

PRODUCTOS DEL REINO DE GRANADA EN LAS CARGAZONES CANTÁBRICAS RUMBO A AMÉRICA (1778-1818)

ISABEL MIGUEL LÓPEZ
Universidad de Valladolid

INTRODUCCIÓN

El estudio que presentamos pretende mostrar el significado que los productos del antiguo reino de Granada tuvieron en las cargazones que, destinadas a América, se realizaron en los puertos cantábricos, a lo largo del periodo que se extiende entre 1778 y 1818. Esta pretensión podría enmarcarse en el análisis de los circuitos que las mercancías de los territorios hispanos articularon en España y desde ésta con América, ante la perspectiva de multiplicidad de puertos para comerciar con el Nuevo Mundo, prevista en el Reglamento de Comercio Libre de 1778.

Hemos utilizado como fuente principal para alcanzar nuestro objetivo los registros de mercancías de los navíos enviados desde Gijón, Santander y Pasajes.¹ Sobre la información proporcionada por ellos hemos aplicado un criterio estricto en la selección de los artículos, pues sólo hemos anotado aquellos en los que se especificaba que procedían de alguno de los enclaves del ámbito andaluz objeto de la investigación. Desde este punto de vista, ha resultado que sólo Málaga y Granada presentaron a la carga en la cornisa cantábrica alguna de sus producciones y estas serán en las que centraremos nuestra atención seguidamente.

ANÁLISIS DE SU PRESENCIA EN LAS CARGAZONES CANTÁBRICAS

1. PRODUCTOS MALAGUEÑOS

Estos resultaban de una estructura productiva en la que destacaban las viñas, que, en torno a 1770, arraigaban sobre las laderas que miran al sol de las colinas y montañas que rodean la ciudad en un radio de diez leguas, según Galin y Delgado, y en la zona centro oriental de la provincia, a pesar de que la superfi-

cie a ellas destinada había disminuido en el último tercio del siglo XVIII. A este respecto, Bejarano indica que se había prohibido replantar vides, a excepción de las de Pero Ximénez y, siempre, previa consulta y permiso de la Hemandad de Viñeros. Sin embargo, la vida y riqueza de la zona giraba en torno a la vid.² Por ello no es de extrañar que el vino fuera el artículo malacitano más frecuente en los embarques.

1.1. En Santander

Las relaciones entre Santander y Málaga son confirmadas por las informaciones del Consulado montañés, al hacer referencia al envío de navíos al puerto andaluz.³ De retorno se transportaría, entre otros, vino malagueño remitido posteriormente, en parte, a América. Pero su flujo a las Indias desde Santander fue irregular, sobre todo a partir de 1797, en sintonía con la propia alteración que experimentó el comercio hispanoamericano, como consecuencia de la conflictividad que se difundió por ambas orillas del Atlántico y de los años difíciles por los que atravesó la provincia a principios del siglo XIX.⁴ En su trayectoria hay que destacar, especialmente, el máximo principal de 1789 y otros secundarios (1778, 1785, 1792-1793, 1817). Entre ellos dos grandes interrupciones: 1797-1801 y 1805-1814. Se envió, pues, vino malacitano durante dieciséis años de los cuarenta estudiados, con partidas anuales que oscilaron entre las dos cántaras del bienio 1803-1804 y las mil ochocientas veintitrés de 1789.

Se transportó en los navíos que se dirigieron a La Guayra, Veracruz, La Habana y Buenos Aires-Montevideo sólo en 1792 se embarcó en un buque destinado a El Callao de Lima. Entre todos ellos el puerto venezolano fue el que más carga recibió (Cuadro I y Apéndice I).

Cuadro I
Vino malagueño enviado desde Santander a América

	<i>B.Aires-Mont.</i>	<i>La Habana</i>	<i>La Guayra</i>	<i>Veracruz</i>	<i>El Callao</i>	<i>Total</i>
1778	140	•	•		•	140(W)
1781	•	5	•		•	5
1783	4		36		•	40
1785	69	160,5		9	•	238,5
1789	•	6	1.817		•	1.823
1791	•		122	8	•	130
1792	•	4	1,5	364	8	377,5
1793	•		328	5	•	333
1794	8				•	8
1795	•		24	2	•	26
1796	2			4	•	6
1802	•			2	•	2
1803	2			•	•	2
1804	•		3	60	•	63

Productos del reino de Granada en las cargazones...						411
	225					
1815	I	3	•	•		4
1817	170	•	•	•		170
Total	346,5	2.334,5	454	8		3.368
(' cántaras						

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de los registros.

