

«A TOWNE FAMOUS FOR ITS PLENTY OF RAISINS AND WINES». MÁLAGA EN EL  
COMERCIO ANGLO-ESPAÑOL EN EL SIGLO XVII

---

**JOSÉ IGNACIO MARTÍNEZ RUIZ**

Universidad de Sevilla

**RESUMEN:** *Este artículo analiza el proceso de integración de la economía malagueña en el comercio internacional en el siglo XVII, un proceso en el que los mercaderes ingleses y las relaciones mercantiles con Inglaterra desempeñaron un papel fundamental. A partir de fuentes primarias se reconstruyen el tamaño de la colonia mercantil inglesa de Málaga en distintos momentos del periodo, la cuantía y composición de los productos intercambiados y los factores institucionales que hicieron posible que Málaga se convirtiera en un puerto inglés en la España del Seiscientos. Se subraya también la extraordinaria importancia de las exportaciones malagueñas, especialmente de las pasas, en los intercambios españoles con Inglaterra.*

**PALABRAS CLAVE:** Inglaterra. Málaga. España. Comercio Internacional. Pasas. Siglo XVII.

**A TOWN FAMOUS FOR ITS ABUNDANCE OF RAISINS AND WINES. ANGLO – SPANISH  
COMMERCE IN THE XVII CENTURY**

**ABSTRACT:** *This article examines the key role played by English merchants in the integration process of Malaga's economy into seventeenth century international trade. Among other topics, it analyses —from primary sources— the size of the English colony in Malaga at different times during the period, the amount and composition of commodities exchanged, and the institutional factors that allowed Malaga to become an “English port” in Spain. It also stresses the importance that Malaga raisins had in Anglo-Spanish trade.*

**KEY WORDS:** England. Malaga. Spain. International Trade. Raisins. Seventeenth Century.

---

José Ignacio Martínez Ruiz es miembro del Departamento de Economía e Historia Económica de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad de Sevilla. Dirección para correspondencia: Avda. Ramón de Carranza, n.º 20, casa 2, 6.º D 41011-Sevilla. Correo electrónico: jimruiz@us.es.

El protagonismo del complejo portuario bajo andaluz, esto es, del eje Sevilla-Cádiz, en la economía española e internacional en la edad moderna, protagonismo que se explica, básicamente, por su papel en el comercio colonial americano, ha tenido entre otros efectos el de transmitir la imagen de que las actividades mercantiles desempeñadas por otros puertos del país en los siglos XVI y XVII no tuvieron gran importancia. La periferia marítima española, sin embargo, mantuvo a lo largo de este periodo un comportamiento mucho más dinámico de lo que se había creído tradicionalmente, de ahí la necesidad de incluir los resultados de las investigaciones que se han llevado a cabo en los últimos años en las interpretaciones disponibles sobre la evolución del sector exterior español en la alta edad moderna<sup>2</sup>. Un sector que no se limitaba al comercio colonial, aun siendo este extraordinariamente importante, sino que incluía también poderosos intercambios con el resto de Europa que contribuyeron así mismo a modelar la estructura y composición del comercio exterior español.

Uno de los puertos menos estudiados pero más activos de la España del siglo XVII era Málaga, cuya actividad, en todo caso, no es del todo desconocida gracias fundamentalmente a los trabajos de Quintana Toret y Pulido Bueno. Según aquel, el crecimiento del comercio malagueño recibió «un impulso definitivo (...) entre 1590 y 1610», años en que «la dramática carestía de la cuen-

---

<sup>2</sup> Refiriéndonos tan solo al siglo XVII, periodo en el que se centra este artículo, y sin ánimo de ser exhaustivos, se incluirían entre estas investigaciones las de ZABALA URIARTE A., «The consolidation of Bilbao as a Trade Centre in the Second Half of the Seventeenth Century», *Research in Maritime History*, 15 (1998), págs. 155-175 y GRAFE, R., *Entre el mundo ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional, 1550-1650*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, 2005, sobre Bilbao; de ECHEVARRÍA ALONSO, M.J., *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Santander, 1995, sobre Santander; de MONTOJO MONTOJO, V., *El Siglo de Oro en Cartagena, 1480-1640*, Cartagena, Ayuntamiento, 1993 y VELASCO HERNÁNDEZ, F., *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia: el nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*, Cartagena, Ayuntamiento, 2001, sobre Cartagena; de MARTÍNEZ RUIZ, J.I. y GAUCI, P., *Mercaderes ingleses en Alicante en el siglo XVII. Estudio y edición de la correspondencia mercantil de Richard Houncell & Co.*, Alicante, Universidad, 2008, sobre Alicante; de BIBILONI AMENGUAL, A., *El comerç exterior de Mallorca: homes, mercats y productes d'intercanvi (1650-1720)*, Mallorca, Tall, 1995, sobre Mallorca y de BLANES ANDRÉS, R., *El puerto de Valencia: encrucijada de rutas, productos y mercaderes (1626-1650)*, Valencia, Generalitat, 2003, sobre Valencia. Estados de la cuestión de carácter regional en ZABALA URIARTE, A., «Estado de la cuestión, carencias y líneas de investigación en el comercio cantábrico en la Edad Moderna», *Obradorio de Historia Moderna*, 17 (2008), págs. 113-153, sobre el Cantábrico; de BUSTOS RODRÍGUEZ, M., «Comercio y comerciantes en la Andalucía del Antiguo Régimen», *Obradorio de Historia Moderna*, 17 (2008), págs. 43-76, sobre Andalucía y de FRANCH BENAVENT, R., «El comercio en el Mediterráneo español durante la Edad Moderna», *Obradorio de Historia Moderna*, 17 (2008), págs. 77-112, sobre el Mediterráneo. Merece la pena consultar también las ponencias presentadas por SALVADOR ESTEBAN, E., «España y el comercio mediterráneo en la Edad Moderna», *El comercio en el Antiguo Régimen. III Reunión Científica de Historia Moderna*, Las Palmas, Universidad, 1995, págs. 13-46, sobre el Mediterráneo y por GARCÍA-BAQUERO, A., «El comercio andaluz en la Edad Moderna», *El comercio en el Antiguo Régimen. III Reunión Científica de Historia Moderna*, Las Palmas, Universidad, 1995, págs. 91-108, sobre el comercio andaluz.

ca mediterránea (...) generó una masiva afluencia de los mercaderes septentrionales portando granos bálticos para paliar el hambre». Con ellos —ingleses, neerlandeses, franceses— llegaron también «manufacturas altamente competitivas» para ser intercambiadas por productos locales: pasas, vino, aceite, lana, cueros, seda y azúcar. Hasta 1630, la viticultura y el comercio locales se encuentran «en la cresta de la ola». En la segunda mitad del siglo XVII, por el contrario, el sistema de intercambios configurado en el periodo precedente entró en crisis a causa de la competencia de otros mercados vitícolas, la elevada presión fiscal, el obstruccionismo de los administradores aduaneros, las alteraciones monetarias y la desfavorable coyuntura política internacional. La decadencia de la viticultura malagueña y, con ella, del comercio exterior malagueño, como resultado de esta concatenación de factores adversos perduraría hasta el primer decenio del siglo XVIII<sup>3</sup>. Por lo que se refiere a Pulido Bueno, su principal, pero muy discutida aportación consiste en haber planteado la importancia del mercado andaluz para las manufacturas extranjeras, sobre todo las inglesas, en el siglo XVII, llegando a afirmar que «hasta la década de 1650, el mercado andaluz vino a demandar tantos bienes de consumo como las posesiones americanas españolas». Estas manufacturas habrían sido introducidas principalmente a través del puerto de Málaga, de ahí el interés de su investigación<sup>4</sup>.

Disponemos, pues, de un importante punto de partida a la hora de confirmar, desmentir o matizar lo que constituye la tesis principal de este artículo: que la plena integración de Málaga en la economía internacional se llevó a cabo como consecuencia de la expansión comercial de Inglaterra y en estrecha conexión con esta y que los mercaderes ingleses establecidos en la ciudad llegaron a controlar sectores claves del comercio malagueño, tanto de importación como de exportación. En definitiva, que el estudio de la economía marítima de Málaga en el siglo XVII no se puede llevar a cabo al margen de lo que significara la presencia inglesa en la zona y, en términos más generales, de las transformaciones habidas en el comercio exterior de Inglaterra en el transcurso del Seiscientos<sup>5</sup>. En este trabajo, asimismo, se pone de manifiesto la extraordinaria importancia de las pasas de Málaga para las relaciones mercantiles anglo-españolas. De hecho, los datos disponibles indican que las pasas ocuparon el segundo lugar, tras el vino, de las exportaciones españolas con destino a Inglaterra en el transcurso del Seiscientos.

<sup>3</sup> QUINTANA TORET, F.J., «El comercio malagueño en el siglo XVII», *Pedralbes*, 7 (1987), págs. 79-102. Las citas, en las págs. 83-85.

<sup>4</sup> PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*, Huelva, 1993, pág. 165.

<sup>5</sup> El título del artículo se inspira en L. Roberts, *The Merchants Mappe of Commerce*, London, 1638, capítulo CXIV, donde se dice: «Mallaga is seated on the Mediterranean shore, abounding in reasins, and wines that are knowne by that name, and thence vented to our colder climate, which makes this towne famous for its plenty». La investigación forma parte del proyecto HAR2008-01966.

## LA INTEGRACIÓN DE LA ECONOMÍA MALAGUEÑA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL, IMPULSADA POR MERCADERES DEL NORTE DE EUROPA

La existencia de relaciones mercantiles directas entre Inglaterra y Málaga se encuentra documentada desde la reconquista de la ciudad en 1487, pero la primera referencia conocida que permite realizar una valoración del significado económico de estas relaciones se encuentra en el *Port Book* de Londres correspondiente al periodo comprendido entre el día de S. Miguel de 1567 y el de S. Miguel de 1568. Según este, en el transcurso de ese año llegaron a Londres 65 barcos procedentes de puertos españoles, de los cuales cuatro venían de Málaga y tres de Marbella. La fuente no identifica el origen exacto de 31 de las naves llegadas de España, pero la circunstancia de que la carga principal —si no exclusiva— de diez de estas fueran pasas permite sospechar de forma razonable que procedieran —las naves y/o los productos— de las costas de Málaga<sup>6</sup>. Esto elevaría a 17 la cifra de barcos que llegaron a Londres —siempre por cuenta de ingleses, ya que el documento citado no incluye las importaciones llevadas a cabo por *aliens*, esto es, por extranjeros—, tras haber participado en la vendeja malagueña<sup>7</sup>. A razón de 25 *pieces* por tonelada, estaríamos hablando de la importación de unas 825 toneladas de pasas<sup>8</sup>.

