 1787, trajo consigo el abandono de la protección que daba a su ciudad, y si bien no repercutió de una forma inmediata, sería posteriormente la guerra contra Inglaterra, la que provocaría el hecho definitivo de la decadencia de la economía portuaria malagueña.

REAL COLEGIO DE NÁUTICA DE SAN TELMO

Al año siguiente de la fundación del Consulado del Mar se instaló en la antigua Casa de los Regulares de la Compañía de Jesús la Escuela de Primeras Letras. El nuevo organismo era el encargado de organizar las clases además de pagar a los profesores y reparar el inmueble. El edificio estaba ubicado en la calle de la Compañía, colindante a la del Monte Pío de Cosecheros y Consulado del Mar. También venía recogido en la Real Cédula de erección del Consulado la creación en Málaga de un Colegio

(17) SANTOS ARREBOLA, M.S., *La proyección de un ministro ilustrado en Málaga: José de Gálvez*, Universidad de Málaga y Cajasur, Málaga 1999.

Náutico denominado de San Telmo, *con iguales privilegios, exenciones y preeminencias que el de Sevilla*; la finalidad del mismo era preparar a los alumnos para alcanzar los diferentes grados de pilotos y pilotines¹⁸.

El objetivo era lograr una mejora en la calidad profesional de las tripulaciones que frecuentaban el tráfico con América cada día mayor. Las plazas que se tenían previstas al comienzo eran de ciento cincuenta, repartidas de la siguiente forma, cien entre los huérfanos de familia sin recursos económicos, teniendo preferencia los hijos de pilotos o aquellos que tuviesen alguna preparación básica; y las cincuenta restantes iban destinadas a los hijos de la clase acomodada que quisieran realizar dichos estudios para poder conseguir los grados de pilotines y pilotos¹⁹.

El objetivo de Gálvez, como ministro de Indias, era incentivar el tráfico mercantil con la colonias americanas, y para llevarlo a cabo, necesitaba un personal cualificado que llevara a buen puerto las mercancías. Porque habían ocurrido graves sucesos en alta mar debido a la falta de experiencia de las tripulaciones. Gálvez con gran visión de futuro vio fundamental la fundación de una escuela de Náutica a fin de preparar a la juventud malagueña en una especialidad muy necesaria para el futuro económico de la ciudad.



Real Colegio de Náutica de San Telmo

Tanto la puesta a punto como el mantenimiento de dicho Colegio se iba a financiar, según venía recogida en las Ordenanzas con una serie de

(18) GRANA GIL, I., *El Real Colegio de San Telmo* de Málaga, Universidad de Málaga, Studia Malacitana, 1995, p. 24<<

(19) MENA GARCÍA, C., “La enseñanza del colegio de San Telmo a través de la Ordenanza de 1786”, *Actas del Primer Congreso de Andalucía, Andalucía Moderna, siglo XVIII*, tomo II, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.

subvenciones y ayudas. En primer lugar se contaba con los 250.000 reales de vellón aprobados cada año del uno por ciento de la plata que llegaba de Indias.

En segundo lugar, con los beneficios de las ciento veinte acciones de a dos mil reales cada una, impuesto por Carlos III en el Banco de San Carlos con fondos procedentes de Indias. Y por último también se incluían los beneficios que se obtuviesen del funcionamiento del Acueducto de San Telmo de Málaga, con los molinos, lavaderos y otras dependencias. Esta obra pública, muy necesaria para el abastecimiento de agua a la ciudad, fue promovida a instancias del obispo Molina Lario y construida por el arquitecto Martín de Aldehuela.

Durante los primeros años hubo un cierto desahogo económico lo que le permitió al centro adquirir una serie de propiedades, como viviendas para profesores y casas para la ampliación del edificio. También fueron adquiridos dos molinos harineros y una finca en los arenales de la boca del río Guadalhorce dedicada al cultivo de la berza, la cual era destinada a la alimentación de los alumnos; posteriormente fue cambiada por tres huertas. En 1787 se adquirieron cinco casas en el Cobertizo de los Mártires y una en la Callejuela sin salida.

Sin embargo a medida que fueron pasando los años, y al no verse cumplidas las expectativas de cobrar las acciones, las dificultades comenzaron. Ello se debió, entre otras causas, a las crisis de finales del siglo XVIII, la cual repercutió muy negativamente en dichas sociedades, lo que daría lugar a que muchas de ellas desaparecieran. Además hay que tener en cuenta, que el ministro de Indias, su gran protector, había ya fallecido. De esta forma, llegaron una serie de años en que no había numerario suficiente para el mantenimiento del centro y abonar los salarios a sus empleados, motivo por el cual llegaría a su desaparición a mediados del siglo XIX.

