

LOS REGISTROS PARTICULARES: FUENTE OBLIGADA PARA CONOCER LA EXACTA IMPORTANCIA DEL TRÁFICO DEL REINO DE GRANADA CON AMÉRICA*

AURORA GÁMEZ AMIÁN
Universidad de Málaga

Como es conocido, el puerto de Málaga fue habilitado para el tráfico directo con América en 1765. Años más tarde, en 1778, lo fue el de Almería y aunque el Cabildo granadino solicitó con insistencia la apertura del de La Calahorra (Motril), como forma de dar salida con mayor facilidad a las producciones de las provincias de Granada y de Jaén, no lo consigue hasta 1804, con la oposición de Málaga y de Almería que encontraban aquella ensenada muy propicia para el contrabando. Igualmente es sabido que el puerto de la capital almeriense no hizo uso de su privilegio y así ninguna embarcación salió ni entró directamente de esa ciudad hacia o desde las colonias, siendo Almería un ejemplo más de cómo una ley no basta por sí sola para promover el desarrollo de una actividad. Por su parte, la habilitación de Motril coincide, casualmente, con el cierre temporal del puerto de Málaga a consecuencia de la grave epidemia de fiebre amarilla que la azotó desde agosto de 1803 y que determinó, por su enorme incidencia ¹, que la ciudad estuviera en cuarentena en 1804 lo que afectó, lógicamente, a la navegación. Es posible que en la apertura de la rada de La Calahorra (1804) tuviera buena parte de culpa la inactividad temporal del puerto malacitano. Sea o no esta apreciación más o menos cierta, lo que es evidente es la poca trascendencia del tráfico indiano realizado desde ese puerto que, según nuestros datos, se redujo a las cargazonas (con vinos de la tierra y tejidos de las Alpujarras) de dos navíos levantinos, de los cuatro que hicieron allí escala para las colinas en 1804 ². ¿No se conservan más registros o no se realizó más tráfico? No podemos contestar a esta pregunta, aunque la reanudación de las actividades por el puerto de Málaga en el mismo año nos hace sospechar que el tráfico del reino de Granada con América se centró, de nuevo, en la capital malacitana y que el realizado por el litoral granadino sería, si existió, insignificante. Solo investigaciones, con fuentes locales, podrán aclararnos estos interrogantes. Por tanto, podemos decir, con temor, acaso, sólo de una pequeña equivocación, que por Málaga se canalizó todo el comercio del antiguo reino

nazarí con las Indias occidentales, intercambios que —si se atiende a los memoriales que la ciudad de Málaga elevó al Gobierno, primero para la habilitación de su puerto y después para la ampliación del área del comercio con el que poder traficar en derecho—, debían haber sido de bastante entidad ya que se pensaba que de esta manera se podría colocar muchas de las superproducciones

del reino que ya "no cabían en el continente" ³.

En efecto, parece que así sucedió si se atiende a las cifras oficiales de los valores de estos intercambios, que colocan al puerto de Málaga sólo detrás de Cádiz y Barcelona.

El objetivo que tiene esta comunicación no es, exactamente, cuestionar ese tercer puesto que ha ocupado tradicionalmente el puerto malacitano en el *ranking* español del comercio con las colonias o el segundo entre los andaluces desde 1765 y ello por varias razones: en primer lugar porque el liderazgo de Cádiz escapa de cualquier matización en segundo, porque las diferencias entre Barcelona y Málaga también son apreciables y en tercero, porque las cifras que se refieren al tráfico desde Sevilla o Sanlúcar son tan poco relevantes que aun depuradas las de Málaga siempre serían superiores a las de estos puertos de Andalucía occidental. Respecto a las entradas ocurre algo similar.

