

LA CRISIS DEL COMERCIO MALAGUEÑO EN LA TRANSICION DEL SIGLO XVII AL XVIII (1678-1714)

FRANCISCO JAVIER QUINTANA TORET

La actividad mercantil definió sustancialmente la personalidad de Málaga durante toda la Edad Moderna, prolongando una tradición histórica que se remonta profundamente en el pasado. La vida económica de la ciudad estaba íntimamente unida al comercio, actividad natural en una plaza marítima privilegiadamente situada en la encrucijada de las rutas que enlazan el mundo mediterráneo con el atlántico; este papel fue continuamente revalorizándose desde que entre los siglos XIII y XIV la apertura de esta vía marítima determinase el progresivo abandono de las relaciones terrestres entre el Norte y el Sur de Europa, al menos con la exclusividad de antaño. En adelante, la mayor parte del volumen y transacciones mercantiles entre las regiones meridionales y septentrionales europeas se desarrollaría mediante el transporte naval.

Este trascendental acontecimiento orientó la producción en el reino nazarita hacia la comercialización de los frutos, tarea desarrollada monopolísticamente por los italianos (1), y continuada en el siglo XVI tras el breve paréntesis de la Reconquista. La creciente demanda de los frutos mediterráneos determinó desde la época musulmana la especialización de la producción agraria del litoral malagueño en los cultivos especulativos, cuyos productos –pasas, vinos, higos, almendras, etc.– cobrarían una reputada fama (2).

La rebelión de los Países Bajos en el siglo XVI que bloqueó el eje comercial existente entre los puertos cantábricos y Flandes e Inglaterra, adonde se exportaban principalmente las lanas castellanas, favoreció contrariamente a los puertos mediterráneos al desviarse ahora esta materia prima hacia la industria textil italiana (3). Al finalizar la centuria la oleada famélica que azotó el Sur de Europa provocó la masiva afluencia de los comerciantes septentrionales portando los apreciados cereales bálticos; este hecho adquiere una extraordinaria magnitud pues acabaría por hundir el monopolio comercial desempeñado por los italianos, facilitando la penetración de ingleses, holandeses y alemanes en el Mediterráneo.

Las nuevas potencias marítimas irán consolidando su presencia en el transcurso del siglo XVII, alcanzando una posición hegemónica –primero los holandeses y posteriormente los ingleses– aunque sin excluir la permanente presencia de los antiguos comerciantes italianos y franceses.

- (1) F. MELIS, *Mercaderes italianos en España. Siglos XIV-XVI. Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad*, Sevilla, 1976.
- (2) R. CARANDE, *La navegación y el comercio en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, en "Otros siete estudios de historia de España", Barcelona, 1978, págs. 264-265.
- (3) K. GLAMANN, *El comercio europeo, 1500-1750*, en "Historia Económica de Europa. Los siglos XVI y XVII" dirigida por C.M. Cipolla, Barcelona, 1979, pág. 341.

La expansión del comercio malagueño, en continuo y progresivo desarrollo desde el siglo anterior, presumiblemente, alcanzaría su fase más brillante durante el reinado de Felipe III gracias al mantenimiento de una política pacifista que se materializó en la firma de tratados comerciales con Inglaterra y Holanda. Estos acontecimientos facilitaron la intensificación de las relaciones mercantiles y su estabilización, seguida del asentamiento de nutridas colonias de mercaderes extranjeros en la ciudad. El incremento e intensificación de las relaciones mercantiles y las garantías políticas que lo protegían incidieron en la evolución y transformación de los antiguos esquemas mercantiles; el comercio dejó en gran medida de ser desempeñado por los capitanes de barcos y sobrecargos que llegaba eventualmente al puerto malagueño para contratar directamente con los productores o bien con el pequeño comerciante minorista local, intermediario entre mercaderes y productores. Por el contrario, este tipo de trato aleatorio y circunstancial dio paso hacia relaciones más sólidas y organizadas que culminarían en la configuración de una poderosa flota mercantil, la célebre "flota de la vendeja" integrada por ingleses, holandeses, hanseáticos, flamencos y franceses, de cuya arribada todos los años entre septiembre y noviembre dependía la prosperidad de la ciudad. Para garantizar con éxito el embarque de frutos en esta flota, cuyo tonelaje debió de ser considerable si tenemos en cuenta que llegó a reunir entre ochenta y cien navíos (4), se fue construyendo con el tiempo una importante infraestructura comercial cuyos agentes responsables eran los mercaderes afincados en la ciudad, factores y correspondientes de las casas comerciales de ultramar. Su función básica era la adquisición y almacenamiento de frutos para el embarque hacia Europa a principios del otoño y la venta de las mercancías y manufacturas que las metrópolis les enviaban en consigna para su colocación en el mercado local y regional. El establecimiento masivo de los extranjeros desde principios del siglo XVII, o quizás date de fechas más tempranas, fue tolerado por las autoridades municipales y aceptado por el vecindario ante el aumento de la demanda y la fácil salida de los frutos a precios razonablemente elevados, lo que generaba una prosperidad económica capaz de estimular la producción, sin embargo, prontamente esta beneficiosa actividad fue dando paso, a medida que los extranjeros fueron controlando y colonizando el mercado, a una situación de explotación lacerante, amargamente denunciada por la Hermandad de Viñeros (5).