La continuidad de estos intercambios se vio comprometida por los embargos generales decretados contra los bienes de ingleses en España en el último tercio del siglo XVI (1569-1573, 1585 en adelante)<sup>9</sup>. En 1576, por ejemplo, y a pesar de la firma del tratado Cobham-Alba, ni un solo barco partió del puerto de Londres con destino a Málaga<sup>10</sup>. Bristol, segundo puerto del país en orden de importancia, mantuvo en las décadas de 1570 y 1580 un intenso comercio con la Península Ibérica, pero limitado al espacio comprendido entre Lisboa y El Puerto de Santa María<sup>11</sup>. La escasa relevancia del puerto malagueño

<sup>6</sup> Según OTTE, E., *Sevilla, siglo XVI: materiales para su historia económica*, Sevilla, Fundación de Estudios Andaluces, 2008, pág. 163, «la fruta más importante de España era la pasa de Málaga», que se exportaba, «sobre todo a Inglaterra y Flandes», desde Málaga, Vélez-Málaga y Marbella.

<sup>7</sup> Sobre el significado del término vendeja, véase BATAILLON, M., «Vendeja», *Hispanic Review*, 27 (1959), págs. 228-245. En Andalucía, según el diccionario de la RAE, la voz vendeja se refiere a la venta de pasas y otros frutos en tiempo de cosecha.

<sup>8</sup> DIETZ, B., *The Port and Trade of Elizabethan London*, London, London Record Society, 1972.

<sup>9</sup> GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C., *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, Editoria Naval, 1988, págs. 69-104 y 188-203. Estos embargos afectaron de forma directa al primer comerciante inglés residente en Málaga del que tenemos noticias, Nicholas Oursley quien, acusado de contrabando y espionaje, fue encarcelado por las autoridades españolas en octubre 1587 (ALBAN FRASER, J., *Spain and the West country*; Londres, Burns, Oates & Washbourne, 1935, pág. 178).

<sup>10</sup> CROFT, P., *English trade with peninsular Spain, 1558-1625* (PhD., University of Oxford, 1970, pág. 524).

<sup>11</sup> SACKS, D.H., *The Widening Gate: Bristol and the Atlantic Economy*, Berkeley y Los Angeles, University of California Press, 1991, pág. 40. Véase también FLAVIN, S. y JONES, E.T. (eds.),

para el comercio inglés a fines del siglo XVI se deduce, en fin, de la ausencia de mención alguna a Málaga en *The Merchants Avizo*, el principal texto de referencia de la época para los mercaderes ingleses interesados en el comercio con España, publicado en 1589 por John Browne<sup>12</sup>.

Frente a esta situación, los datos disponibles avalan sin la más mínima duda el crecimiento de los intercambios directos entre Inglaterra y Málaga en los primeros años del siglo XVII, momento en el que habría que situar un auténtico *turning point* en la historia del comercio malagueño. En efecto, el número de barcos que abandonaron el puerto de Londres con destino a Málaga pasó de tan solo uno el año 1604 a 24 en 1611-12<sup>13</sup>. Por lo que se refiere a Bristol, a comienzos del siglo XVII «the more interesting changes in the overall pattern of Bristol's trade occurred in the southern markets» donde «Málaga became a major center of Bristol's dealings in the Iberian peninsula»<sup>14</sup>.

Sería ingenuo atribuir al Tratado de Londres de 1604, esto es, a la reanudación del comercio lícito entre Inglaterra y España, la principal responsabilidad de la expansión del comercio inglés en la región de Málaga, aunque no cabe duda de que el fin de las hostilidades entre ambos países y la existencia de una situación de paz general en Europa Occidental en las primeras décadas del siglo XVII debieron facilitar mucho las cosas. La abolición de los privilegios de la *Spanish Company* en 1606, institución que había monopolizado hasta entonces el comercio con España, también contribuyó al relanzamiento de los intercambios entre ambos países por cuanto significó la liberalización de los mismos y ofreció nuevas oportunidades a los centros de producción de textiles del sur del país. Sea como fuere, el factor más importante de cuantos determinaron la intensificación de los intercambios directos entre Málaga e Inglaterra, intensificación que tuvo lugar en el contexto de una expansión general del comercio inglés en el Mediterráneo fue, desde nuestro punto de vista, la superación de uno de los principales problemas de tipo económico, sino el más importante, de cuantos habían limitado hasta entonces la actividad de los mercaderes ingleses en Málaga.

El problema en cuestión no era otro que la existencia de un grave desequilibrio en la balanza comercial debido a la falta de mercancías con las que pagar las compras efectuadas durante el periodo de la vendeja, lo que obligaba a los mercaderes ingleses a utilizar dinero en efectivo a la hora de llevar a cabo sus

---

*Bristol's trade with Ireland and the continent, 1503-1601: the evidence of the exchequer customs accounts*; Dublín, Four Courts Press, 2009.

<sup>12</sup> Según MCGRATH, P. (ed.), *The Merchants Avizo*, Cambridge Mass., Kress Library of Business and Economics, 1957, pág. XIV, el libro debió escribirse entre 1577 y 1584, pues en el texto no aparece mención alguna a la unión de Portugal y España o al rápido deterioro que experimentaron las relaciones anglo-españolas a partir del año 1585.

<sup>13</sup> CROFT, *English trade*, pág. 524. Las cifras se refieren al periodo comprendido entre los días de Navidad de 1611 y 1612.

<sup>14</sup> SACKS, *The Widening Gate*, págs. 44-45.

compras de vino, pasas y aceite<sup>15</sup>. El principal elemento que hizo posible reequilibrar esta balanza, y que sirvió además para poner bajo control de los mercaderes ingleses sectores claves del comercio exterior malagueño, fue la escasez y carestía de los alimentos que comenzó a dejarse sentir en la zona, como en otras partes de España, desde finales del siglo XVI. Esta relación fue advertida por Quintana Toret, como señalamos con anterioridad<sup>16</sup>. Ahora bien, junto a la importación de cereales del norte de Europa resultó fundamental la de pescado, sobre todo de bacalao, procedente de Terranova y Nueva Inglaterra, actividad que contribuyó, probablemente más que la exportación de *new draperies*, al menos en estos años, a la consolidación de la presencia inglesa en la región<sup>17</sup>. Y ello por dos razones principales: en primer lugar, porque los ciclos comerciales de la pesca del bacalao nortatlántico y de la vendeja malagueña encajaban a la perfección, de manera que los *sack ships* que llegaban a Málaga a partir de octubre cargaban de inmediato el vino y las pasas y, a comienzos del invierno, el aceite de oliva que se remitía a continuación a los puertos de Inglaterra y, en segundo lugar, porque la práctica de vender el pescado al contado o, en todo caso, a plazos de tiempo de muy breves, permitía a los mercaderes ingleses disponer de dinero en efectivo para adquirir los productos locales. Se explica así que, ya en la década de 1630, Málaga se hubiera convertido para Inglaterra en «a key market for salt cod»<sup>18</sup>.

Por si esto fuera poco, Málaga fue el puerto ofrecido por las autoridades españolas como punto de refresco y avituallamiento de la primera expedición que llevó a cabo una flota británica al Mediterráneo en el siglo XVII. Nos referimos al viaje realizado en 1620 por Mansell, al frente de seis naves de guerra, con objeto de que los argelinos devolvieran los barcos, bienes y hombres capturados recientemente, viaje considerado como «the dawn of England's career as a Mediterranean power» y en el que participaron también doce barcos mercantes con un total de 2.790 toneladas<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Según TAYLOR, H., «Price Revolution or Price Revision? The English and Spanish Trade after 1604», *Renaissance and Modern Studies*, XII (1968), págs. 5-32, en los diez años siguientes al Tratado de Paz de 1604, «imports from Spain appear to have grown at a rate proportionately greater to imports from any other area of London's trade» (p. 18.), en tanto que según BRENNER, R., *Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*; Princeton, Princeton University Press, 1993, pág. 30, «there was undoubtedly an important rise in the export of new draperies during the early Stuart period. But even here the point of saturation seems to have been reached very quickly».

<sup>16</sup> QUINTANA TORET, «El comercio malagueño», pág. 83.

<sup>17</sup> FISHER, F.J., «London's Export Trade in the Early Seventeenth Century», *The Economic History Review*, Second Series, III (1950), págs. 151-161.

<sup>18</sup> POPE, P.E., *Fish into Wine. The Newfoundland Plantation in the Seventeenth Century*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2004, pág. 89. La importancia del mercado español para el pescado inglés se refleja asimismo en el hecho de que los precios del bacalao de Terranova que se comunicaban anualmente al *Board of Trade* se expresaran en reales castellanos (DAVIS, 1962, pág. 229).

<sup>19</sup> CORBETT, J.S., *England in the Mediterranean. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits, 1603-1713*, London, Longmans, 1904, vol. I, pág. VI. La llegada a Málaga tuvo lugar a comienzos de noviembre del año 1620, esto es, en plena vendeja.

La presencia de Mansell en Málaga vino a coincidir con la de otro personaje, en este caso un aventurero escocés llamado William Lithgow quien, para su desgracia, fue detenido y torturado por la Inquisición malagueña acusado de espía primero y de hereje después. Lo interesante del caso radica en que la movilización de los mercaderes ingleses que residían en Málaga en favor de Lithgow, finalmente liberado y repatriado a Inglaterra en uno de los barcos de la expedición de Mansell, el *Vanguard*, nos permite conocer el tamaño de la colonia mercantil inglesa de Málaga en 1620. Estaríamos hablando de un mínimo de ocho individuos: Richard Wilds (cónsul), Richard Busbichte, John Corney, Hanger, Stanton, Cooke, Rowley y Woodson<sup>20</sup>.