Aceptado, en nuestro caso, el lugar ocupado por el puerto de Málaga tanto a nivel nacional como regional en sus intercambios con las Indias, por los anteriores motivos, lo que sí pretendo es poner de manifiesto que cualquier estudio sobre la importancia de cada uno de los habilitados para el comercio americano pasa obligadamente por el análisis exhaustivo de los llamados registros particulares ya que sólo a través de ellos se puede precisar lo verdaderamente embarcado o desestibado en ellos, puesto que si utilizamos los resúmenes enviados por el contador de aduanas o los estadillos a final de cada registro, cometeríamos un error, a veces grave, sobre estas magnitudes. Además hay que tener en consideración el comercio de *generalas* ⁵ desde el puerto que estamos analizando.

LA IMPORTANCIA DE LOS INTERCAMBIOS

1. LOS DATOS OFICIALES

La publicación en 1985 ⁶ de los valores de las salidas y entradas a o desde las colonias de todos los puertos habilitados correspondientes a los años de 1778 a 1796, constituye, sin duda, una aportación importante para tener una visión de conjunto del aparente papel jugado por cada puerto en los intercambios con el nuevo mundo. Para Andalucía, la escala no es aparente sino también real, como hemos señalado. Aparte de esta cuestión hay otra, en mi opinión, más importante, para el puerto malagueño: ¿corresponden realmente estos datos a lo

embarcado y desestibado en Málaga?, o, dicho de otra forma, ¿reflejan la realidad de los intercambios por el puerto de Málaga?

En el cuadro I hago un cotejo de los valores asignados al puerto de Málaga y los calculados a través de los registros particulares de ida y de venida.

Cuadro I
Cuadro comparativo de los datos de Fisher y de los registros particulares
INTERCAMBIOS CON AMÉRICA. PUERTO DE MÁLAGA
(miles de reales)

| AÑOS | SALIDAS | | | AÑOS | ENTRADAS | | |
|------|---------|-------|------|------|----------|--------|------|
| | | II | III | | I | II | III |
| 1778 | 3.945 | s.d. | • | 1778 | 989 | s.d. | • |
| 1779 | s.d. | 278 | • | 1779 | s.d. | s.d. | • |
| 1780 | 1.253 | s.d. | • | 1780 | s.d. | s.d. | • |
| 1781 | s.s. | 7 | • | 1781 | s.d. | s.d. | |
| 1782 | 1.665 | 491 | 29,5 | 1782 | 49 | s.d. | |
| 1783 | 4.480 | 1.285 | 28,7 | 1783 | 452 | s.d. | |
| 1784 | 21.068 | s.d. | • | 1784 | • | s.d. | |
| 1785 | 19.364 | 5.036 | 26 | 1785 | 7.982 | s.d. | |
| 1786 | 22.042 | 5.513 | 25 | 1786 | 10.339 | 3.609 | 35 |
| 1787 | 15.372 | 7.831 | 50,9 | 1787 | 14.998 | 7.136 | 46,6 |
| 1788 | 14.093 | 2.484 | 17,2 | 1788 | 8.201 | 12.008 | 68,3 |
| 1789 | 6.485 | 5.641 | 86,7 | 1789 | 12.810 | 1.596 | 12,6 |
| 1790 | 14.822 | 9.379 | 63,3 | 1790 | 25.106 | 15.242 | 60,7 |
| 1791 | 18.906 | 9.515 | 50,3 | 1791 | 13.203 | 9.459 | 71,6 |
| 1792 | 28.348 | 6.118 | 30,1 | 1792 | 13.823 | 5.257 | 38,1 |
| 1793 | 10.922 | 4.338 | 39,7 | 1793 | 8.183 | 7.167 | 88,1 |
| 1794 | 14.962 | 4.486 | 30 | 1794 | 16.024 | 14.130 | 88,2 |
| 1795 | 17.219 | 3.322 | 19,3 | 1795 | 6.607 | 4.088 | 61,9 |
| 1796 | 16.415 | 6.716 | 40,9 | 1796 | 17.180 | 17.404 | 100 |

Fuente: I. Fischer, J. (1985/ págs. 98 y 102
II. A.G.I-IG- Legs: 2175 a 2196 2393 a 2401 y 2423 a 2438.