Pero de Málaga también se extrajeron por el puerto montañés otros artículos de forma muy localizada. En este sentido, hay que destacar las pasas producidas, sobre todo, en Nerja, Vélez-Málaga o Torre del Mar, que en 1791 se transportaron por una cuantía de siete quintales a La Guayra y en 1792 a Veracruz con veintiun quintales y tres cuartos. En el puerto mejicano se desembarcaron, asimismo, setecientas veinte cántaras de aguardiente en el mismo año. Más tarde, en 1804, se remitieron a La Habana nueve cántaras de licores y en 1815 a La Guayra un tercio de cántara del mismo producto.

1.2. En Pasajes y Gijón

La salida de vino malagueño a través de Pasajes se concentra en nueve años de los cuarenta que analizamos. Tras la notable carga de 1778 se interrumpió el flujo hasta el periodo 1785 y 1792, que será el más destacado, coincidiendo con el más brillante del comercio hispanoamericano. Atrás quedaba la Guerra de Independencia de Estados Unidos y su grave impacto sobre la Compañía de Caracas que terminó, entre otras razones, con su liquidación, relevada por la Compañía de Filipinas.⁵ Después, el comercio desde Pasajes sufrirá la incidencia de la Guerra con la Convención francesa que tiene en la ocupación de Guipúzcoa uno de sus episodios más cruciales para este comercio con América. A partir de entonces y hasta 1818, año en el que se cierra nuestro estudio, no hemos registrado más partidas de vino u otro producto malagueño en el puerto pasaitarra, si bien es cierto que fueron muy pocos los navíos habilitados desde entonces.⁶ Situación que puede explicarse por los acontecimientos acaecidos entre 1796 y 1818 y la ubicación de la provincia respecto a ellos, la cual terminó por ver estrangulada su relación comercial con las Indias, a lo que se unirían las circunstancias, ya mencionadas, de la zona originaria de la producción.

La cuantía del cargamento enviado fue muy escasa, excepto en 1778. Se embarcaron cada año, por término medio, poco más de cinco cántaras, destacando por encima de esta cota 1786, 1788 y 1789.

El vino malagueño transportado por las naves guipuzcoanas, que formó parte del rancho de las tripulaciones, acudió al ámbito de relación tradicional de la provincia con América, que era la Capitanía de Venezuela. Por ello lo encontramos en los navíos dirigidos a La Guayra, Cumaná y Maracaibo (Apéndice II).

Por lo que respecta a Gijón, sólo en 1813 se registra el envío de doscientos cuarenta y nueve cántaras de vino a La Guayra por valor de dos mil cuatrocientos noventa reales de vellón, en el bergantín *El [oven Zoilo]*, único que zarpó ese año de Gijón a América.⁷

2. PRODUCTOS GRANADINOS

El trabajo de la seda constituía la actividad más destacada de la zona, pero atravesaba, en estos años, un proceso de declive, atribuido a varios factores como las trabas fiscales, la elasticidad de la demanda del producto y el ciclo requerido por las moreras para su producción. Fueron varias las iniciativas para restablecer su importancia pero no lograron la reactivación deseada.⁸ Según Garzón Pareja, había aumentado la producción de listonería, precisamente lo que se embarca para América, pero su calidad no era alta porque la mano de obra no resultaba demasiado cualificada. Mientras, decaía la pasamanería y la cintería declinaba, pero no rápidamente. De cualquier modo, los primeros años del siglo XIX se ofrecían adversos para que disposiciones como el gravamen a la importación de seda torcida en 1803 o sobre las cintas de seda extranjera con oro y plata en 1806, evitaran la ruina sedera granadina.⁹ Y sin embargo, esos fueron los años en los que más destacó en Santander.