El fracaso del *match* entre el príncipe de Gales, quien permaneció en España desde la primavera hasta el otoño de 1623, y la infanta María, una de las hijas de Felipe III, supuso un duro revés para las relaciones entre ambos países, enfrentados también por la cuestión del Palatinado además de por otro tipo de motivos incluidos los religiosos, desembocando esta situación en una ruptura abierta que se prolongó entre 1625 y 1630. La firma del Tratado de Madrid este último año puso, de momento, punto y final al enfrentamiento y permitió un acercamiento entre Inglaterra y España que los mercaderes de aquel país, cada vez más introducidos en el comercio malagueño, trataron de aprovechar de inmediato. A su regreso a Málaga, sin embargo, se encontraron con una importante subida de impuestos que afectaba a las mercancías que constituían la base de su actividad en la zona: el pescado, el aceite y el vino, además de las pasas. Sus protestas ante Lord Aston, embajador inglés en España, nos permiten llevar a cabo una aproximación cuantitativa a lo que fuera el comercio inglés en Málaga a mediados de la década de 1630<sup>21</sup>. Por ellas sabemos que cada año tocaban en el puerto de Málaga unos 80 barcos de pabellón inglés y que estos barcos desembarcaban 20.000 quintales de pescado y cargaban 1.000 pipas de aceite<sup>22</sup>. Los mercaderes ingleses se encontraron, igualmente, con el hecho de que desde el año 1628 la ciudad de Málaga, en lo que se conoce como cabildo de rompimiento, establecía un precio mínimo de venta de la pasa y el vino que se extraían por el puerto<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> LITHGOW, W., *The totall discourse*, London, 1632, pág. 481.

<sup>21</sup> National Archives (NA), State Papers (SP) 94/38, f. 167 (carta de John Harris, cónsul, y de otros cuatro mercaderes ingleses residentes en Málaga al embajador en España Lord Aston, Málaga 5 de agosto de 1636) y NA, SP 94/39, ff. 50-51 («Impositions on merchants at Malaga»).

<sup>22</sup> La cifra de 20.000 quintales es coherente con las cantidades de bacalao introducidas en los meses de octubre a diciembre de 1628, el periodo de mayor actividad importadora por tratarse de una actividad de marcado carácter estacional, y que ascendieron a 21.199 quintales. Los derechos pagados por el bacalao significaron el 50% del total de la recaudación efectuada en estos meses, lo que da idea de su importancia para el comercio malagueño.

<sup>23</sup> AMMA (Archivo Municipal de Málaga), Originales, 13. Real Provisión de la Chancillería de Granada, fechada el 8-10-1631, a petición de Tomás Vibalfor y otros mercaderes ingleses, reclamando información al escribano de la ciudad de Málaga ante quien pasaban los autos y diligencias relativos a los precios de las pasas y el vino. Esta práctica fue establecida en virtud de una real cédula de 3-8-

A pesar de estas protestas, lo cierto es que con España enfrentada a las Provincias Unidas —desde la finalización de la Tregua de los Doce Años en 1621 hasta la firma del Tratado de Munster en 1648— y a Francia —desde 1635 a la firma del Tratado de los Pirineos en 1659—, los mercaderes ingleses se encontraron con el camino prácticamente expedito —excepción hecha de las ciudades hanseáticas y de Dinamarca— para sacar el máximo provecho a la extraordinaria y privilegiada situación en que se encontraban<sup>24</sup>. Por todo ello, es probable que fuera entonces, y no antes, cuando al pescado de Terranova y Nueva Inglaterra viniera a sumarse la oferta masiva de manufacturas inglesas, unas manufacturas que, como el bacalao noratlántico, contribuirían a financiar las compras de vino, pasas y aceite, evitando así la necesidad de recurrir al pago en metálico<sup>25</sup>. Algo parecido ocurrió por lo que se refiere a la oferta de servicios de transporte<sup>26</sup>.

### PRIMACÍA DE LOS MERCADERES INGLESES EN EL COMERCIO EXTERIOR MALAGUEÑO

En el transcurso del segundo tercio del siglo XVII, la función de Málaga como centro redistribuidor de mercancías importadas —debido a su escasa población, la ciudad en sí no era un gran centro de consumo— no hizo más que afianzarse y en este proceso el papel desempeñado por los mercaderes y las mercancías inglesas fue fundamental<sup>27</sup>.

Desde un punto de vista institucional, la primera medida dirigida a favorecer este objetivo la encontramos en la creación del Consulado de Málaga el 9

---

1628, según recoge PONCE RAMOS, J.M., *La hermandad y montepto de viñeros en la edad moderna*, Málaga, Diputación Provincial, 1995, parte 1. Parece ser que la norma se incumplió desde un primer momento, de manera que su función principal fue la de servir de referencia para el cobro de impuestos.

<sup>24</sup> Para el análisis de lo que significó la exclusión neerlandesa de los puertos de Andalucía entre 1621 y 1648, véase ISRAEL, J., *La República Holandesa y el Mundo Hispánico, 1606-1661*, Madrid, Nerea, 1997 [1982].

<sup>25</sup> Esta necesidad no llegó a desaparecer por completo. El 26-11-1651, con motivo de la alternación de los cuartos, el mercader inglés en Alicante Richard Houncel, escribe a su agente en Valencia, Lázaro del Mor, manifestándole que, afortunadamente, había podido convertir todos sus efectos en plata, «con que se comprarán las mercaderías sin escrúpulo alguno en Málaga y la Andalucía» (MARTÍNEZ RUIZ y GAUCI, *Mercaderes ingleses*, pág. 436).

<sup>26</sup> Con motivo del embargo de urcas con destino al socorro de Curaçao, atacada por los holandeses, la Junta de Guerra se dirigió el 3-4-1636 al Consejo de Indias para que gestionara la obtención de medios de transporte. En la resolución se dice que a falta de urcas se podrían valer de navíos ingleses «que allí [en Sanlúcar de Barrameda] o en Málaga es imposible que falten» (Archivo General de Indias, Indiferente, leg. 1872).

<sup>27</sup> No abordamos en este trabajo el papel de Málaga como centro redistribuidor de mercancías inglesas con destino a otros puertos del Mediterráneo, como Génova o Livorno, del que también existe constancia documental (TAYLOR, «Price Revolution», pág. 17).

de abril de 1633, operación que se llevó a cabo «a pedimento de la nación inglesa»<sup>28</sup>. Una afirmación tan rotunda no deja de ser paradójica pues, según las Ordenanzas del Consulado, el prior tenía que ser «natural destes Reynos» y los cónsules, cuatro en total, uno de Castilla, otro de Aragón o Portugal, otro de «mis reynos y provincias de Italia, o Génova» y otro de «mis estados de Flandes, y provincias de Alemania y del Norte», esto es, en ningún caso extranjeros<sup>29</sup>. Sea como fuere, la creación del Consulado podía suponer una ventaja para los mercaderes extranjeros, ingleses incluidos, desde el momento en que el prior y los cónsules habrían de entender en

«las diferencias y debates que ouiere entre mercader y mercader, y sus compañeros y factores, sobre el trato de mercaderías, assí sobre trueques y compras y ventas y cambios y seguros y quantas y compañías que ayan tenido y tengan, y sobre fletamentos de naos, y sobre las factorías que los dichos mercaderes ouieren dado a sus factores, ansi en nuestros Reynos como fuera dellos»,

todo ello en aras de la brevedad y «según estilo de mercaderes». La institución, asimismo, entendería en materia de quiebras «siendo todos los litigantes acreedores de la misma jurisdicción del Consulado», pues si no lo era alguno de ellos correspondería juzgar al corregidor de la ciudad de Málaga o a la justicia ordinaria.

Aunque las Ordenanzas contemplaban que las decisiones de prior y cónsules pudieran ser apeladas ante el corregidor de Málaga en su calidad de superintendente del Consulado, el cabildo municipal mostró una fuerte oposición a la creación de la institución por lo que suponía de menoscabo de su autoridad y jurisdicción que, primero, trató de evitar y, luego, de desacreditar<sup>30</sup>. En efecto, según el cabildo malagueño, quienes habían promovido la creación del Consulado eran «gente sin sustancia (...) que solo mercan de los navíos que vienen a este puerto de paso» y lo único que pretendían era «echar un pecho de un tercio por ciento en las mercaderías que entraren de todas partes asy destes reynos como estraños». En Málaga, pues, según el cabildo no existía la menor necesidad de Consulado «para los fletamentos, cédulas de cambio, averías y otros enbrasos»<sup>31</sup>.

Las dificultades existentes para controlar el Consulado —cuya desaparición llegaron incluso a pedir el año 1640<sup>32</sup>— y la falta de operatividad de la institu-

<sup>28</sup> Archivo General de Simancas (AGS), Estado, leg. 2672, cit. por PULIDO, *Almojarifazgos y comercio*, pág. 40. Adviértase la coincidencia temporal del proceso que condujo a la creación del Consulado de Málaga con el restablecimiento de la paz entre Inglaterra y España el año 1630 y con las dificultades que encontraron los mercaderes ingleses a su regreso a Málaga.

<sup>29</sup> Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARCHG), Pleitos, caja 5347, n.º 20.

<sup>30</sup> AMMA, Actas Capitulares, 30-3-1633. La ciudad otorga poder a su procurador mayor para contradecir «lo que por algunos vezinos y personas se yntenta en razón de que aya consulado en ella».

<sup>31</sup> AMMA, Actas Capitulares, 7-5-1633.

<sup>32</sup> PULIDO, *Almojarifazgos y comercio*, pág. 49. Para ello ofrecieron un servicio de 11.000 ducados. A pesar de todo, los mercaderes ingleses siguieron utilizando el Consulado para la defensa

ción, explican la búsqueda por parte de los mercaderes ingleses que vivían en Málaga de una alternativa institucional que resultara más firme y segura en la defensa de sus intereses<sup>33</sup>. La figura elegida fue la creación de un juez conservador con jurisdicción privativa, privilegio que obtuvieron el 19 de marzo de 1645. Para lograrlo, se unieron a los mercaderes ingleses de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, con quienes pagaron al rey un total 2.500 ducados de plata. La importancia que tuvieron el juez conservador de la nación inglesa y el resto de privilegios obtenidos el 19 de marzo de 1645, contrasta con la escasa cuantía del servicio pecuniario a la Corona y debe ser analizado, y comprendido, a la luz de la necesidad española de contar con apoyo inglés para garantizar la conducción de plata a los Países Bajos, un apoyo que se materializó en la utilización de barcos y puertos —en especial, Dover— ingleses por parte de la Monarquía Católica<sup>34</sup>.