Mediante el control del capital financiero, indispensable para la explotación del viñedo, el dominio absoluto de los canales de comercialización, con las ventas aplazadas y el endeudamiento creciente de los viticultores entrampados en las redes usurarias de dichos agentes, los extranjeros, que simultáneamente se impusieron a los vendedores minoristas al acaparar prácticamente todas las manufacturas que los navíos traían consignadas a ellos, llegaron a controlar y colonizar económicamente la ciudad y su comarca (6).

La fase ascendente y expansiva de la actividad comercial malagueña, iniciada en el reinado de Felipe III según nuestra periodización, se mantuvo en términos generales durante toda la primera mitad del siglo, como se desprende de la evolución arrolladora de los impuestos municipales, principalmente aquellos que gravaban los frutos de exportación: pasas, vinos y almendras.

El incremento de la producción detectado en estos momentos coincide asimismo con la orientación de la exportación hacia los mercados atlánticos en su práctica totalidad, desechando incluso el mercado colonial americano canalizado a través del monopolio sevillano, el cual empieza a perder in-

(4) Archivo Municipal de Málaga (A.M.M.), Actas Capitulares (Act. Cap.), vol. 89, f.º 178.

(5) *Ibidem*, vol. 87, f.º 158 v.º.

(6) F.J. QUINTANA TORET, *El concejo malagueño en el reinado de Carlos II, 1665-1700*, Málaga, 1983 (Memoria de Licenciatura inédita), tomo II, págs. 89-94.

CUADRO I (7)
EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES DE FRUTOS
SEGUN LAS RENTAS MUNICIPALES

AÑOS	Corr. de Pasa y vino		Cargas Pasa y almendra —Arbitrios del Muelle—	
	Ducados	%	Ducados	%
1601-1605	1.586	2,62		
1606-1610	2.179	3,61	8.084	14,77
1611-1615	3.879	6,44	6.633	12,11
1616-1620			10.645	19,44
1621-1625	7.411	12,30	8.939	16,33
1626-1630	7.589	12,60	10.291	18,80
1631-1635	12.683	21,06	10.140	18,26
1636-1640	12.210	20,27		
1641-1645	12.676	21,05		

terés ante las facilidades que brindan los navíos europeos para acaparar las cosechas de la ciudad y su comarca (8). Tan favorable coyuntura impulsó activamente la expansión de la viticultura malagueña, transformada ya por estas fechas en un monocultivo; los viñedos se van extendiendo implacablemente por toda la zona accediendo a los lugares más insospechados con la consecuente transformación del espacio y el paisaje agrario. Este proceso irreversible se ejecuta a costa del monte mediterráneo, las dehesas, pastos y demás tierras de uso colectivo; los cabildos de la época denuncian constantemente pero con impotencia las tallas masivas de árboles, las roturaciones de las dehesas y el progresivo deterioro forestal de los montes malagueños. Semejante proceso, desordenado y masivo en el plantío de majuelos, se vio no obstante alentado y favorecido indirectamente por la penuria financiera de la Hacienda Real; ciertamente, entre los muchos expedientes y arbitrios utilizados por la Corona para satisfacer su creciente endeudamiento, el envío de comisarios reales por todo el reino para vender tierras usurpadas se utilizó abusivamente. En Málaga, desde el último tercio del siglo XVI hasta finales del XVII se sucederían estas comisiones que legalizaron las usurpaciones y aún alentaron al vecindario a comprar los términos comunales; obviamente, esta oportunidad fue aprovechada al máximo y contribuyó poderosamente al desarrollo y expansión de la viticultura malagueña.