En efecto, en esta coyuntura productiva, los artículos granadinos registrados en el Cántabro rumbo a América se referían a los elaborados con seda y en concreto, cintas y listones. Únicamente los hemos encontrado en los barcos habilitados en Santander, a lo largo de cuatro años entre 1778 y 1818 y que fueron: 1792, 1801, 1803 y 1804. Precisamente este último año se convirtió en el más notable por la cuantía del valor sedero granadino extraído, ya que junto a los listones se envió seda en varios tejidos y tafetanes (Cuadro II).

Cuadro II

Seda granadina en los embarques santanderinos

Años	Cantidad (piezas)	Valor (rs.v.)
1792	298	8.940
1801	1.250	38.790
1803	5.632,5	182.176
1804	9.844,5	318.050

Fuente: Elaboración propia a partir de los registros de mercancías.

La peculiaridad de la presencia de los artículos sederos en los embarques montañeses radica en que se localizan, preferentemente, en los albores del siglo XIX, cuando la proporción de productos hispanos sobre el total enviado a América se había elevado mientras descendía el volumen global de mercancías, lo cual daba como resultado que la seda granadina adquiriera un mayor relieve.

Toda ella se dirigió a Veracruz para difundirse posteriormente por el virreinato novohispano.

VALORACIÓN DE SU SIGNIFICADO

1. EN LOS EMBARQUES CANTÁBRICOS

Los valores vinícolas registrados en Santander durante los años culminantes, a razón de diez reales la cántara de vino, excepto en 1789,¹⁰ tuvieron escasa significación, en relación a los géneros del reino embarcados en Santander durante esos años, con la única salvedad del año mencionado (Cuadro III). Esta proporción varía poco si consideramos sólo los productos agroalimentarios nacionales, puesto que éstos constituyeron en el puerto cántabro en torno a la tercera parte de los hispanos enviados desde él. En cualquier caso, no hay que olvidar que Santander fue esencialmente un puerto de reexportación de productos europeos, superando la media del conjunto de puertos habilitados. Únicamente desde 1793 la participación de mercancías interiores comenzó a superar la mitad del total.¹¹ Asimismo, hay que tener en cuenta, respecto a su valor comercial, que, mayoritariamente, las pequeñas cantidades remitidas corresponden al rancho de las tripulaciones.

Cuadro III

Significado del vino malagueño en las cargazones santanderinas

Año	Valor (rs.v.)	% Hispano	%Aliment. hispanos
1778	1.408	0,14	0,46
1781	50	0,001	0,02
1783	400	0,01	0,03
1785	2.385	0,05	0,10
1789	50.936	1,3	4
1791	1.300 (375)	0,02	0,05
1792	3.775 (44.303)	0,02 (0,34)	0,05 (0,67)
1793	3.330	0,07	0,19
1794	80	0,002	0,009
1795	260	0,008	0,02
1796	60	0,001	0,002
1802	20	0,0004	0,003
1803	20	0,0002	0,001
1804	628 (1168)	0,006 (0,011)	0,04 (0,08)
1815	42 (62)	0,001 (0,003)	0,002 (0,008)
1817	1.700	0,088	0,22

○ Los valores entre paréntesis incluyen otros productos malagueños.

Fuente: Elaboración propia.

Pero en 1792, lo malacitano en total, incluyendo las pasas y especialmente el aguardiente, incrementaría su posición sobre el conjunto nacional y los alimentos hispanos embarcados en Santander. Una modificación que también se produciría en 1804 por la adición de unos licores. Sin embargo, no sucedió así en 1791 y en 1815 con la suma de las pasas y licores respectivamente.

Por lo que se refiere a la cuantía del vino de Málaga en Pasajes representó en torno al 0,03% del valor total de los productos del reino embarcados en este puerto rumbo a América, durante esos años, aunque en los culminantes fuera 0,24% en 1778 y 0,11% en 1786 (Cuadro IV). El resto se mantuvo en proporciones mínimas, observándose que su tendencia es decreciente cuando aumenta el total de las mercancías del reino. Hay que tener en cuenta que lo hispano en las cargazones registradas en Pasajes raramente pasó del 15% del total,¹² lo que significa que, proporcionalmente, el producto malacitano adquirió un mayor relieve que en Santander aunque sus cifras absolutas fueran más reducidas.

