

## UNA ALTERNATIVA FRUSTRADA AL MONOPOLIO COMERCIAL ESPAÑOL CON AMÉRICA: LA COMPAÑÍA PRIVILEGIADA PARA EL COMERCIO UNIVERSAL CON LAS INDIAS DE 1738

*A frustrated alternative to the Spanish commercial monopoly with America: the privileged Company for Universal Trade with the Indies of 1738*

Manuel BUSTOS RODRÍGUEZ

Universidad de Cádiz  
manuel.bustos@uca.es

Fecha de recepción: 03/04/2020  
Fecha de aceptación: 08/05/2020

**RESUMEN:** Uno de los instrumentos clave en el orden comercial y financiero para comprender la globalización económica de la Edad Moderna a impulsos de la expansión ultramarina es, sin duda, el de las compañías privilegiadas de comercio. Antecedentes aparte, estas se desarrollan en Europa, básicamente, a partir de la creación en Inglaterra y Holanda, a principios del siglo XVII, de las referidas a las Indias Occidentales y las Orientales. En España, como en otros países, se desarrollaran más tarde, tras de diferentes intentos frustrados. En este país justamente surgirá en 1738 un ambicioso proyecto de autor desconocido para crear la «Real Compañía de las Indias Occidentales» que sustituya a las ya existentes y a las instituciones mercantiles que controlan la Carrera de Indias. En este artículo se estudia detalladamente su contenido (directivos, organización, financiación, presupuesto, previsión de beneficios, acceso al comercio de

esclavos, privilegios, etc.), así como el de los informes que emitieron los expertos consultados al respecto, hasta llegar a su rechazo final.

*Palabras clave:* compañías privilegiadas de comercio; proyecto; América; siglo XVIII; esclavos.

**ABSTRACT:** One of the key instruments in the commercial and financial order to understand the economic globalization of the Early Modern Age as a result of overseas expansion is undoubtedly that of the privileged trading companies. These develop in Europe, basically, from the creation in England and Holland, at the beginning of the 17th century, of those referring to the West and East Indies. In Spain, as in other countries, they would develop later, after different frustrated attempts. In this country, an ambitious project by an unknown author will arise in 1738 to create the «Royal Company of the West Indies» to replace the existing ones and the commercial institutions that control the *Carrera de Indias*. This article studies in detail its content (managers, organization, financing, budget, profit forecast, access to the slave trade, privileges, etc.), as well as the reports issued by the experts consulted in this regard, until reaching his final rejection.

*Keywords:* privileged trading companies; project; America; century XVIII; slaves.

## EL MARCO

Durante el siglo XVII, Holanda e Inglaterra lograron un enorme progreso comercial, que las convertiría en auténticas potencias mercantiles. Este desarrollo fue posible en parte gracias a la potenciación de una fórmula, ya utilizada con anterioridad en diferentes países, incluidos los propios: la de las compañías privilegiadas de comercio. Objeto de una abundantísima bibliografía<sup>1</sup>, podemos resumir brevemente sus características diciendo que se trata de asociaciones con participación de numerosos socios capitalistas dedicadas al comercio, generalmente con territorios ultramarinos, y que disfrutaban de la protección del Estado, el cual

1. En efecto, la bibliografía sobre las compañías de comercio inglesas y holandesas y su papel en la economía moderna globalizada es inmensa. Remitimos al lector a los trabajos de Peter Emmer (2014), Michel Morineau (1994), K. N. Chaudhuri (1981), M.T.J. Vrenken (2014) y Pieter C. C. Emmer (1981).

les confiere autonomía para comerciar y actuar sobre un territorio señalado de antemano, durante un período determinado, además de privilegios fiscales y de otra índole en su propio beneficio. Su establecimiento se vincula, como sabemos, a planteamientos propios del llamado Mercantilismo.

Este modelo es el que aplicarán los dos países arriba referidos, ciertamente con diferencias entre ellos, a sus respectivas compañías para el comercio con Asia de un lado y con América de otro. De aquí surgirán las compañías estrella: la primera, la Compañía Londinense de las Indias Orientales en 1600; la Compañía holandesa de las Indias Orientales en marzo de 1602, conocida por sus siglas VOC (*Verenigde Oost Indische Compagnie*) y la Compañía holandesa de las Indias Occidentales (WIC) en 1621.