Si el vino y la pasa ocupan el principal puesto en las exportaciones malagueñas, este hecho se ve favorecido por razones tanto técnicas como económicas. En primer lugar porque el vino es un pro-

(7) Los cuadros estadísticos que aparecen en este artículo han sido elaborados con los Libros de Propios y Arbitrios dispersos en la colección municipal "Documentos relativos a propios, censos, pósitos, contribuciones y repartos", que nosotros denominamos más apropiadamente Contaduría Municipal. Siendo conscientes de las limitaciones y recelos que generan estas fuentes documentales de carácter fiscal, hemos optado por utilizarlas no obstante atendiendo a su condición de inéditas y esperanzados de que investigaciones complementarias confirmen o modifiquen su aportación. Es necesario advertir asimismo que todos los valores se han reducido a ducados.

(8) La existencia de un importante comercio entre Málaga y la metrópoli hispalense durante el siglo XVI está demostrada en la obra de J. Gentil da Silva, *Desarrollo económico, subsistencia y decadencia en España*, Madrid, 1967, págs. 96-99.

ducto voluminoso, pesado y caro que almacenado en toneles se transforma en un producto ideal para lastrar los barcos europeos en su retorno después del periplo mediterráneo. En segundo lugar porque la rentabilidad del producto está garantizada si ponderamos la creciente demanda que este artículo tiene en los mercados septentrionales y los precios astronómicos que allí alcanza. Asimismo hay que reconocer cómo los frutos malagueños alcanzan durante el siglo XVII un definitivo prestigio, gracias a la expansión del comercio inglés en el Báltico, cuyos mercaderes aprecian preferentemente los caldos fuertes y aromáticos —como el afamado Pedro Ximén malagueño— en contraposición a los claretes franceses y los vinos del Rhin comercializados por los holandeses (9).

El marco de las exportaciones canalizadas por el puerto malagueño se completa con otros frutos típicos y tradicionales: la almendra, higos, azúcar y melaza, seda, lanas y jabón; en cuanto a las campañas del interior andaluz, embarcaban por aquí los excedentes de sus cosechas, fundamentalmente, cereales en los años de abundancia y aceite.

Las importaciones, aunque muy diversificadas, estaban constituidas esencialmente por manufacturas de los países “industriales” y alimentos. Tanto la documentación notarial donde se custodian las ventas pormenorizadas de los mercaderes extranjero a los tenderos minoristas de Calle Nueva, como los arbitrios que gravan la importación revelan meridianamente la posición hegemónica que los textiles ocupan en este grupo, auténtica invasión de los tejidos extranjeros en la España del siglo XVII ligada al estrangulamiento del aparato productivo nacional, la inflación de los precios y la superioridad competitiva de las mercancías europeas.

Observando la composición de los derechos municipales que fiscalizaban las importaciones comprobaremos la ratificación de este fenómeno.

CUADRO II
DISTRIBUCION DE LAS IMPORTACIONES A TRAVES
DE LOS ARBITRIOS MUNICIPALES

Arbitrios Gudiel	1643-45	1646-48	1649-51	1652-54	%
Menudencias	132	171	188	294	0,99
Herraje y quincallas .	471	382	453	523	2,31
Miel y cera	408	503	494	626	2,56
Corambre y pieles . .	505	562	549	628	2,83
Especias y tabaco . .	593	714	665	1.052	3,82
Madera y papel	856	784	1.114	1.336	5,17
Pescado (salazones) .	2.550	1.355	2.208	2.219	10,53
Tejidos y lienzos . . .	13.705	13.108	12.916	17.020	71,75

(9) J. M. PARRY, *El transporte y las rutas comerciales*, en “La economía de expansión en Europa en los siglos XVI y XVII” bajo la dirección de E.E. Rich y C.H. Wilson, Madrid, 1977, págs. 224-324.

Una relación jurada otorgada por el fiel administrador de esta renta en 1672, con una completa relación de las mercancías y fardos registrados en la Aduana, corrobora igualmente esta tesis (Cuadro III).