La primacía de los mercaderes ingleses en el comercio malagueño a mediados del siglo XVII se encuentra avalada por numerosos testimonios. Como es sabido, el principal producto de exportación de la tierra de Málaga eran las pasas, que se consumían de forma prioritaria en Inglaterra —y no solo como alimento puesto que también se utilizaban en la fabricación de *brandy*— y Alemania<sup>35</sup>. Pues bien, los datos relativos a las exportaciones de pasas entre 1651 y 1654, para las que disponemos de relaciones nominales, ponen claramente de manifiesto el predominio incontestable de los mercaderes ingleses tal y como detallamos a continuación.

Entre marzo de 1651 y febrero de 1654, esto es, en el transcurso de tres años, se embarcaron por el puerto de Málaga 424.393 arrobas de pasas (unas 4.800 toneladas, a razón de 11,5 kilogramos por arroba). Una vez identificados la mayor parte de los exportadores podemos concluir que no menos del 40 % de las mismas fueron extraídas por mercaderes ingleses, siendo asimismo ingleses al menos seis de los dieciséis mayores exportadores (incluidos el primero, el segundo y el quinto)<sup>36</sup>.

---

de sus intereses (ARCHG, Pleitos, caja 463, n.º 7). La extinción oficial de este se llevó a cabo el año 1654 a petición de las naciones flamenca, alemana y hanseática.

<sup>33</sup> Según BEJARANO ROBLES, F., *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga (1785-1859)*, Madrid, Instituto Jerónimo Zurita, 1957, pág. 6, la creación del Consulado de Málaga «quedó desvanecida o anulada entre las peripecias de aquella época, tan nefasta par los intereses nacionales».

<sup>34</sup> KEPLER, J.S., *The Exchange of Christendom: the International entrepôt at Dover, 1622-1641*, Leicester, Leicester University Press, 1976. En 1636-1638 Málaga fue el segundo puerto de destino de las reexportaciones de Dover con destino a España (TAYLOR, 1972, pág. 280).

<sup>35</sup> En el año 1634 las pasas constituyeron el segundo capítulo en importancia de las mercancías procedentes de España y Portugal (incluidas las «islas Atlánticas» de ambos países) e importadas por el puerto de Londres y por mercaderes ingleses. Su valor ascendió a 38.468 libras esterlinas, por detrás del azúcar (100.046), pero muy por delante del tabaco (23.723) y de la lana (20.157) (MILWARD, A., *The Import Trade of London, 1600-1640*, PhD., Londres, University of London, 1956). Ni que decir tiene que el grueso de estas pasas procedía de Málaga, pues la producción de Denia era muy inferior.

<sup>36</sup> AMMA, Contaduría, leg. 31. Cita la existencia de este documento QUINTANA TORET, «El comercio malagueño», pág. 399. Los únicos que rivalizaban con los mercaderes ingleses en el comercio

CUADRO 1: EXPORTADORES DE MÁS DE 10.000 @ DE PASAS POR EL PUERTO DE MÁLAGA (1651-1654)

Nombre	Nación	@
Domingo Rodríguez Francia	inglés	31.272
Guillermo Jaquesson	Inglés	22.486
Guillermo de Hecof (Cof)		18.832
Francisco y Manuel Phelipe Prieto		18.840
Duarte Marlo	inglés	16.743
Phelipe Lançon (sólo o en Cía.)		13.450
Joachin Alers (sólo o con Manuel Pimienta)	flamenco	13.752
Reymundo Traves (Travis)	inglés	13.775
Rodrigo Elrs (Clers)	hanseático	13.345
Simón Monforte	hanseático	12.881
Juan Jiménez Jurado		12.034
Reynaldos Rulant (Rulart)	flamenco	11.828
Juan Smith (Esmithers) (sólo o en Cía.)	alemán o flamenco	11.826
Ricardo Pendarvez	inglés	11.172
Andrés Massa	flamenco, neerlandés o hanseático	10.758
Guillermo Luis	inglés	10.271

Fuente: AMMA, Contaduría, leg. 31.

También está documentada la participación de mercaderes ingleses en las exportaciones de vino y aceite, aunque en este caso la información disponible es mucho más fragmentaria y menos concluyente. Entre los días 22 de septiembre y 16 de noviembre del año 1645 se embarcaron por el puerto de Málaga 10.048 pipas de vino (7.103 pipas y 2.582 botas) y 172 pipas de aceite<sup>37</sup>. Guillermo Luis, mercader inglés, figura como tercer mayor exportador de vino, con 637,5 pipas y 26 botas, tras los hanseáticos Rodrigo Lers (probablemente se trata del mismo Rodrigo Elrs o Clers citado en el cuadro 1), con 1.114 pipas, y Simón Monforte, con 775,5 pipas. Juan Pinter, también mercader inglés, ocupa el quinto lugar con 439

de la pasa eran los hanseáticos, como se puede ver también en NEWMAN, K., «Hamburg in the European Economy, 1660-1750», *The Journal of European Economic History*, 14 (1985), págs. 57-93.

<sup>37</sup> AMMA, Contaduría, leg. 84. Cita la existencia de este documento QUINTANA TORET, «El comercio malagueño», pág. 399.

botas de vino. En 1649 y 1650 los envíos a Inglaterra debieron reducirse de manera drástica, en el primer año debido a la epidemia de peste que sufrió Málaga y en el segundo a su precio: la bota de vino, puesta a bordo en Málaga, costó 700 reales en 1650 «a price that was never known»<sup>38</sup>.

En cuanto a la lana, producto sobre el que hasta el presente carecíamos de información cuantitativa alguna, de las 108.712 arrobas exportadas por la aduana de Málaga entre los años 1646 y 1656, tan solo 204 fueron extraídas por ingleses, en concreto, por Ricardo Venítes el año 1650<sup>39</sup>. En este caso, por consiguiente, los datos disponibles ponen claramente de manifiesto la existencia de un predominio absoluto de los mercaderes flamencos, seguidos por los hanseáticos e italianos.

CUADRO 2: EXPORTADORES DE MÁS DE 1.000 @ DE LANA POR EL PUERTO DE MÁLAGA (1646-1656)

Nombre	Nación	@
Juan Díaz de Amezquita		16.400
Pedro Truxillo	regidor de Málaga	15.409
Pedro y Juan Bautista Velero	flamencos	12.724
Justo Tolenaar	flamenco	12.091
Juan de Molina	flamenco	9.830
Juachin Alerez y Cía.	flamenco	9.293
Juan Bueno (sólo o con Angel María)	veneciano	5.470
Andrés Bancaltalbeque	flamenco, neerlandés o hanseático	4.472
Adrián Tolenaar	flamenco	4.378
Rodrigo Bortman (sólo o en Cía.)	hanseático	3.353
Mauricio Helmez (sólo o en Cía.)	flamenco	2.891
Francisco Núñez Silva		2.496
Constantino Suárez		1.104
Anjelo María Guiponi	italiano	1.037
Baldovinos Colman	flamenco	1.008

Fuente: AMS, Antiguos, 852

<sup>38</sup> Las importaciones de vino de Málaga por el puerto de Londres se redujeron a la mitad el año 1650 (STECKLEY, G.F. (ed.), *The letters of John Paige, London merchant, 1648-1658*, Londres, London Record Society, London, 1984, pág. 29).

<sup>39</sup> Archivo Municipal de Sevilla (AMS), Antiguos, 852.

Por lo que se refiere a las importaciones, nos referimos con anterioridad a la importancia del pescado y, más en concreto, del bacalao e indicamos el dato de que los mercaderes ingleses introducían en Málaga a mediados de la década de 1630 unos 20.000 quintales anuales, cifra que probablemente no experimentó cambios significativos en las décadas siguientes.

Además de pescado, los mercaderes ingleses importaban también otros productos, entre los cuales destacan las manufacturas de lana. Gracias a la información proporcionada por el Consulado de Sevilla, institución que tuvo a su cargo el arrendamiento del almojarifazgo mayor entre 1647 y 1656, conocemos la cuantía de los impuestos pagados por los contribuyentes que introdujeron tejidos ingleses por cada uno de los puertos del distrito del almojarifazgo mayor así como la identidad de los mismos<sup>40</sup>. En el caso de Málaga, lo primero que llama la atención es su cuantía, tanto considerada en sí misma como, más aún, cuando se compara con la de otros puertos andaluces como Sevilla o Cádiz. El 37,1 % del total de la recaudación de todo el distrito del almojarifazgo mayor de Sevilla entre febrero de 1647 y abril de 1655, distrito que, como es sabido, se extendía desde la frontera de Portugal hasta el Reino de Murcia, se obtuvo en la aduana de Málaga, tan solo superada por la de Sevilla (41,1 %), pero muy por delante de la de Cádiz (12,6 %). ¿Cómo explicar un porcentaje tan elevado?

Para empezar, los derechos que se pagaban en Málaga eran notablemente inferiores a los de cualquier otro puerto del almojarifazgo mayor con la única excepción de Puerto Real. En efecto, cuando en 1661 se llevó a cabo una averiguación de los derechos de entrada que se pagaban en las distintas aduanas de Andalucía con motivo del inicio de un periodo de gestión directa de la renta, dirigido a reducir e igualar lo que se pagaba en cada una de ellas, se halló que en Sevilla ascendían al 26-31 % mientras que en Málaga tan solo eran del 11,75 %, es decir, bastante menos de la mitad y los más bajos de Andalucía<sup>41</sup>.

En Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María, aunque los derechos eran menores que en Sevilla las mercancías inglesas sufrían un trato discriminatorio, de manera que tenían que pagar un 2,5 % más (de ahí la existencia en el cuadro 3 de dos porcentajes en las «mercaderías que entran por mar», en el caso de Sanlúcar de Barrameda, y en «todas las mercaderías no comprendidas en los apartados siguientes» en el caso de El Puerto de Santa María).

<sup>40</sup> AGS, Contadurías Generales, leg. 2162. PULIDO, *Almojarifazgos y comercio*, hace un detallado análisis de este documento.