INTERVENCIÓN EN LAS OBRAS PÚBLICAS MALACITANAS

Con respecto a las obras públicas el Consulado del Mar junto con el Ayuntamiento participaron en los proyectos que la ciudad tenía planeados, unas veces por propia iniciativa y otras por la demanda de colaboración de organismos como el Ayuntamiento y Junta de reales Obras, contribuyendo con su experiencia y su dinero.

Por el carácter esencialmente mercantil del citado Cuerpo tuvo su preferencia en la construcción de obras de utilidad para el comercio tales como el arreglo y limpieza del puerto, la construcción de la aduana y un proyecto de Casa Lonja que no llegó a realizarse. La labor del Consulado y de la Junta de comercio es conocida sólo parcialmente y sin embargo su labor fue tan importante y decisiva que gracias a ella la

mayoría de las obras públicas realizadas durante finales del siglo XVIII y primera mitad del siglo XIX se deben total o parcialmente a este organismo.

ADUANA DE MÁLAGA

Quizás el edificio más representativo sea la Aduana de Málaga, proyectado en tiempos de Carlos III con arreglo a los planos levantados por la Academia de San Fernando. Las obras comenzaron en 1788 y para sufragarlas se ordenó aplicar el impuesto de la décima parte sobre todos los arbitrios que se cobraban en las aduanas. Suspendidas las obras en el 1809 con motivo de la invasión francesa y robados gran parte de los materiales, no se reanudaron hasta la intervención del segundo cónsul don Manuel Agustín Heredia, finalizando en 1829.



Aduana de Málaga

Málaga tenía un grave problema de abastecimiento de agua potable, por este motivo se proyectó el finalizar las obras que habían comenzado a principios del siglo XVIII del Acueducto denominado la Fuente del Rey para traer agua a la ciudad desde el manantial de Churriana, además de la construcción de un puente sobre el río Guadalhorce, promovido por el Consulado²⁰. Sin embargo las obras no comenzaron ya que el dinero recaudado se invirtieron en realizar la ampliación del cauce sobre

(20) GOZALVES GRAVIOTO, C., *La Fuente y el Puente del Rey*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Confederación Hidrográfica del Sur, Málaga, 1995.

el río Guadalmedina, a fin de evitar las peligrosas inundaciones que sufría la ciudad, y también de la limpieza de los fondos del puerto, según el informe del conde de Villalcázar.



El río Guadalmedina

EL ACUEDUCTO DE SAN TELMO

Al no haberse solucionado el problema de la traída de agua potable, se proyectó traerla del río Guadalmedina. José Molina Lario, entonces obispo de la ciudad, preocupado por todo lo relacionado con su diócesis, tomó conciencia del problema interesándose muy directamente sobre este asunto. En 1782 envió una carta a Joaquín Molina, canónigo de la catedral, para que se pusiera en contacto con el arquitecto Martín de Aldehuela y juntos reconociesen el terreno donde se pensaba realizar el acueducto. El lugar elegido era cercano al río Guadalmedina, donde estaba previsto construir una presa, y de allí la conducción de las aguas a la capital. Molina Lario, de forma totalmente desinteresada, tomó la opción de hacerse cargo de financiar él sólo el proyecto, tan necesario para los malagueños y su decisión la comunicó tanto a las autoridades locales como a la Corte, y muy directamente al marqués de la Sonora²¹.

Las obras comenzaron en 1782 siendo dirigidas por el arquitecto mencionado Martín de Aldehuela. Una vez concluidas se vio conveniente, la construcción de molinos harineros, los cuales irían ubicados en las seis caídas del recorrido del acueducto, al mismo tiempo que se levantarían uno o dos

(21) CAMPOS ROJAS, M. V., *Vida y obra de un prelado español, José Molina Lario*. Obispo de Málaga (1766-1783), Aprisa, Málaga, 1995.

lavaderos y varias oficinas. Con esta ampliación del proyecto no quedaban fondos suficientes para su financiación, debido a que el presupuesto se había agotado y existía un déficit de medio millón de reales. Pero se tenía conciencia de los beneficios que dichos molinos podían reportar a la ciudad, y a todas las tierras colindantes, ya que estaba previsto obtener seiscientas fanegas de harina gracias al cultivo y molienda del trigo.

La ubicación de los molinos estaba prevista que se construyesen en la inmediaciones de la ciudad, exactamente en caminos amplios y libres de ríos, donde pudieran frecuentar los carros. En consecuencia se ahorra mano de obra y animales de carga, los cuales se podrían desviar al trabajo del cultivo de los campos y a las faenas de la fábrica. La financiación de las obras fue llevada a cabo por el Consulado, el cual adelantó el capital sin intereses, a condición de poder tener la posesión de administrar el acueducto, molinos y aguada del puerto²². Los beneficios se invertirían una parte, en el mantenimiento y fuentes públicas de la ciudad, y la otra para el establecimiento y apertura de una Escuela de Náutica, para la educación de los jóvenes malagueños.