Varias puntualizaciones hay que hacer a la hora de interpretar las anteriores cifras. Como se sabe, existía la obligación de elaborar en cada puerto un resumen anual sobre lo recaudado en su aduana por los derechos del comercio marítimo referido separadamente al tráfico de cabotaje, colonial y otros países. En el comercio con América también se señala el valor de los géneros nacionales (que comprende tanto a los que debían contribuir como a los llamados *libres*, es decir exentos del pago de aranceles generales aunque no de los locales) y de los extranjeros. Por tanto, con esta información, en caso de que se conserve, se puede conocer el valor de los géneros peninsulares o foráneos que cerraron un registro a su ida a las Indias o de los metales y coloniales que transportaban las

embarcaciones a su regreso de las colonias cuando abrían aquí un registro. Para los años en que dicha fuente no se conserve, también se pueden estimar estos valores recurriendo a la última parte del registro particular donde se hace el mismo tipo de cálculo. La suma de estos estadillos que corresponden a cada embarcación nos permiten conocer el valor total *de los productos que cada año pagaban los derechos de aduana y el porcentaje del valor de los exentos*. En las venidas las anotaciones de los resúmenes son más imprecisas al distinguir sólo entre caudales (sin especificar si para soldada o para particulares) y por frutos. Estos dos tipos de fuentes han sido las consultadas para construir las columnas I del cuadro II, que he llamado "cifras oficiales" ⁷. Ya hemos mencionado el carácter fiscal de esta información pues si bien se anota el valor de los bienes "libres" esta exención impositiva se refería sólo a los derechos generales de aduanas no a los propios de cada puerto, que en Málaga eran los siguientes: "Consulado", "Montepío de viñeros", "Obra nueva del puerto" y "Obra de la Aduana", derechos a los que estaban obligados todos los productos aparte de los de "Averías".

En principio, los valores de los intercambios por cada puerto conocidos a través de esta fuente pueden corresponder exactamente a este comercio. Si ello sucedía, aunque no siempre, en los puertos que no tenían tráfico indirecto ⁸ en las idas a las colonias, en las venidas ocurría todo lo contrario en los que eran destino final. Las dudas acerca de la fiabilidad y representatividad de estas cifras oficiales se presenta cuando los navíos cerraban un nuevo o primer registro en lugar distinto de su origen, bien porque no lo habían hecho antes en cuyo caso traían los géneros con guías o cuando realizaban un segundo registro. En las venidas ocurría algo similar ya que podían abrir un registro antes de llegar a su destino final. La práctica del segundo registro se mantuvo aunque fuera contestada por ilegal por algunos jefes de aduanas, como el de Barcelona ⁹ en oposición a lo que opinaba el de Málaga que la consideraba perfectamente acorde con el reglamento de octubre de 1778^o. Este hecho aparte de facilitar el contrabando, ya que a los navíos que habían partido con un registro cerrado sólo les sería abierto en su lugar de destino —lo que daba lugar al cambio de mercancías nacionales por extranjeras, al pagar las primeras menos aranceles, bien en alta mar bien en las playas del litoral—, permitía que los bajeles fueran cargando en diversos puntos del litoral hasta llegar a un puerto habilitado donde abrían el segundo registro mencionado o, a veces, el primero pagando los derechos de aduana no sólo de los estibado en este último puerto en que hacían escala antes de cruzar el Atlántico sino de todo aquello que transportaban y que no había contribuido por los aranceles de salida para América en otros puertos del litoral. Por tanto, esos valores de aduana se refieren, como hemos señalado, no solo a lo embarcado en ese puerto, donde a veces no estibaban nada, sino también a todo lo que transportaban y que no había contribuido en ningún otro lugar. En

la venidas sucedía lo mismo: se podían abrir uno o dos registros y así pagar los derechos de entrada de parte de las mercancías o caudales en un primer puerto, y después hacer lo propio en otro.

El puerto malagueño, por una serie de razones que se han estudiado en otro lugar ¹¹ fue, desde 1783, el preferido por los navíos del Principado para cerrar el definitivo registro antes de cruzar el Atlántico o para abrir el primero después de la travesía como antes lo había sido Cádiz. De ahí la enorme importancia en nuestra capital del llamado tráfico indirecto.