Se desprende del análisis de estos cuadros que después de las manufacturas el sector de la alimentación interesa enormemente a los comerciantes e importadores, fenómeno íntimamente asociado a la expansión de la viticultura. En efecto, habiéndose volcado el campesino malagueño hacia la mayor rentabilidad de los frutos especulativos, con peligrosa disminución de la superficie dedicada a los cereales, esta opción solamente fue posible gracias a la creación de un circuito comercial de abastecimiento cerealero que atendiese con garantías la demanda urbana, objetivo conseguido tanto canalizando la producción de las campiñas circunvecinas como por la compra de "trigos de mar", facilitados exclusivamente por los extranjeros (10).

CUADRO III
DISTRIBUCION DE LAS IMPORTACIONES EN LOS
REGISTROS ADUANEROS

Géneros	Ducados	%
Madera, muebles y papel	5.179	1,82
Especies y tabaco	7.954	2,79
Herrajes y quincallería.	14.987	5,27
Pieles y lanas	16.478	5,79
Cereales, bacalao, arroz y miel.	57.669	20,28
Tejidos, hilaturas, tapices y sombreros .	141.336	49,70
Fardos sin especificar	40.741	14,32

La relevancia mercantil de la ciudad radicaba, pues, en la función que desempeñaba como puerto de salida para los excedentes agrarios del interior andaluz y, simultáneamente, como centro de almacenamiento y redistribución de mercancías importadas en la región, con un radio de cobertura bastante amplio capaz de abarcar a centros urbanos tan importantes y distantes como Córdoba, Jaén y Granada. Consecuentemente, podemos afirmar que el comercio malagueño trascendió ampliamente el ámbito local para adquirir una dimensión regional, patente al menos en la Andalucía oriental. Así lo manifestaba con orgullo el regidor D. Diego Jurado en 1688.

"...notorio es a esta ciudad cómo el principal motivo y causa de mantener su gran población y el contribuir a Su Magestad, sus reales rentas, en más de ochocientos mil ducados cada año, consiste en el comercio que ha tenido y tiene con todas las nacionales del Norte sacando de esta ciudad, de la de Vélez, Marbella y lugares comarcanos el fruto de pasa, vino y almendra que produce la tierra —que son las cosechas principales que tiene—

(10) F.J. QUINTANA TORET, *El abastecimiento municipal de cereales en Málaga, 1665-1700*, "Baética", n.º 6, págs. 283-288.

alcanzando mucha parte de beneficio este comercio a las demás ciudades y poblaciones desta Andalucía, vendiendo sus cosechas de aceite para embarcar por este puerto y para el consumo desta ciudad, que es muy considerable por el mucho gentío que tiene. Y que las dichas ciudades, villas y lugares desta Andalucía y conventos de todas religiones hacen sus provisiones de bacalao del que a este puerto traen los navíos extranjeros, que ordinariamente entran en el muelle. . .” (11).

El comercio malagueño adopta lógicamente un carácter acusadamente estacional, sin excluir obviamente el continuo trasiego de los navíos que esporádicamente atracaban en su puerto durante todo el año, gracias a la posición hegemónica que los productos vitícolas ocupan en la exportación, lo que concentra la intensificación de las relaciones comerciales y la afluencia de barcos extranjeros en los meses posteriores a la vendimia. Este carácter estacional queda bien patente en el volumen que alcanzan las recaudaciones aduaneras entre octubre y diciembre, frente a la atonía del resto del año.

El concejo malagueño intervenía decisivamente en la regulación de las “campanas” vitícolas todos los años mediante el denominado *rompimiento del vino y la pasa*, realizado en el último cabildo del mes de septiembre; hasta entonces, el embarque de frutos estaba vedado pues en dicha sesión los regi-

CUADRO IV
ALMOJARIFAZGOS DE MALAGA

Mes	1668		1669	
	Ducados	%	Ducados	%
Enero			9.651	10,36
Febrero	18.233	10,02	3.046	3,27
Marzo	17.488	9,61	9.111	9,78
Abril	7.926	4,35	2.972	3,19
Mayo	2.593	1,42	1.349	1,44
Junio	4.334	2,38	2.977	3,19
Julio	2.739	1,50	1.601	1,72
Agosto	5.744	3,15	3.253	3,49
Septiembre	14.546	7,99	3.578	3,84
Octubre	43.884	24,11	23.181	24,90
Noviembre	35.283	19,39	18.145	19,49
Diciembre	29.188	16,04	14.215	15,27
TOTAL	181.958	99,96	93.079	99,94

(11) A.M.M., Act. Cap., vol. 101, f.º 267 v.º-268.

dores debían aforar los precios mediante los que se cobrarían los impuestos aduaneros. El veto afectaba también a los puertos vecinos de Marbella y Vélez-Málaga, subordinados a las decisiones de la capital a fin de evitar su competencia, obviamente, ello fue motivo de continuas fricciones con estas ciudades especialmente cuando la crisis comercial agudizó los esfuerzos para dar salida a los frutos (12). Otras disposiciones legales protegían asimismo al productor malagueño, como las Ordenanzas concedidas en 1502 por los Reyes Católicos para prohibir la entrada de vinos comarcanos durante ocho meses (13).