EL CAMINO DE ANTEQUERA

Como consecuencia de la habilitación en España de los trece puertos para el libre comercio con América, Carlos III otorgó una serie de providencias a fin de que las diferentes ciudades propusiesen qué caminos eran necesarios construir, para fomentar el desarrollo comercial²³. Y aunque Málaga tenía interés en dichos caminos, la más beneficiada fue la villa de Antequera, ya que aumentaría el comercio de su industria de bayetas, tejidos de seda, curtidos y zumaque. La financiación de las obras se llevó a cabo gracias a las aportaciones de los particulares, Hermandad de Víñeros, el Consulado y el Concejo antequerano. Igualmente el obispo de la diócesis Molina Lario quiso también colaborar directamente en su construcción, al igual que había promocionado las obras del Acueducto de San Telmo.

En 1782 Carlos III decidió aplicar al Montepío de Cosecheros, *el arbitrio de medio real de vellón en cada arroba de vino, pasa y aceite, que se embarcan por estos puertos de Málaga, Vélez y Marbella*²⁴, el cual estaba

(22) DAVÓ GARCÍA, P.J., *El Acueducto de San Telmo*, Diputación Provincial, Málaga, 1986.

(23) CÓRDOVA Y PACHECO, D. Y BELESTÁ, D., *Relación de las obras que se han ejecutado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez al Rey Nuestro Señor*, Imp. Viuda de Marín, Madrid, 1789.

(24) BROTONS PAZOS, J., *Relación de las obras que se han ejecutado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez al Rey Nuestro Señor*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Confederación Hidrográfica del Sur de España, Málaga, 1995.

concedido para la obra material de la Catedral desde 1754, aplicándose dichas cantidades en la obra del camino de Antequera, así como en los de Vélez y Granada.

EL CAMINO DE VÉLEZ

Igualmente se mandó construir el camino a Vélez-Málaga, esta ciudad tuvo gran importancia dentro del desarrollo de la provincia en el siglo XVIII, siendo destinada su producción agraria al comercio. El fruto más cotizado era la pasa, que una vez lista para su consumo, generalmente a principios de septiembre, época denominada la *vendeja*, se procedía a realizar las transacciones comerciales, bien por tierra o por mar. Por tanto urgía la construcción del camino de Levante al ser Vélez-Málaga el centro económico de la Axarquía, la cual surtía de productos agrícolas a la capital y a otros lugares de Europa y América. También coincidía con el auge de la villa de Macharaviaya, cuna de los Gálvez, donde se había levantado la fábrica de naipes destinada a abastecer el mercado del virreinato de Nueva España, por lo que era necesario una buena comunicación con el puerto malacitano. El arreglo definitivo del camino de Málaga a Vélez fue ordenado por el conde de Floridablanca, siendo Miguel de Gálvez el encargado de llevarla a efecto. La dirección de las obras la llevó Fernando López Mercader, quien una vez estudiado el terreno, trazó el camino, que dividió en dos fases. Con respecto a su financiación se haría con el mismo procedimiento que en el camino de Antequera²⁵.

CONCLUSIÓN

El Consulado y la Junta de Comercio de Málaga lucharon a lo largo de su Historia por la prosperidad mercantil y por los intereses generales de Málaga. En 1847 y por Real Orden quedaron sometidos, tanto las Juntas de Comercio como los tribunales mercantiles al Ministerio del ramo en todos sus aspectos de organización, personal, administración e inversión de fondos, lo que supuso que poco a poco el centralismo fuera imponiéndose hasta que fue suprimida la libre administración de sus ingresos. Como consecuencia de ello, las diferentes empresas, que tanto el Consulado como la Junta habían iniciado o desarrollado con su apoyo económico, como las obras del puerto malagueño, las enseñanzas de náuticas o la administración del caudal de San Telmo, etc. dejaron de tener influencia sobre ellas, ni posibilidad de realizar nuevos proyectos.

(25) *Ibidem*.

Así en 1859 se reforma el Real Consejo de Agricultura, Industria y Comercio, dando lugar posteriormente a la fundación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga.

Para finalizar es importante resaltar que desde finales del siglo XVIII hasta comienzos de la segunda mitad del siglo XIX, el Consulado del Mar y la Junta de Comercio realizaron por Málaga una labor insuperable tanto en el desarrollo cultural como en el progreso económico de la ciudad, sin olvidar haber colaborado en la resolución de otros muchos problemas que a lo largo de estos años se habían planteado en la ciudad.