2. LAS CIFRAS REALES

En las columnas del grupo II, del cuadro I, se dan los valores de lo que verdaderamente se cargó en el puerto malagueño. Como puede observarse, las diferencias con las cifras de las columnas del grupo I son bien apreciables. En ellas se recogen todo lo que se envió a las Indias desde nuestro puerto, tanto en los navíos que tenían aquí su cabecera como en los que hacían escala y que aquí, aparte de cerrar el registro, también completaban su carga o reponían el rancho. No existió ninguna clase de normativa, aunque fuera implícita, acerca de la carga que cada navío había ido cogiendo a lo largo del Mediterráneo o en la propia capital malagueña. Fue un hecho completamente arbitrario que respondía a la situación de los mercados locales y americanos hemos encontrado embarcaciones que traían gran cantidad de géneros con guías y que, asimismo, cargaban en Málaga elevadas sumas en tanto que otros parece que llegaron a nuestro puerto a ver si se les presentaba alguna buena ocasión de negocio, lo que no siempre sucedía de ahí que no coincidiera el número de navíos de las columnas I y II ya que no he tenido en cuenta a aquellos bajeles que sólo pagaron los impuestos de extracción a América de lo que habían estibado a lo largo del Mediterráneo, pero que no cargaron nada en Málaga. En las venidas, aunque en menor escala el fenómeno se repite, pero a la inversa.

Por otra parte, considero que los datos con los que he trabajado, tal vez, están algo infravalorados. Por ejemplo, tenemos constancia de que algunos registros se han perdido ya que conocemos, por las relaciones de las embarcaciones que salieron y entraron tanto en España como en América de que, en efecto, existió ese tráfico. Para 1784 no tenemos ninguna información. En las venidas los primeros registros conservados no empiezan hasta 1786. ¿Se podría estimar, a pesar de todos los problemas señalados, cuál fue el volumen de lo ciertamente embarcado o desestibado por Málaga? Creo que una pregunta sin respuesta exacta en este tráfico, aunque las diferencias entre las columnas I y II, lo que se observa con mayor nitidez en las columnas III, que sin lugar a error cabe afirmar que más de la mitad del valor del tráfico oficial a la ida y al menos una tercera parte a las venidas no se corresponden a productos estibados o desembarcados en el puerto de Málaga.

Así pues, creo que las cifras del cuadro II son lo suficientemente elocuentes como para no utilizar como fuente de conocimiento del valor de los intercambios en los puertos intermedios los resúmenes de aduanas o los estadillos resúmenes de la última parte de los registros particulares.

3. LAS "GENERALAS"

Otros valores que también hay que tener en cuenta a la hora de conocer el tráfico de cada puerto habilitado son los del que se realizaba bajo *generalas*. En nuestro caso, conocemos el valor de los productos que salieron a Cádiz bajo este concepto que se exponen en el cuadro II.

Cuadro II
Tráfico Málaga-América
Géneros enviados por *generalas* a Cádiz
(reales de vellón)

| | | | |
|------|---------|------|----------|
| 1783 | 16.910 | 1790 | 135.426 |
| 1784 | s.d. | 1791 | 886.423 |
| 1785 | 48.580 | 1792 | 150.625 |
| 1786 | 122.632 | 1793 | 960.271 |
| 1787 | 240.611 | 1794 | 201.100 |
| 1788 | 13.350 | 1795 | 223.005 |
| 1789 | 49.866 | 1796 | 142.573• |

Fuente: A.G.I. -I.G.- Legs: 2175 a 2196; 2393 a 2401 y 2423 a 2438.