<sup>41</sup> Biblioteca del Ministerio de Economía y Hacienda (BMEH), libro 26037, Acuerdos y autos generales de la administración de los almojarifazgos mayor y de Indias de la ciudad de Sevilla y sus puertos, fol. 49.

CUADRO 3: ALMOJARIFAZGO MAYOR DE SEVILLA: DERECHOS DE ENTRADA EN 1661 (%)

<b>CADIZ</b>		<b>SEVILLA</b>
Tejidos de lana y algodón	19,25	26
Tejidos de oro y plata falsa, galones, botones, corambre (excepto el de Berbería), pinturas	22,75	31
Sedas, tejido de oro y plata, lencería	17,75	s.d.
Mercaderías de Berbería (cera, corambre y otras)	16,75	31
Mercaderías de Canarias y Portugal	15,75	26
Mercadería y frutos de España que entran por tierra	15,75	26
<b>SANLÚCAR DE BARRAMEDA</b>		
Mercaderías que entran por mar	16,75-19,25	26
Mercaderías que entran por tierra	18,5	26
Mercaderías de Berbería, oro y plata falso o fino, corambre, pinturas, sedas y otros vedados de fuera del Reino	21,75	31
<b>JEREZ DE LA FRONTERA</b>		
Todas las mercaderías no comprendidas en los apartados siguientes	22,75	26
Azafrán, ropa hecha y corambre de la tierra	20,75	26
Mercancías de Berbería, becerros de Inglaterra, plata y oro falso o fino y otros	27,75	31
<b>PUERTO DE SANTA MARÍA</b>		
Todas las mercaderías no comprendidas en los apartados siguientes	17-19,5	26
Mercaderías de Berbería y géneros vedados	22	31
<b>PUERTO REAL</b>		
Géneros que entran por mar y que deben ondeaje	12,25	26
Géneros que entran por mar y que no deben ondeaje	7	26
<b>MALAGA</b>		
Todas las mercaderías	11,75	26
<b>VÉLEZ-MÁLAGA</b>		
Todas las mercaderías	11,75	26

Fuente: BMEH, libro 26037.

A la hora de valorar estos datos hemos de tener en cuenta, asimismo, que la situación que refleja el cuadro anterior era resultado de cambios que habían tenido lugar en los últimos 25 o 30 años —los derechos de la aduana de Sevilla

ascendían al 19 % en 1635 y al 22 % en 1645<sup>42</sup>—, circunstancia que reforzaría el creciente interés de los mercaderes ingleses por encontrar una alternativa a Sevilla, Cádiz o cualquier otro puerto del sur de España a la hora de introducir sus productos en el mercado español<sup>43</sup>. Esa alternativa fue Málaga. Y decimos en el mercado español porque Málaga, como es sabido, no era un puerto habilitado para el comercio con las Indias. Esto no quiere decir, sin embargo, que no existieran intentos para acabar con esta situación, tanto de facto como desde la legalidad. Dentro del primer supuesto se puede mencionar el caso del mercader veneciano afincado en Málaga Juan Bueno Çipión quien, junto con Enrique Plumer, Alonso Guerrero y Juan Feines, residentes también en Málaga, fletó el año 1657 un navío cargado de vino, aceitunas «y cinco frangotes pequeños de diferentes géneros» para Trinidad y costas de Tierra Firme «que fue descaminado en el puerto de Santa Cruz», en Canarias. El barco, neerlandés como su capitán, había salido de Málaga con licencia de contrabando para Amsterdam, pero en lugar de dirigirse a la ciudad holandesa tomó rumbo a Tenerife donde buscaría «piloto práctico para la costa de Tierra Firme». Una vez en las Indias y aprovechando la presencia en la expedición de Alonso Guerrero, partícipe en la cuarta parte de la carga, trataría de negociar «como español». No está del todo claro que las cosas fueran exactamente así pues en Canarias se averiguó que el barco tenía en realidad orden para dirigirse a Jamaica, conquistada por Inglaterra tan solo dos años antes. Entrando en el fondo de la cuestión, el Consejo de Indias consideró la operación un gravísimo delito, pues si se consintiera «resultaría dar ocasión a introducir que naveguen a Yndias los extrangeros saliendo de todos los puertos sin rexistro»<sup>44</sup>.

La importación de tejidos ingleses por la aduana de Málaga se encontraba bajo control absoluto de los mercaderes de esta nación, con Duarte Marlo, Tomás Colin, Raimundo Traver, Guillermo Luis, Guillermo Usman y Giles Ductor a la cabeza de una lista de contribuyentes que llegó a superar la veintena en 1653 y 1654. También merece la pena subrayar la fuerte estacionalidad de las importaciones, que coinciden casi plenamente con la vendehija a excepción del año 1653, en que el 45 % de las importaciones tuvo lugar en el mes de mayo, circunstancia completamente atípica, y seguramente atribuible a las alteraciones producidas en las pautas del comercio malagueño por la primera guerra anglo-holandesa (gráfico 1)<sup>45</sup>.

<sup>42</sup> GIRARD, A., *Le commerce français à Seville et Cadix au temps des Habsbourg: contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI et XVII siècles*, Paris, E. de Boccard, 1932, pág. 45.

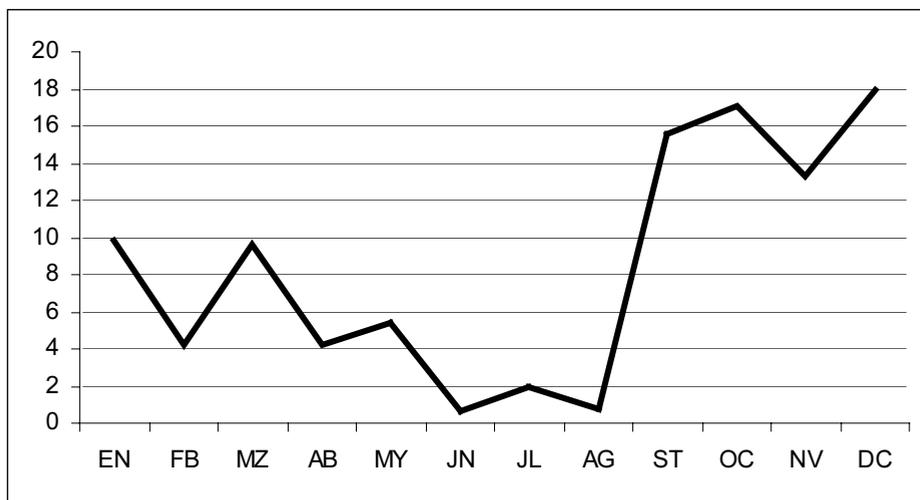
<sup>43</sup> Se explica así que no solo con objeto de financiar las compras de productos de la tierra sino también para aprovechar la existencia de una fiscalidad tan ventajosa, al menos en términos comparados, los mercaderes ingleses trataran de potenciar la función de Málaga como puerto y puerta de entrada para los mercados del interior andaluz e, incluso, de otras zonas de España.

<sup>44</sup> AGI, Indiferente, 771. En casa de Bueno Çipión, quien logró escapar, se hallaron mercancías por valor de 20.000 ducados, averiguándose también que tenía prevenidos para zarpar cuatro navíos.

<sup>45</sup> AGS, Contadurías Generales, leg. 2162.

GRÁFICO 1: ESTACIONALIDAD DE LAS IMPORTACIONES DE TEJIDOS INGLESES POR LA ADUANA DE MÁLAGA (1647-1655)

(Según los derechos recaudados en todo el periodo, en millones de reales)



Fuente: AGS, Contadurías Generales, leg. 2162.

### LOS INTERCAMBIOS SOBREVIVEN AL DETERIORO DE LAS RELACIONES POLÍTICAS

Así estaban las cosas cuando el día de navidad del año 1654 tenía lugar la salida de Portsmouth, en el sur de Inglaterra, de una expedición dirigida a las Indias españolas que, tras fracasar en su intento de conquistar Santo Domingo, terminó apoderándose de Jamaica. Una acción de este tipo, claramente premeditada, no podía conducir más que a un enfrentamiento abierto, como en efecto ocurrió.

La guerra contra España, declarada por Cromwell a comienzos de octubre de 1655 —Felipe IV había ordenado en septiembre el embargo de los bienes pertenecientes a ingleses que se encontraran en España—, tuvo efectos devastadores sobre las relaciones comerciales entre ambos países<sup>46</sup>. Según se contiene en una petición presentada ese mismo mes por «los mercaderes que comercian con España y sus dominios» al Lord Protector, destinada a mostrar las consecuencias del conflicto para la economía inglesa,

<sup>46</sup> Los mercaderes ingleses residentes en Málaga comunicaron el 21 de septiembre de 1655 a los «Malaga merchants» en Londres que sus bienes y libros habían sido secuestrados por las autoridades españolas, en una carta firmada por diecisiete individuos: Henry Beare, Beset Raundon, Edward Bron, Bunster, Throphilui Floydel, John Flyson, Tho. Goddard, Thomas Gregorie, Thomas Heathcott, William Jackson, Markow, Richard Pendarves, Henry Plombe, John Ryves, Edmond Travers, Thomas Tucker y John Woode (Bodleian Library, Rawlinson mss., A.30.409).

«there are transported and spent in Spain and its territories as great quantities of our native manufactures as in all foreign parts besides, and more than  $\frac{3}{4}$  parts of all the fish of English taking»,

actividad esta última de vital importancia no solo para la economía sino también para la defensa de Inglaterra por constituir los barcos de pesca una auténtica escuela de marinos y contribuir al aumento de las fuerzas navales del país. De España, a su vez, se importaban diversos productos (hierro, aceite, cochinilla, tabaco, vino, pasas, lana) y se obtenía «great store of monies» que luego se enviaba a Italia, Turquía y las Indias Orientales «for the better advance of those merchants affaires».

Las ventajas derivadas del comercio con España eran también muy importantes para la hacienda pública inglesa, por los ingresos que proporcionaba al fisco. Así, por ejemplo, y reproducimos este caso por referirse expresamente al caso que nos ocupa, 100 libras de manufacturas inglesas enviadas a Málaga pagaban cinco de impuestos aduaneros (*customs*). Su venta, en el lugar de destino, permitía obtener 125 libras con las que, a su vez, se podían comprar unas diez pipas o botas de vino. Estas diez pipas o botas pagaban a su entrada en Inglaterra dos libras por pipa o bota de impuestos y cuando se vendían, en este caso en concepto de *excise*, otras tres libras por pipa o bota, de manera que la exportación a Málaga de manufacturas por valor de 100 libras proporcionaban al Estado unos ingresos fiscales de 55 libras<sup>47</sup>. Nada de esto sirvió para convencer a Cromwell de que rectificara su política con respecto a España.