Cuadro IV
Vino malagueño en las cargazones pasaitarras

Año	Valor (rs.v.)	%Hispano	%Aliment. hispanos
1778	3500	0,24	0,78
1785	43	0,05	0,77
1786	145	0,11	0,60
1787	23	0,05	0,41
1788	71	0,02	0,37
1789	71	0,01	0,66
1790	15	0,01	1,17
1791	24	0,01	0,03
1792	48	0,01	0,29

Fuente: Elaboración propia.

La solitaria partida vinícola gijonesa de 1813 significó el 3,5% de los géneros del reino enviados ese año por el puerto asturiano, los cuales en conjunto constituyeron más de la mitad del registro realizado ese año desde Gijón a América.

Si nos detenemos en la seda granadina podemos decir que representó en torno al 2% del total hispano embarcado en los años en que se remitió a América. Si la valoramos sobre los textiles su posición se eleva hasta el 9% y el 15% en 1803 y 1804 respectivamente, teniendo en cuenta que los textiles hispanos en el conjunto embarcado en Santander osciló desde el 12% en 1792 a poco más del 29% en 1803, pasando por el 17% en 1802 y 20% en 1804. Pero aquel nivel es aún mayor si la contrastamos con la seda nacional enviada desde el puerto cántabro ya que alcanzó cotas como las de 1801 (61,9%) o la de 1804 (53,9%), reduciéndose en 1803 (31,4%) y en 1792 (1,77%).

Estos aspectos nos conducirían a la paradoja de que frente a la supuesta debilidad de la producción en origen, en Santander su presencia se refuerza respecto a otras producciones sederas del reino con el comienzo del nuevo siglo, si bien hay que indicar que de forma efímera, a lo que no eran ajenos los acontecimientos posteriores por los que atravesó el país.

2. RESPECTO A SU PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN

La obtención de una valoración adecuada del significado de las mercancías malagueñas y granadinas transportadas en los navíos dirigidos a las Indias desde el Cantábrico exigiría ponerlos en relación con su producción y comercialización global. Para emitir un juicio certero sobre estos extremos, necesitaríamos disponer de series de contraste comparables con las nuestras, pero los datos que conocemos resultan fragmentarios. En consecuencia hemos acudido a dos referencias que si no permiten una comparación exhaustiva de los valores, al menos sí percibir una impresión aproximada.

En este sentido, para fijar la posición del vino malagueño, hemos utilizado dos contrapuntos. El primero, proporcionado por el estudio de Romero Guzmán,¹³ nos indica, para un periodo anterior, que la producción media era de 570.000 arrobas al año y la venta de 324.000, mientras en el conjunto cantábrico en los años máximos no llega a las 400 arrobas la cuantía registrada, con la única excepción de 1789 (1.823 arrobas).

El segundo contraste lo realizamos con la información proporcionada por el estudio de López González,¹⁴ quien para dos años, 1792 y 1793, nos ofrece las exportaciones de vino malagueño a Europa y Estados Unidos, con el siguiente resultado:

Exportado a Europa-USA		Enviado desde Santander	
1792	414.213	arrob	as
1793	195.692	arrob	as

En definitiva, se comprueba que mientras en el conjunto de Gijón, Santander y Pasajes nos movemos en la escala de unos pocos cientos de arrobas de vino malagueño con destino a América, en el puerto de Málaga se registraron unos cientos de miles de arrobas producidas y vendidas.

En cuanto a las pasas, las veintiocho arrobas de 1791 o las ochenta y siete arrobas enviadas en 1792 resultan anecdóticas en relación con las 282.234 que salían al extranjero en ese mismo año, según los datos de López González. Se valoraron a cincuenta reales el quintal (doce maravedis la arroba), mientras las uvas presentaban un precio medio anual para ese año, de dieciocho reales la arroba, de acuerdo con los datos de Morilla Ortiz, aunque en el año anterior lo habían tenido de doce reales la arroba.¹⁵

CONCLUSIONES

La aportación productiva del antiguo reino de Granada se dejó sentir en los puertos del norte peninsular, ante la nueva singladura que suponía el comercio libre, a través del vino, de las pasas y del aguardiente malagueños, así como de la seda granadina.

La afluencia vitivinícola fue irregular, con largas interrupciones en Santander, concentrada en Pasajes y extremadamente puntual en Gijón, como polarizada, temporal y espacialmente, fue la presencia de seda granadina en las cargas cantábricas remitidas a América.