Los cabildos del *rompimiento*, cuyo interés trasciende el mero aforo fiscal pues frecuentemente originaban trascendentales debates sobre la política económica municipal, adquieren durante el último tercio del siglo XVII una dimensión dramática ante el proceso decadente del comercio malagueño, como veremos más adelante. Aunque es imposible abordar aquí las directrices y vicisitudes de esta política (14), baste señalar que en el seno capitular se detectan dos tendencias diametralmente enfrentadas, por una parte, los defensores del aforo a precios altos para garantizar a los cosecheros los costos de producción, ya que consideraban inútil rebajar los precios para estimular el comercio:

“...que romper a más bajo precio se le sigue [beneficio] a los mercaderes extranjeros que sólo sirven de ser polilla deste reino...” (15),

el otro sector, consciente de que el incremento de las exportaciones y el relanzamiento mercantil solamente podía conseguirse mediante unos precios competitivos en los frutos, postulaba un aforo moderado, esperando alentar por este medio a los mercaderes extranjeros y dar salida al creciente *stock* vitícola.

La creciente tensión que se respiraba en los cabildos obedece al sensible agravamiento y a la progresiva decadencia del sector, continua hasta las primeras décadas del siglo XVIII. Varias parecen ser las causas que, interaccionadamente, confluyeron en la génesis de una aguda contracción en la exportación de los frutos malagueños, constantemente denunciada en las sesiones capitulares:

“...porque como está experimentado, en años pasados se solían cargar veinte y veinte y dos mil pipas cada año y estos años no se cargará arriba de seis o siete mil, o la mitad de lo que cargaban antes...” (16)

Las dimensiones amenazadoras de la crisis no solamente se manifiestan en la caída del volumen de embarque, también se refleja en el desolador panorama de la actividad portuaria donde las flotas de la venta son cada vez más reducidas

“...tan solamente se hallan en este puerto siete u ocho navíos, siendo así que en los años anteriores por este tiempo concurrían de ochenta a cien navíos...” (17).

(12) *Ibidem*, Originales (Org.), vol. 30, f.º 138-158 v.º

(13) L. MORALES GARCIA-GOYENA, *Documentos Históricas de Málaga*, Granada, 1906, tomo II, págs. 161-165.

(14) Cfr. mi Memoria de Licenciatura, tomo II, págs. 123-176.

(15) A.M.M., Act. Cap., vol. 101, f.º 213.

(16) *Ibidem*, vol. 85, f.º 139 v.º. Según mis cálculos sería un descenso de 93.150 Hl. a 31.050 Hl. en las exportaciones.

(17) *Ibidem*, vol. 89, f.º 178.

Con toda seguridad el factor más importante en la decadencia mercantil fue el empeoramiento de la coyuntura política internacional durante la segunda mitad del siglo, fenómeno que afectó particularmente a las dos naciones importadoras por excelencia. Si analizamos someramente las vicisitudes internacionales de la época observaremos que la segunda mitad de la centuria se inicia con la primera de las tres guerras anglohollandesas (1652-54, 1665-67 y 1672-74) cuyas funestas incidencias sobre la ciudad son fácilmente inferibles sabiendo que, precisamente, Inglaterra y Holanda eran las principales naciones importadoras de los caldos y frutos malagueños. Tales enfrentamientos, que adoptaron desgraciadamente todas las connotaciones negativas de una guerra económica, desestabilizaron profundamente el esquema mercantil malagueño, incapaz por su parte de generar mercados y circuitos alternativos y revelando, pues, el lamentable grado de dependencia respecto a los mercaderes extranjeros. Aún más grave sería la declaración de la guerra decidida por Cromwell en 1655 contra Felipe IV. Cada uno de estos conflictos fue causa efectiva en la quiebra de prestigiosos hombres de negocios y particularmente arrendatarios de impuestos municipales, lo que afectó gravemente a las finanzas concejiles y contribuyeron a precipitar la crisis financiera municipal de 1689.