En las pesquisas llevadas a cabo por las autoridades españolas a fin de conocer las propiedades de los mercaderes ingleses residentes en Málaga se registraron veinte domicilios, donde apenas se encontraron bienes o dinero. Por el contrario, se hallaron varios «libros de caja», a partir de los cuales las autoridades pudieron determinar que «diferentes vecinos desta ciudad y otras partes» debían a los susodichos algo más 1,1 millones de reales, sumas que se trataron de cobrar pero con destino a las arcas del Estado<sup>48</sup>. En abril de 1656 cerca de treinta tenderos y mercaderes de Málaga seguían teniendo en su poder mercancías inglesas, lo que les llevó a solicitar una prórroga de seis meses para poderlas vender y evitar de esta manera su incautación<sup>49</sup>.

La prolongación de este nuevo conflicto anglo-español durante cinco años, los que van de 1655 a 1660, fue aprovechada por los mercaderes de otras na-

<sup>47</sup> «To His Highness the Lord Protector of England, Scotland and Ireland, the humble remonstrance of the merchants trading for Spain and its territories» (*A Collection of the State Papers of John Thurloe*, vol. IV, 1742, págs. 135-137).

<sup>48</sup> AGS, Estado, leg. 2981. Todo esto sin incluir las deudas a Guillermo Luis, cuyos libros seguían sin ajustarse a comienzos de enero del año 1656 debido a su número, faltarles el abecedario y haber fallecido pocos días antes del inicio de la represalia. Un estudio general de la represalia en ALLOZA, A. (2000), «La represalia de Cromwell» y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)», *Espacio, Tiempo y Forma*, IV, Historia Moderna, págs. 83-112.

<sup>49</sup> AMMA, Colección de Originales, año 1656, n.º 1178.

ciones para ocupar el sitio dejado por los ingleses. Los principales beneficiarios de esta situación fueron los neerlandeses que en 1660 llegaron a disponer en Málaga de una colonia formada por unos veinte individuos<sup>50</sup>.

Aunque el pescado y las manufacturas inglesas continuaron entrando en España durante estos años al amparo de documentación falsa, la forzada ausencia de los mercaderes ingleses del país tuvo efectos indeseables difíciles de rastrear pero que fueron igualmente denunciados a las autoridades de su país. Entre estos podríamos destacar dos: el deterioro de los términos de intercambio —el precio de las mercancías inglesas en España disminuyó, en tanto que el de los productos españoles se incrementó en un 40-60 %— y el que los españoles comenzaran a exigir que sus mercancías fueran pagadas al contado, hecho que contribuyó a la inversión, aunque fuera coyuntural, de la tradicional corriente de salida de numerario de España con destino a Inglaterra<sup>51</sup>. En enero de 1663, esto es, cuando ya habían cesado las hostilidades entre ambos países, un capitán y tres marineros ingleses fueron detenidos en el momento en que pretendían entrar en la ciudad de Málaga llevando consigo tres talegos con 1.717 reales de a ocho. Esta circunstancia avalaría la afirmación anterior, esto es, la necesidad, de contar con dinero en metálico para llevar a cabo la compra de productos de la tierra<sup>52</sup>.

El enfrentamiento entre la Commonwealth y la Monarquía Católica dio paso, a partir de 1660, año en que se inicia la Restauración con el regreso de Carlos II a Inglaterra, a un periodo de colaboración entre ambos países que se prolongó por espacio de más de cuatro décadas. En el terreno comercial, la firma del tratado de 1667 contribuyó de manera decisiva a la reconstrucción de los intercambios mercantiles entre España e Inglaterra ya que

«it not only secured advantageous terms for the most important branches of English trade, it laid down general conditions concerning how the trade was to be carried on, and for the protection of individual merchants»<sup>53</sup>.

En realidad, no hubo que esperar a 1667. Los datos correspondientes a las exportaciones llevadas a cabo por el puerto de Londres —donde se concentra-

<sup>50</sup> ISRAEL (1986). Según este, «the other Spanish port at which the heavily armed and scorted Dutch Levant convoys regularly called was Alicante; but there, it seems, the Dutch colony was very much smaller and never rivalled that of Málaga» (pág. 100). Véase también SÁNCHEZ-BELÉN, J. A., «El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de doña Mariana de Austria», *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, Historia Moderna, 9 (1996), págs. 267-321.

<sup>51</sup> Tomo estas referencias del impreso titulado *The merchants [of London trading to the Spanish Dominions] humble petition and remonstrance to his late Highness [the Lord Protector] with an accompt of the losses of their shipping and estates since the war with Spain (1659)*.

<sup>52</sup> BMEH, libro 26037, fol. 126. Acuerdos y autos generales de la administración de los almojarifazgos mayor y de Indias de la ciudad de Sevilla y sus puertos. Lógicamente, no podemos asegurar que ésta fuera una práctica generalizada.

<sup>53</sup> MCLACHLAN, J., *Trade and Peace with Old Spain, 1667-1750*, Cambridge, 1940, pág. 20.

ban en torno a las tres cuartas partes del comercio exterior inglés— en 1663, indican que España era ya entonces el principal destino de las exportaciones de Inglaterra. En efecto, de acuerdo con estos datos, el valor de las mercancías enviadas a España ascendió en 1663 a 425.280 libras esterlinas (lo que supone el 21 % del total), cifra notablemente superior a las de Francia (375.065 libras) o Alemania (192.593 libras), países que figuran en segundo y tercer lugar<sup>54</sup>. Por lo que se refiere a las importaciones, merece la pena subrayar que si rectificamos las cifras correspondientes al vino debido a su sobre valoración —la tonelada de vino procedente de España, según Davis, debe ser valorada a 12 libras por tonelada en lugar de las 60 libras por tonelada que recoge la estadística que estamos comentando—, el valor de las importaciones de pasas igualaría prácticamente a las de vino: 77.249 y 78.900 libras esterlinas, respectivamente<sup>55</sup>. De aquellas 77.249 libras corresponderían a las pasas procedentes de Málaga 69.374 libras y a las de Denia las 7.875 libras restantes. Tras el vino y las pasas, las principales mercancías introducidas por el puerto de Londres en 1663 habrían sido la lana (27.000 libras) y el aceite (22.976 libras). Seis años después, esto es, en 1669, las pasas se han convertido en el primer capítulo de las importaciones procedentes de España —nos referimos siempre a las llevadas a cabo por el puerto de Londres— por delante incluso del vino. Estaríamos hablando de 100.248 y 76.116 libras esterlinas, respectivamente. Pues bien, de aquellas 100.248, corresponderían a las pasas de Málaga 95.099 y a las de Denia, 5.149<sup>56</sup>.

Los datos recién expuestos muestran la extraordinaria importancia de las pasas de Málaga en las relaciones mercantiles anglo-españolas al iniciarse el último tercio del siglo XVII<sup>57</sup>. Una importancia que se mantenía, aunque con ciertos matices, en vísperas de la Guerra de Sucesión a la Corona de España. En efecto, entre 1699 y 1701 la importación media anual de pasas procedentes de España — y efectuadas, en este caso, tanto por el puerto de Londres como por los del resto del país — ascendió a 95.349 libras esterlinas a efectos fiscales. De esta cantidad, 66.147 corresponden a las importaciones llevadas a cabo por el puerto de Londres (un 35,5 % menos que en 1663-1669 en que ascendieron a 86.166 libras esterlinas a efectos fiscales) y las 29.202 restantes a los demás

<sup>54</sup> British Library (BL), Add., MSS. 36785. En 1669 las exportaciones con destino a España efectuadas por el puerto de Londres ascendieron a 470.765 libras esterlinas, esto es, el 22,8 % del total.

<sup>55</sup> DAVIS, R. (1954), «English Foreign Trade, 1660-1700», *Economic History Review*, New Series, 7, 2, págs. 150-166.

<sup>56</sup> BL, Add., MSS. 36785. En 1669 las importaciones de aceite procedentes de España ascendieron a 81.856 libras esterlinas, sobrepasando, pues, en valor a las de vino. Las de lana, por su parte, alcanzaron las 25.550 libras.

<sup>57</sup> Los libros del mercader John Oldbury, estudiados por GRAVIL, R., «Trading to Spain and Portugal, 1670-1700», *Business History*, 10 (1968), págs. 69-88, muestran que entre 1670 y 1700 «the most important fruit in the trade [con la Península Ibérica] were raisins supplied chiefly from the Malaga district and, in much smaller quantities, from Alicante» (pág. 81). En los años setenta, el precio de las pasas en Londres podía alcanzar los 55 s. por cwt. durante la Navidad. Fuera de temporada se cotizaba a 30-40 s. por cwt. (1 cwt. = 50,7 kg.).

puertos de Inglaterra<sup>58</sup>. Se trata de cifras extraordinariamente elevadas y que permiten a las pasas conservar un puesto muy importante dentro del conjunto de las importaciones procedentes de España, el segundo para ser exactos, tan solo por detrás del vino<sup>59</sup>. Merece la pena añadir, a fin de ponderar adecuadamente los datos anteriores que si en lugar de precios —bien es verdad que no de mercado sino a efectos fiscales, que son de los que disponemos— hablamos de cantidades, las importaciones de pasas por el puerto de Londres habrían pasado entre 1663-1669 y 1699-1701 de 64.285 cwt. a 86.166 cwt., esto es, se habrían incrementado en un 34 %. Así pues, las exportaciones españolas de pasas con destino a Inglaterra aumentaron en peso en el transcurso del último tercio del siglo XVII; su precio, sin embargo, disminuyó entre un 37,5 y un 52 % (estos porcentajes corresponden a las pasas de Málaga y a las pasas del sol, respectivamente).