El valor fue escaso, absoluta y relativamente, en los vinos y más notable en la seda. No obstante, se pone de manifiesto la interrelación comercial de los territorios hispanos y de éstos con América a través de los flujos generados por el comercio colonial. Se muestra que las mercancías, independientemente de su origen, en virtud de las transacciones podían llegar a las Indias desde puertos que no eran la salida natural del traspais en el que se producían. Por consiguiente, conviene tener en cuenta esta perspectiva al realizar la evaluación global de la incidencia del comercio hispanoamericano en cada una de las áreas suministradoras, en esta ocasión, la del antiguo reino de Granada.

APÉNDICE I

NAVÍOS HABILITADOS EN SANTANDER CON PRODUCTOS MALAGUEÑOS: 1778/1818

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Destino</i>	<i>Propietario</i>	<i>Capitán</i>
1778	Paquebot San Sebastián	B. Aire-Mont.	M. Díaz de Cosío	Juán Muñoz
1781	Fragata N/Sra. Dolores	La Habana	Diego Echague (SS)	F. Ortiz Verea
1783	Fragata La Ventura	La Guaiya	Antonio Tastet (SS)	Domingo Oñate
	Fragata San Agustín	B. Aires	Gardoqui e Hijos (Bi)	J.J. Uribarri
1785	Fragata San Jose	Veracruz	Gibaja, Aguirre, Heras	José del Llano
	Fragata Amable María	La Habana	R. López Doriga	M.J. Ibarquengoitia
	Bergantín N/Sra. Begoña	La Habana	M.Fco. Ugarte (Bi)	Jose Ibarra
	Fragata la Esperanza	La Habana	José Ardines (Rihad)	José Ardines
	Bergantín N/Sra. Begoña	La Habana	Vda. de Olalde e Hijos (Bi)	Domingo Arrarte
	Fragata S. José	B. Aires-Mont.	Párraga y Barandiarán (SS)	Domingo Arrarte
1789	Fragata N/Sra. Dolores	La Habana	B. Mtnez. de Pinillos (Hab.)	Pedro Cerro
	Paquebot La Concepción y S.J.	La Guayra	Martín de Celarain	Cipriano de Linares
	▣ Fragata Purísima Concep.	Veracruz	Fco. Gibaja	M.B. Larrauri
	Bergantín San José	La Guayra	José A. Gutiérrez	Juán B. Basaldúa
	Bergantín La Begoña	La Guayra	M. Manzarraga	Juán B. Basaldúa
1792	Fragata Rey Carlos	Callao	Antonio del Campo	José Soto
	Fragata Purísima Concep.	Veracruz	Feo. Gibaja	M.B. Larrauri
	Fragata Santander	Veracruz	Juán Aguirre y Cia.	Domingo Aguirre
	Bergantín Nativ N/Sr.	Veracruz	Francisco Gibaja	M.B. Larrauri
	Bergantín Brillante S. Miguel	Veracruz	Vial e Hijo	Antonio Revilla
	Bergantín La Beatriz	La Habana	Antonio Tastet (SS)	Manuel Andraca
	Bergantín San Ignacio	Veracruz	M. Manzarraga (Bi)	J.A. Mandoño
	Bergantín San Severo	La Guayra	Francisco de Lemonauría	Manuel Larrave
1793	Fragata N/Sra. del Camino	Veracruz	Juán González Arce	J. Zalduondo
	Bergantín S. Juan Bautista	La Guayra	Antonio del Campo	Ramón Hera