Las epidemias se perfilan igualmente como poderosos agentes erosivos del comercio local. Entre 1665 y 1666 la peste declarada y extendida por la Europa atlántica, asociada a la guerra, tuvo efectos catastróficos ya que los escasos barcos que bajaron esos años al Mediterráneo se vieron imposibilitados de comerciar ante el miedo a la infección

“...y si algunos navíos han llegado a este puerto les ha hecho Su Excelencia [el corregidor] salir de él tirándoles cañonazos...” (18).

Sin embargo, más trágicos serían los efectos de la epidemia pestilente que azotó a Málaga y su comarca entre 1678 y 1680 pues durante tan prolongado tiempo el comercio marítimo y el terrestre estuvieron bloqueados mediante el levantamiento de un rígido cordón sanitario. En esta ocasión la ciudad no solamente vio mermada la exportación de frutos sino que además perdió totalmente la función de redistribución mercantil en la región, punto particularmente desgraciado pues en adelante muchas ciudades interiores buscarían otros puertos para el abastecimiento de manufacturas.

Todavía había de agravarse más esta desdichada situación con el terremoto de 1680, no obstante, fueron inmensamente más devastadoras para el comercio malagueño las consecuencias del seísmo monetario de ese mismo año que el telúrico. La brutal deflación, considerada como la base de la futura recuperación económica española (19), tuvo a corto plazo efectos gravísimos en el reino de Castilla que, desde luego, en el caso de Málaga se tradujeron en un aparato caos mercantil lo suficientemente dañino para retrasar la pretendida “recuperación” hasta el siglo XVIII (20). Efectivamente, a raíz de la devaluación muchas casas comerciales avencidadas en la ciudad, particularmente las inglesas (más comprometidas en los negocios), quebraron y otras liquidaron sus activos para marcharse, reduciéndose su número de cuarenta a nueve (21). Desde entonces, 1680 quedó grabado en la memoria de los malagueños como el fatal año que remató la ruina de la ciudad

(18) *Ibidem*, vol. 81, f.º 251.

(19) P. VILAR, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, Barcelona, 1978, págs. 329-339.

(20) En este sentido compartimos el prudente escepticismo de A. Domínguez Ortiz, *La crisis de Castilla en 1677-1687*, en “Crisis y decadencia de la España de los Austrias”, Barcelona, 1973, págs. 195-217.

(21) A.M.M., Act. Cap., vol. 106, f.º 72-78.

“... quedó totalmente consumido y acabado el comercio desta ciudad pues sus mercaderes, unos quebraron con sumas muy considerables... otros, pobres y destruidos, se retiraron a sus tierras... siendo así que este lugar era de los más opulentos de Andalucía [y] es hoy el más pobre y atrasado...” (22).

En el cuadro siguiente, donde recogemos los valores de dos rentas municipales íntimamente supeditadas al movimiento comercial, puede observarse claramente la inflexión que se produce, como venimos manteniendo, en las últimas décadas del siglo.

CUADRO V
EVOLUCION DEL COMERCIO A TRAVES DE LAS
RENTAS MUNICIPALES

AÑOS	Trigal de Aduana	%	Corre. Lonja	%
1668-1670	1.190	28,17	11.242	19,55
1671-1673	1.768	25,03	11.482	19,97
1674-1676	1.369	19,76	11.197	19,47
1677-1679	744	10,53	10.242	17,81
1680-1682	602	8,53	8.196	14,25
1683-1685	562	7,95	5.136	5,45

La desaparición de los agentes activos del comercio y los negocios provocó inmediatamente una drástica contracción de las exportaciones y un empobrecimiento muy acusado de los viticultores, obligados ahora a vender sus productos a precios ruinosos

“... están los vecinos viñeros rogando por las calles públicamente con la pasa... y no hallan quien la quiera...” (23).