La reconstrucción del comercio anglo-español en el último tercio del siglo XVII no habría sido posible sin la importante actividad desplegada por las colonias mercantiles inglesas en España. En el caso de Málaga, estaríamos hablando de unos veinte individuos en 1667 y 1678 y de un mínimo de doce en 1689. En estos años, asimismo, se produjo una intensa renovación de la colonia, como se deduce de la falta de continuidad en los apellidos de los mercaderes ingleses residentes en Málaga en el último tercio del siglo XVII con respecto a los que vivían allí a mediados de siglo. Ellos fueron los artífices de la reconstrucción de una parte sustancial del comercio malagueño y de que Málaga siguiera siendo una pieza fundamental del entramado mercantil inglés en el Mediterráneo<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> Una valoración de la evolución e importancia de los principales puertos de Inglaterra en la edad moderna en ROSEVEARE, H., «La evolución de los puertos en Inglaterra al comienzo de la edad moderna (siglos XV-XVIII)», en DELGADO BARRADO, J.M. y GUIMERÁ RAVINA, A. (coords.), *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fundación Portuaria, 2000, págs. 61-88.

<sup>59</sup> NA, CUST 3, Ledgers of Imports and Exports (1699-1701). Las importaciones de vino, procedente sobre todo de Canarias, ascendieron en dicho trienio a una media anual de 284.690 libras esterlinas.

<sup>60</sup> D'ANGELO, M., *Mercanti inglesi a Livorno, 1573-1737. Alle origini di una British Factory*, Messina, Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, 2004, págs.114-124, recoge los puertos de procedencia y/o escala de 69 barcos llegados a Livorno, el bastión más importante del comercio inglés en el Mediterráneo, entre 1665 y 1675. De ellos, 49 habían tocado en Alicante, 39 en Cádiz y 16 en Málaga. De regreso a Inglaterra, los barcos de la Compañía de Levante solían tocar en Málaga antes de acometer el paso del Estrecho de Gibraltar.

CUADRO 5: MERCADERES INGLESES EN MÁLAGA (1655-1689)

1655	1667	1678	1689
Beare, Henry (Vierda, Enrique)	Aylett, John	Ayson, Gerardo	Delton, Antonio
Benite, Ricardo	Balla, Nathaniel	Colston, Onofre	Doliffe, Diego
Beset, Raundon	Coner, Mathew	Cranquer, Cristóbal	Guatyum, Juan
Brande, Alderete	Drake, John	Cron, Enrique	Guilson, Roberto
Bron, Edward	Dunster, Giles	Delton (o Elton), Francisco	Guin, Juan
Colin, Thomas	Dunster, John	Estrod (Estrados), Thomas	Lend, Pablo
Dunster, Onofre	Glascocock, Thomas	Garvis, Thomas	Medlicote, Juan
Floyd, Throphilui	Gregory, Thomas	Gualquin, Guillermo	Morley, Guillermo
Flyson, John	Harrison, George	Guim, Diego	Neuland, Francisco
Goddard, Thomas	Harrison, Julian	Guim, Juan	Raworth, Carlos
Gregorie, Thomas	Hayward, John	Guise, Jorge	Reynold, Virgilio
Guader, Juan	Hicks, Elias	Guisse, Thomas	Suale, Roberto
Guillermo, Thomas	Master, William	Haybardo, Juan	
Heathcott, Thomas	Stokes, Edward	Hizon, Juan	
Jackson, William	Thornbury, Nathaniel	Muland, Francisco	
Markow (Marlo), Duarte	Throgmorton, Alex	Raworth, Carlos	
Pendarves, Richard	Tregory, John	Roller, Guillermo	
Plombe (Plonue), Henry	Watkins, Walter	South, Onofre	
Porquerin, Thomas	Webb, Thomas	Suale, Roberto	
Robelan, Roberto	Whitlocke	Trill, Pedro	
Roudon, Bevillo	Wildey, Richard		
Ryves, John	Wilson, Robert		
Travers, Edmond			
Tucker, Thomas			
Woode, John			

Fuentes: 1655 (AGS, Estado, leg. 2981 y BL, Rawlinson mss. A.30.409); 1667: NA, SP 94/52, f. 181; 1678 (SANTOS ARREBOLA, M.S., «Los hombres de negocios» extranjeros en la Málaga del último tercio del siglo XVII», en *I Coloquio Internacional Los Extranjeros en la España Moderna*, Málaga, Universidad de Málaga, 2003, tomo I, págs. 635-641); 1689 (Archivo Histórico Provincial de Málaga, Protocolos Notariales, leg. 1998, fol. 327).

El año 1667, destacado con anterioridad por el hecho de haberse firmado un tratado comercial entre Inglaterra y España que se mantuvo hasta la Guerra de Sucesión y que sirvió de referencia para los que se firmaron después, constituye también una fecha importante para el comercio malagueño por una cuestión a la que se no se ha prestado gran atención hasta el presente. Nos referimos a la petición que presentó el cabildo municipal de Málaga al rey en su Consejo de Indias para que se restableciera la facultad que había tenido la ciudad para enviar directamente a las Indias sus vinos y mercaderías, facultad que databa del año 1529 y de la que, supuestamente, había usado «hasta que por las vendejas, o cosechas abundantes de uva que después tuvieron, descaeció aquella ciudad en el comercio y navegación de las Indias»<sup>61</sup>. El cabildo justificaba su pretensión

«porque ahora, con ocasión de las guerras de las provincias estrangeras, pestes, y otros accidentes que han sobrevenido ha cesado el comercio de dichas vendejas, y se hallan los dichos vecinos con frutos de mucha estimación, que por esta causa se les están perdiendo».

La petición fue informada tanto por la Casa de Contratación como por el Consulado de Mercaderes de Sevilla, en ambos casos en sentido negativo<sup>62</sup>. En efecto, según el Consulado, las guerras del momento no habían impedido la salida de los frutos de la tierra de Málaga, «y aun los ingleses y holandeses, que hoy están en guerra entre sí, no dexan de enviar sus navíos en la ocasión de la dicha vendeja (...); con que es afectada la necesidad que proponen, sino que lo hacen valiéndose de la ocasión para poder hacer viages a las Indias, llevando, con achaque de sus vinos, *todas las mercaderías de los extranjeros*» (la cursiva es nuestra).

¿Qué intereses llevaron al cabildo de la ciudad de Málaga a presentar la petición que estamos comentando? ¿Los de los productores de vino o, como decía el Consulado de Sevilla, los de los mercaderes extranjeros? Si este hubiera sido el caso, es muy probable que se tratara de los mercaderes ingleses, quienes habrían estado detrás, como ocurriera con la creación del Consulado de Málaga en 1633, de este intento de romper desde la legalidad el monopolio bajo andaluz en el comercio con las Indias españolas. El Atlántico, después de todo, no era un mar desconocido para ellos. Así, por ejemplo, sabemos de la existencia de expediciones directas de Málaga a las colonias británicas de América del Norte en una fecha tan temprana como el año 1644 en que el *Trial*, un barco de Boston de 160 toneladas, dejó esta ciudad para dirigirse a Bilbao y Málaga

<sup>61</sup> ANTÚNEZ y ACEVEDO, R., *Memorias históricas sobre la legislación y el comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1797, pág. 17.

<sup>62</sup> Se reproducen ambos informes, que llevan por fechas el 2-8-1667 y el 30-7-1667, en ANTÚNEZ y ACEVEDO, *Memorias históricas*, apéndices IV y V, respectivamente.

cargado de pescado y regresó a la misma con vino, fruta, hierro y carbón<sup>63</sup>. Otro más: en enero de 1664, Samuel Wilson, mercader de Londres, fletó el *John* para viajar a Málaga. El barco, a continuación, se dirigirá a Nueva Inglaterra, Barbados, Piscatawa, Bilbao y Cádiz, desde donde regresaría a Londres<sup>64</sup>.

Sea como fuere, es decir, a pesar de la prohibición del comercio directo con las Indias españolas, de las restricciones impuestas por las Leyes de Navegación al comercio directo con las colonias británicas de América del Norte y de otro tipo de adversidades mencionadas con anterioridad, como la competencia de otros mercados vitícolas, la elevada presión fiscal, el obstruccionismo de los administradores aduaneros, las alteraciones monetarias y la desfavorable coyuntura política internacional, Málaga seguía siendo para los mercaderes ingleses un centro comercial de primer orden a finales del siglo XVII, como se deduce con toda claridad del libro mayor de Charles Peers, uno de los mercaderes más importantes de Inglaterra, cuya fortuna se basó precisamente en la importación de pasas de Málaga<sup>65</sup>.

El libro mayor, reconstruido por encargo el año 1937 a partir del diario, recoge los negocios de Peers entre 1689 y 1695<sup>66</sup>. Se inicia con la anotación de su capital que, a 1 de junio de 1689, ascendía a 2450.18. 2 ¼ libras esterlinas (libras, sueldos y dineros). De este total, al «stock left at Malaga» correspondían 2136.09.06 (unos 10.055 pesos de a 8 reales a razón de 51 dineros por peso) y el resto a los «gifts from my mother». Pues bien, en el momento del cierre del mayor, esto es, a 29 de junio de 1695, su capital se elevaba a 7238.11.05, lo que quiere decir que Peers logró triplicar su capital en apenas seis años (unos años, conviene no olvidarlo, que coinciden con la guerra de la Liga de Augsburgo que enfrentó a Francia e Inglaterra). Una parte significativa de este incremento procedió de su primer matrimonio con Sarah Bauds, hija del mercader Thomas Bauds (250 libras correspondientes a la ¼ parte del valor del barco *Velez Merchant*) y de los bienes heredados de su padre Edmund Peers (una propiedad en Brantery Essex valorada en 300 libras) y de otros familiares (valo-

<sup>63</sup> INNIS, H.A., *The Cod Fisheries. The History of an International Economy*, Toronto, University of Toronto Press, 1978, rev. ed., pág. 79.

<sup>64</sup> *Calendar of Treasury Books* (CTB), 1660-1667 (Londres, 1904). Petición presentada el 17-10-1665.

<sup>65</sup> Según JONES, D.W. (1970); *London overseas-merchant groups at the end of the Seventeenth century and the moves against the East India Company* (PhD., University of Oxford, 1970, apéndice B), Peers importó por mercancías por valor de 21.794 libras esterlinas en 1696. De esta cifra, 19.468 libras corresponden a la importación de pasas y 2.070 a la de vino. Los datos se refieren exclusivamente al puerto de Londres. Sin la menor duda, pues, podemos situar a Peers dentro de la élite del país a finales del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. Su carrera política avala, aún más si cabe, esta afirmación: director de Banco de Inglaterra en 1705-1712, *knighted* en 1707, *sheriff* de Londres en 1707-1708, *aldermen* de Londres en 1708, *Lord Mayor* de Londres en 1714-1715, *chairman* de la Compañía de las Indias Orientales en 1714-1745, *commissioner of Customs* en 1714-1737 (MARSTON ACRES, W., «Directors of the Bank of England», *Notes and Queries*, 179 (1940), pág. 60).