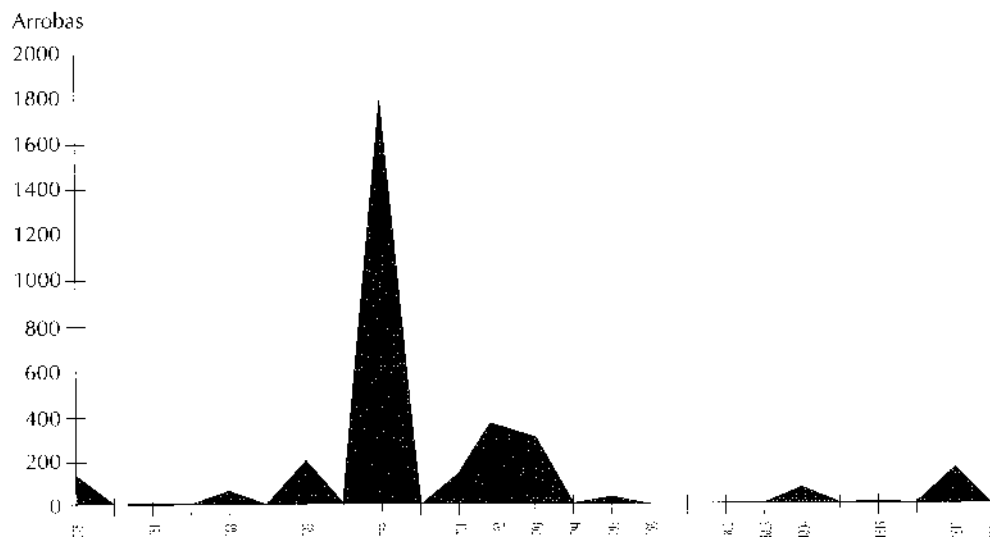
1794	Fragata Purisima Concep.	Montevideo	J.A. Arrangoiz	J.A. Trabudua
1795	Fragata Purisima Concep.	Veracruz	J.A. Arragoiz	J.A. Trabudua
	Bergantín S. Francisco Paula	Guayra		J.A. Elorriaga
1796	Fragata La Posta de B. Aires	Montevideo	J.A. Arrangoiz	Pedro Helguera
	Fragata El Santander	Veracruz	Juán Aguirre	M. Sarachaga
1802	Bergantín S. Francisco Paula	Veracruz		J.A. Elorriaga
1803	Fragata S. José	Montevideo		José Segura
1804	Fragata Los Tres Hermanos	Veracruz		J.M. Sarraga
	Bergantín La Concordia	La Habana		Feo. Rucabado
	Goleta La Juana	La Guayra		Joaquín de Jano
1815	Bergantín La Medea	La Guayra	Bernardo Rivero /Bi)	Bernardo Rivero
	Bergantín El Paquete de Bi.	la Guayrea	Nicolás M. Aldecoa	
	Fragata La Vicenta	La Habana	Joaquín Arrieta)Habana)	Francisco Zuloaga
1817	Corbeta La Victoria	La Habana	Francisco Sayús	Juán B. Echevarría