Finalmente en este somero repaso a los factores operantes en la crisis comercial malagueña, no podemos olvidar el peso que ciertos ajustes administrativos e intereses personales ejercieron en dicho proceso: me refiero a la reestructuración del sistema aduanero andaluz protagonizado por la familia de asentistas Baez Eminente. No puedo extenderme, lamentablemente, en este interesantísimo asunto con la extensión que merece, ni siquiera esbozar el dilatado proceso jurídico que el concejo malagueño, coadyuvado con los mercaderes y demás instituciones relevantes de la vida local, mantuvo contra las presiones y abusos ejercidas por los arrendatarios del Almojarifazgo Mayor de Sevilla (24). Baste decir que, empeñados en concentrar el tráfico comercial de Andalucía en Cádiz para acabar con

(22) *Ibidem*, vol. 101, f.º 487.

(23) *Ibidem*, vol. 94, f.º 102 v.º.

(24) Cfr. *Burguesía mercantil gaditana, 1650-1868*, Cádiz, 1976, págs. 3-11 y 131-137.

el fraude fiscal que favorecía la dispersión aduanera andaluza, estos asentistas decidieron primar la contratación en la bahía otorgando sustanciosas rebajas arancelarias a los barcos que allí llegaban y, contrariamente, descargaron toda la presión en los puertos de Andalucía Oriental. Tal maniobra, mantenida inflexiblemente durante todo el reinado de Carlos II, consiguió finalmente sus objetivos menguando las relaciones comerciales de Málaga en beneficio del puerto gaditano. La magnitud del desastre puede ponderarse si consideramos que ahora los cosecheros se veían obligados a transportar sus productos hacia la bahía, donde se concentraban los barcos extranjeros, al tiempo que las mercancías desembarcadas en la aduana malagueña, gravadas con altísimos tributos, perdieron toda competitividad de forma que los minoristas locales fueron despojados de su tradicional función como redistribuidores regionales; así lo manifestaban los cónsules en el célebre Memorial de 1698

“... los mercaderes de Antequera, Córdoba, Granada y otras ciudades desta Andalucía que surtían sus tiendas y almacenes de las mercaderías que aquí compraban... se mudaron a hacer sus compredas en Cádiz y en el Puerto [de Santa María]...” (25).

El cambio dinástico de 1700 supuso para Málaga y su comercio nuevas desdichas ya que el alineamiento de Inglaterra, Holanda y las ciudades mercantiles del Sacro Imperio contra los Borbones se materializó, nuevamente, en la emigración de los mercaderes de estas nacionalidades vecindados en la ciudad, indispensables e insustituibles para la exportación. Los años transcurridos en la Guerra de Sucesión fueron terriblemente amargos para los malagueños ante el colapso y contracción de los embarques; la ausencia de navíos en su puerto obligó a orientar los caldos hacia el mercado interior, cuya demanda era mínima, o bien transportarlos hasta Portugal adonde bajaban las flotas comerciales, alternativa ésta restringida a los cosecheros más potentados (26). Consecuentemente, el panorama que nos revela la documentación municipal es bastante desolador: precios bajísimos en los frutos, acumulación de los excedentes, ruina de los viñedos y un empobrecimiento generalizado

“...por ningún dinero a el presente quieren los referidos comerciantes los frutos... y los miserables vecinos se vuelven con ella [la pasa] a sus heredades y pueblos... de que es vista la lamentable ruina que se tiene de presente...” (27).

CUADRO VI

AÑOS	Arbitrios de la Reedificación	%
1699-1701	36.528	26,92
1702-1704	19.198	14,14
1705-1707	8.534	6,28
1708-1710	31.701	23,36
1711-1713	39.726	29,27

(25) A.M.M., Act. Cap., vol. 106, f.º 73 v.º.

(26) *Ibidem*, vol. 110, f.º 240.

(27) *Ibidem*, vol. 109, f.º 203 v.º.

Los inicios de la recuperación solamente se detectan al final de la primera década del siglo XVIII y será ratificada en 1714 con la paz que posibilitó el retorno a la ciudad de los mercaderes ingleses y holandeses (28). Así parece desprenderse del giro operado en los arbitrios concejiles.

No obstante, una confirmación a las hipótesis mantenidas en este artículo solamente será posible cuando investigaciones sobre fuentes documentales alternativas y complementarias, más fiables que las fiscales, así lo ratifiquen. Hasta entonces valga esta pequeña aportación como punto de partida para la reflexión.

(28) A raíz de este acontecimiento el rompimiento de este año registra una euforia hasta ahora inexistente: "...en consideración de haber tomado las rentas de Millones más de treinta cuantos millones de maravedíes de aumento y de haber en el puerto muchos navios de carga y esperarse una feliz vendeja...". *ibidem*, vol. 115, f.º 588.