<sup>66</sup> Guildhall Library (GL), Londres, MSS. 10081.

rados en 350 libras), pero la mayor parte del mismo fue resultado de su exitosa carrera mercantil.

Charles Peers era el socio en Londres de William Morley & Co. de Málaga, sociedad en la que participaba con la tercera parte de las ganancias<sup>67</sup>. La cuenta titulada «Malaga Books Stock a/c» señala la existencia, a 1 de abril de 1689, de un capital evaluado en 2136.09.06 libras esterlinas. Pues bien, a 25 de septiembre de 1694, este capital se elevaba ya a 5108.14.06, esto es, casi dos veces y media más, gracias a los beneficios procedentes de su participación en la compañía. Una compañía cuya principal actividad era la importación de tejidos de lana, duelas de madera y flejes de hierro y la exportación de productos de la tierra (pasas en primer lugar, pero también higos, almendras, vino, aceite, naranjas, limones, granadas o corcho) y de coloniales (cochinilla, índigo, azúcar), que en este caso se cargaban en Cádiz, donde Peers tenía contactos muy estrechos con Hill, Enys & Aldington. Dichos contactos revelan, cuestión que consideramos del mayor interés, una creciente vinculación de los mercaderes ingleses de Málaga con los de Cádiz, a quienes recurrían a la hora de asegurar sus expediciones o para fletar barcos. Esta circunstancia reflejaría el irresistible ascenso de la capital gaditana en las últimas décadas del siglo XVII no solo a costa de Sevilla, cuestión que es bien conocida, sino también de Málaga<sup>68</sup>. El radio de acción de la compañía se extendía hasta los puertos de Dantzig, Hamburgo y Amsterdam, en el norte de la Europa continental, y de Londres, Bristol, Exeter y Plymouth en el sur de Inglaterra.

Peers, asimismo, negociaba por cuenta propia —solo o como partícipe de operaciones conjuntas con otros mercaderes— con los mismos productos y las mismas áreas señaladas con anterioridad. Su contabilidad recoge también alguna operación menor con Nueva Inglaterra (Boston), Jamaica y Madeira. Finalmente, casi una sexta parte de los ingresos de Peers procedió de las comisiones cobradas a otros mercaderes y negociantes<sup>69</sup>.

La Guerra de Sucesión a la Corona de España puso punto y final a más de cuatro décadas paz entre España e Inglaterra y a uno de los periodos más florecientes del comercio entre ambos países. A nadie extrañará, pues, que el esta-

<sup>67</sup> Morley fue director de la Compañía del Mar del Sur entre febrero de 1718 y febrero de 1720, por lo que se vio afectado de lleno por el episodio de la «burbuja». Su «gross assets» en 1721 ascendía a 14.007 libras esterlinas (CARSWELL, J.P., *The South Sea Bubble*, Stroud, Sutton, 1993, rev. edn., pág. 252).

<sup>68</sup> En el Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPCA), Protocolos Notariales, legs. 2372-2374 (años 1695-1696), por ejemplo, se encuentran numerosas pólizas de fletamento efectuadas por mercaderes ingleses residentes en Cádiz en nombre y con poder de mercaderes ingleses en Málaga, entre ellos, el mismo William Morley (también aparecen Newland y Raworth). El 20-9-1696 son Guillermo Hodges y Ricardo Enis quienes fletan el *Amitie* para llevar a Londres mercancías consignadas, entre otros, a Charles Peers (AHPCA, PN, leg. 2374, f. 539). Sobre el precio de los fletes en Málaga en el siglo XVII véase DAVIS (1962), págs. 238-240.

<sup>69</sup> De las 10.780 libras de ganancias brutas computadas, el 17,5 % procedieron de las comisiones percibidas.

lido de este nuevo conflicto significara un duro golpe para una economía tan vinculada a la inglesa como la de Málaga. Más aún si tenemos en cuenta que a comienzos de agosto de 1704 una escuadra anglo-holandesa se apoderó de Gibraltar —que, a partir del año siguiente, comenzó a operar como puerto franco— y que pocos días después esta misma escuadra se enfrentó a otra francesa procedente de Tolón frente al puerto de Málaga.

Uno de los efectos más importantes de la reducción de los intercambios entre Málaga e Inglaterra provocada por la guerra fue el hundimiento en origen de los precios de la pasa y del vino, hundimiento que se refleja en los cabildos de rompimiento de septiembre. El precio de la arroba de pasa del sol, por ejemplo, pasó de 9-10 reales de las últimas décadas del siglo XVII a tan solo 3 reales en 1702<sup>70</sup>. La aprobación de nuevos impuestos a la importación, en este caso por parte de Inglaterra, también contribuyó a reducir los intercambios con Málaga<sup>71</sup>.

Mayor gravedad tuvo el desmantelamiento de la colonia mercantil inglesa de Málaga con motivo de la guerra, un desmantelamiento que debió ser casi absoluto a juzgar por la falta de información procedente de Málaga —no así de Sevilla, Cádiz o Alicante— en las negociaciones sobre el Tratado Comercial entre España e Inglaterra del año 1716<sup>72</sup>.

## MÁLAGA EN EL SIGLO XVII, ¿UN PUERTO INGLÉS EN ESPAÑA?

La integración de la economía malagueña en el comercio internacional, una integración en la que jugó el papel de oferente de productos vitivinícolas (pasas y vino) y de demandante de alimentos (cereales, pescado) y productos manufacturados (textiles, hierro, madera), se llevó a cabo a iniciativa y bajo el impulso de mercaderes extranjeros. Resulta difícil ponderar el papel jugado por cada una de las comunidades mercantiles presentes en la ciudad en el siglo XVII,

<sup>70</sup> Recogen los precios aprobados en los cabildos de rompimiento PONCE RAMOS, *La hermandad y montepío*, pág. 102 (años 1630 y 1631); RODRÍGUEZ ALEMÁN (1984) (años 1654 a 1664); AMATE DE LA BORDA, C., *Málaga a fines del siglo XVII*, Málaga, Arguval, 1988, pág. 124 (año 1678) y CABRERA PABLOS, F., *El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII*, Málaga, Universidad, 1986, pág. 328 (años 1700 a 1717). En la primera mitad del siglo XVIII, el precio de la pasa del sol se estabilizó en torno a los seis reales por arroba tanto en Málaga como en Vélez-Málaga (PEZZI CRISTÓBAL, P., *Pasa y limón para los países del norte. Economía y fiscalidad en Vélez-Málaga*, Málaga, Universidad, 2003, pág. 181).

<sup>71</sup> «Some more reasons humbly offered to the considerations of the Honourable the Commons of Great Britain in Parliament, against laying on a farther duty on raisins» (sin fecha, pero seguramente de 1710).

<sup>72</sup> NA, CO 388/20. Para un análisis del periodo inmediatamente posterior de las relaciones comerciales hispano-británicas véanse PRADOS DE LA ESCOSURA, L., «El comercio hispano-británico en los siglos XVIII y XIX. I. Reconstrucción», *Revista de Historia Económica*, II (1984), págs. 113-162 y GARCÍA FERNÁNDEZ, M.N., *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006.

sobre todo porque todavía es mucho lo que se desconoce sobre las mismas pero, a juzgar por el tamaño e importancia de su colonia, por su participación en iniciativas institucionales como la creación del Consulado en 1633 o el intento de habilitar el puerto de Málaga para el comercio directo con las Indias españolas de 1667 y de su intervención en sectores claves del comercio exterior malagueño como el de las pasas que, de una forma u otra, lograron controlar tal y como se deduce de los datos expuestos en este trabajo, el protagonismo de los mercaderes ingleses en la economía malagueña en el Seiscientos fue muy significativo. La calificación, aunque sea entre signos de interrogación, de «puerto inglés» pudiera parecer excesiva —Málaga no llegó a ser jamás un enclave extraterritorial en suelo español y la presencia de mercaderes de otras naciones fue también muy importante en determinados periodo del Seiscientos—, pero es una hipótesis plausible.

A diferencia de lo sucedido en otros puertos europeos, como Hamburgo o Liorna, donde sus mercaderes disfrutaron de una mayor estabilidad, la presencia inglesa en Málaga se encontró expuesta en todo momento a los avatares de las relaciones políticas con España<sup>73</sup>. En todo caso y a pesar de la rivalidad existente entre España e Inglaterra, lo cierto es que ambos países no estuvieron en guerra más que en una mínima parte del siglo XVII —antes de 1604, entre 1625 y 1630 y de 1655 a 1660—, situación que contrasta con un siglo XVI, especialmente en su último tercio, mucho más belicoso. Este acercamiento resultó bruscamente interrumpido por el estallido de la Guerra de Sucesión a la Corona de España en 1702 que, durante más de diez años, alejó a la comunidad mercantil inglesa del puerto de Málaga. Para muchos se trató de un adiós definitivo. Para otros, el fin de una época, ya que cuando regresaron a su país tuvieron oportunidad que comprobar por sí mismos que la expansión comercial de Inglaterra había pasado a depender mucho más de su presencia en América y en el Atlántico que en España y el Mediterráneo<sup>74</sup>.

Recibido: 26-11-2010

Aceptado: 7-04-2011

---

<sup>73</sup> NORTH, M., «Hamburg: the continent's most English city»; en *From the North Sea to the Baltic: essays in commercial, monetary and agrarian history, 1500-1800*, Aldershot, Ashgate, 1996 y PAGANO DE DIVITIIS, G., *English Merchants in Seventeenth Century Italy*; Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

<sup>74</sup> PRICE, J., «The Imperial Economy, 1700-1776»; en MARSHALL, P.J. (ed.), *The Oxford History of the British Empire*, Oxford, Oxford University Press, 1998, vol. II, págs. 78-104 y ZAHEDIEH, N., *The Capital and the Colonies. London and the Atlantic Economy, 1660-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.