APÉNDICE II

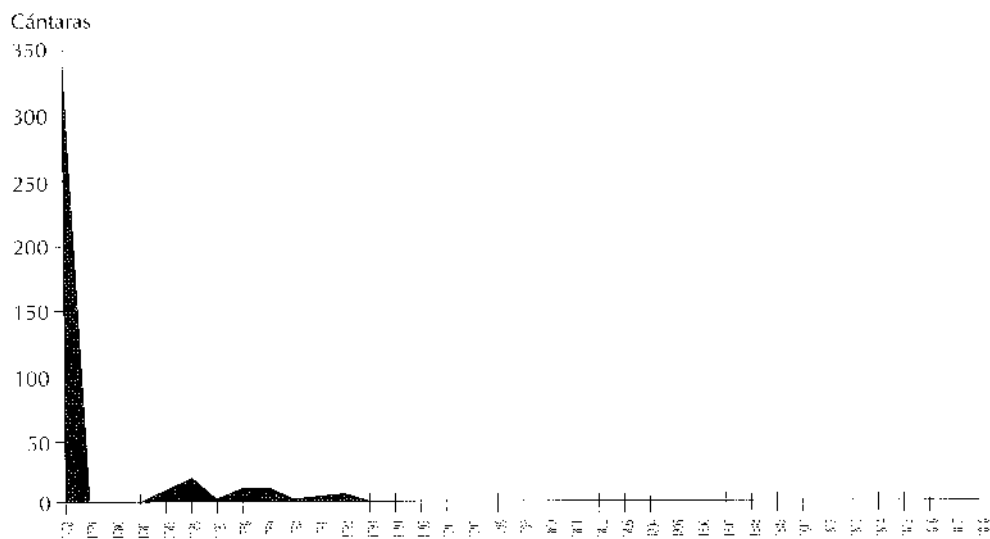
NAVIOS ENVIADOS CON PRODUCTOS MALAGUEÑOS DESDE PASAJES 1778-1818

<i>Año</i>	<i>Barco</i>	<i>Destino</i>	<i>Capitán</i>
1785	Fragata Santa Teresa	Maracaibo- Guayana La Guayra	J.P. Goicoechea
1786	Fragata San Ignacio	La Guayra	José V. Sánchez
	Fragata San Fermin	Maracaibo	J.M. Goicoechea
	Bergantín S. Juan Bautista	La Guayra	J.I. Alzate
	Fragata Santa Teresa	Maracaibo-Guayra	J.J. Mendizábal
1787	Fragata La Felicidad	La Guayra	J.M. Goicoechea
1788	Fragata Santa Teresa	La Guayra-Maracaibo	J.P. Goicoechea
	Bergantín S. Juan Bautista	La Guayra	G. Echagoyen J.
	Fragata San Antonio	La Guayra	M. Jauregui
1798	Fragata La Felicidad	Maracaibo	J. Gorrizarena
	Fragata N/Sra. de Begoña	La Guayra	J.I. Alzate
	Fragata Santa Teresa	La Guayra	Ignacio Ladrón
1790	Fragata La Guipuzcoana	la Guayra	Francisco Blanco
1791	Fragata Santa Teresa	La Guayra	J.V. Alocén
1792	Fragata San Antonio	Maracaibo	J.J. Mendizábal
	Bergantín El Filipino		Ignacio Ladrón

VINO MALAGUEÑO EMBARCADO EN SANTANDER RUMBO A AMÉRICA



VINO MALAGUEÑO EMBARCADO EN PASAJES RUMBO A AMÉRICA



NOTAS

1. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Indiferente General, leg. 2162-2210, 2224, 2238, 2240, 2404, 2415-2454, 2467. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 568, 1101-1118, y Secretaría de Marina, leg. 513.
2. TOWNSEND, J.: *Viaje por España en la época de Carlos III, 1786-1787*. Ed. Turner. Madrid. 1988. págs. 212 y 318. BEJARANO, J.L.: *Historia del Consulado y de la junta de Comercio de Málaga*. Málaga. 1877. págs. 6-7. Citado por J. Lacomba en: *Crecimiento y crisis de la economía malagueña*. Málaga. 1987.
3. ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CANTABRIA, Real Consulado, leg. 5, de 30 de octubre de 1790.
4. GÁMEZ AMIÁN, A.: *Aproximación a la influencia del Libre Comercio con América en la economía de Andalucía Oriental. El Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Fundación Banco Exterior. Madrid. 1987. págs. 123-137. CARRILLO MARTOS, J.L.: "Enfermedad y sociedad en la Málaga del S.XIX". *Gibraltar*, 24. (Málaga). (1972). págs. 137-161.
5. GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián. 1990. DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *La Real Compañía de Filipinas*. E.E.H.A. Sevilla. 1965.
6. MIGUEL LÓPEZ, I.: *Las relaciones comerciales Guipúzcoa-América, 1796-1818*. Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián. En trámites de publicación.
7. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Indiferente Genral, leg. 2205.
8. TOWNSEND, J.: *Luces y reformismo. La Sociedad Económica de Amigos del País de Granada en el S.XVIII*. Granada. 1984. págs. 297 y ss.
9. GARZÓN PAREJA, M.: *La industria sedera en España. El arte de la seda en Granada*. Granada. 1972. págs. 291-299.
10. Valoración del Reglamento de Comercio Libre de 1778, que se mantiene todo el periodo. Se exceptúa la partida venezolana de 1789 que se presenta a veintiocho rs. la cántara.
11. MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes, 1778-1795*. Publicaciones de la Univ. de Valladolid. Valladolid. 1992.
12. MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano a través de Pasajes*. San Sebastián. 1990. págs. 73 y 75.
13. ROMERO GÚZMAN, A.: *Málaga y el comercio americano en el S.XVIII*. Granada. 1974. pág. 18.
14. LÓPEZ GONZÁLEZ, J.J.: "El comercio y el movimiento portuario de Málaga durante el reinado de Carlos IV". *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, 1976. T.I. pág. 310.
15. MORILLA ORTIZ, J.: *Introducción al estudio de las fluctuaciones de precios en Málaga, 1787-1829*. Málaga. 1972.