A su vez tenemos constancia de que se mandó bajo estas características una expedición a Barcelona. También conocemos que arribaron en el puerto malacitano géneros con *generalas* desde la ciudad condal, aunque sólo en 1788 y varias veces desde Cádiz para enviar desde Málaga a las Indias mercancías que no he considerado en las cifras reales, sino como tráfico indirecto. ¿Por que se seguían enviando productos a otros puertos cuando podía hacerse ya directamente desde los habilitados? En el caso de Cádiz seguramente, se aprovechaban unos canales de comercialización establecidos en los años anteriores a 1765. Pero ¿y en los otros casos? Pienso que en este supuesto sería la favorable coyuntura específica de un viaje la que aconsejaba esta línea de actuación, de ahí el que los casos sean muy poco frecuentes en oposición a lo observado en el puerto gaditano.

CONCLUSIÓN

En estas breves líneas, como muestran con toda claridad las cifras del cuadro I, se ha tratado de poner en evidencia un hecho que me parece de suma importancia a la hora de conocer el valor real de los intercambios con América

distintos puertos habilitados y que tiene su mayor incidencia en aquellos en que, por diversas razones, los navíos del tráfico con las colonias americanas solían cerrar o abrir un segundo registro o, a veces, un primero en puerto distinto a su lugar de origen o destino final en los intercambios con el nuevo continente.

El problema reside en que estas embarcaciones pagaban los derechos de aduanas, en nuestro caso en Málaga, no sólo por los géneros estibados o desembarcados en ella, sino por estos y, además, también por todos aquellos que transportaban y que habían ido cargando a lo largo del litoral sin haber contribuido en esos puntos por los derechos de salida a América (excepto los libres) haciéndolo en la capital malagueña. En las venidas sucedía algo parecido: los navíos levantinos (léase catalanes) registraban en Málaga más metales y coloniales que las cifras de aduanas resúmenes de los valores de este tráfico (aunque se incluyan los valores de los exentos) no son representativos de la verdadera entidad de los intercambios por este puerto.

Otro factor a tener en cuenta son los productos remesados para su extracción a las Indias vía *general* a otros puertos. En nuestro caso fue el de Cádiz perpetuándose así una costumbre, necesaria con anterioridad a 1765, de enviar frutos de la tierra a la bahía en pequeñas embarcaciones para trasbordar a los navíos que hacían la carrera. Estos valores habrá que sumarlos a los de los géneros realmente embarcados en Málaga para precisar lo estibado por la rada malagueña.

NOTAS

* Este trabajo forma parte de un proyecto de investigación más amplio, que ha contado con la financiación de la DGICYT (PB88-0533) y de la Junta de Andalucía.

La documentación utilizada, básicamente, ha sido las series de Indiferentes Generales correspondientes a los legajos números 2175 a 2196 2393 a 2401 y 2423 a 2438 del Archivo General de Indias y los legajos 819 y 1.003 de la D.G.R. 2ª Remesa del Archivo General de Simancas.

1. NADAL, J. (1972). *La población española*, pág. 122.
 2. A.G.I. I.G., Leg. 2202.
 3. A.Ay.M. Actas Capitulares. libro 177, pág. 314.
 4. FISHER, J. (1985). *Comercial relations between Spain and Spanish America in the era of free trade, 1778-1796*, Manchester.
 5. A.G.I. I.G. 2420
 6. FISHER, J (1985), Op. cit.
 7. Tampoco las cifras de J. Fisher para España coinciden con las publicadas por J. Canga Argüelles y correspondiente a los años 1784-1797. Véase: J. CANGA ARGÜELLES: *Diccionario de Hacienda con aplicación a España* (Reimpresión). Madrid. 1968. Instituto de Estudios Fiscales. Tomo I. págs. 44-45.
 8. Hemos llamado tráfico indirecto el que hacían aquellas embarcaciones que sólo hacían escala en los puertos al objeto de estibar o descargar productos para o desde América.
 9. A.G.S. D.G.R. 2ª Remesa leg. 819.
 10. A.G.S. D.G.R. 2ª Remesa leg. 1.003.
 11. DELGADO, J.M. (1979), *Cádiz y Málaga en el comercio catalán con América*, AICHI, Siglo XVIII, pág. 216. Córdoba.
- GÁMEZ AMIÁN, A. *Málaga y América (1765-1820)*. Capítulo VI (En prensa).