Los éxitos alcanzados por estas compañías fueron vistos por las otras potencias mercantiles y por las que no lo eran tanto (Alemania, Dinamarca, Austria, etc.) con una mezcla de recelo, envidia y deseo de imitación previa adaptación a sus respectivas realidades nacionales. De esta forma, hasta el afianzamiento de las ideas liberales en Europa, bien entrados ya en el siglo XIX, la fundación de nuevas compañías, siguiendo el modelo inglés y holandés, no cesará, de manera especial a lo largo del XVII y de la siguiente centuria. En la segunda mitad del Seiscientos y, sobre todo, coincidiendo con el período de Colbert en el poder, fue el turno de Francia, que en 1664-1665 creaba sendas compañías para las dos Indias, las Occidentales y las Orientales (Ménard-Jacob, 2016; Haudrère y Le Bouëdec, 2010).

Entretanto, en España, las críticas a su política comercial no habían cesado desde tiempos de los primeros arbitristas a finales del siglo XVI, y seguirán durante todo el XVII. Continúan en esta última centuria los escritores del período de madurez del movimiento: Sancho de Moncada, González de Cellorigo, Lope de Deza, Caja de Leruela, etc. Casi todos ellos comparten la idea de un insatisfactorio aprovechamiento por parte de España de sus Indias y, en algún caso, se llega hasta denigrar nuestra posesión de los territorios americanos por el alto coste que se pagaba para su mantenimiento. Quejas aparte acerca de los abusos cometidos por las potencias mercantiles enemigas en territorios hispanos, el incontrolable contrabando y el fraude crónico, el modelo de las grandes compañías atrajo a no pocos tratadistas. Interesadas o no, sus opiniones se dirigirán a su implante como eficaz solución, unidas a las que recordaban la necesidad de un cambio de mentalidad con respecto a la incompatibilidad de la práctica del comercio (Bustos, 1996-1997). La segunda mitad del siglo XVII, en coincidencia con el agravamiento de la situación económica en España, los proyectos para la imitación de las compañías holandesas e inglesas estuvieron presentes entre los numerosos papeles y propuestas que llegaban a manos del monarca y sus consejos. Sin embargo, ninguno de aquellos proyectos cuajó.

Hubo que esperar a la llegada de los Borbones al poder para que las compañías privilegiadas de comercio se convirtiesen en una realidad, aunque, ciertamente, con

pretensiones más limitadas que las de aquellas. La obra de Miguel Zavala y Auñón, *Representación a Felipe V para aumento del R. Erario, agricultura comercio etc. en España e Indias* (1732) resumía la línea emprendida por los Borbones, al indicar en su escrito los medios para establecer un comercio basado en compañías privilegiadas de comercio por acciones<sup>2</sup>. Fue de esta manera como se pusieron en marcha compañías como la de Honduras (1714), Guipuzcoana de Caracas (1728), La Habana (1740), San Fernando de Sevilla (1748), Barcelona (1755) o la de Filipinas en 1785. Algunas surgidas, por tanto, ya en pleno debate entre las formas mercantilistas de afrontar la economía y las liberales.

Todas estas compañías suponían un cierto adelgazamiento del monopolio de Indias, otorgado a Cádiz en 1679 a costa de Sevilla. Así, el privilegio de carácter general concedido desde principios del siglo XVI a una ciudad portuaria e, indirectamente, a sus antepuertos correspondientes, se fragmentaba en otros más restringidos, sin por ello desbancar del grueso de sus prerrogativas a la misma.

Aprovechando coyunturas difíciles para la Monarquía por déficits financieros o esfuerzos sobreañadidos para darle continuidad a la guerra, los proponentes de las compañías como remedio afloraron con especial fuerza e, incluso a veces, con no escaso atrevimiento en sus recetas. Así sucedería durante la regencia de doña Mariana de Austria y el reinado de su hijo Carlos. La firma por su padre de diversos acuerdos destinados a traer la paz a unos territorios agotados por décadas de lucha, mediante la paz de Westfalia (1648) y los tratados posteriores, obligaban a concesiones, tan importantes como las territoriales, en el ámbito comercial, en favor de Holanda e Inglaterra. Iban referidas en parte a rebajar el control sobre la presencia extranjera en el monopolio hispanoamericano (Pulido, 1993).

Estas concesiones, a pesar de todo, pendieron como espada de Damocles durante un largo período, hasta bien avanzado el siglo XVIII. El país extranjero más afectado era Francia, pero también algunos territorios de la Monarquía española, como los Países Bajos del Sur, con una larga tradición mercantil, perjudicados ahora por la firma de dichos acuerdos.

Las indemnizaciones de guerra suscritas en la Paz de los Pirineos entre Felipe IV y Luis XIV no fueron resarcidas a Francia, y las concesiones a holandeses (año 1648) e ingleses (años 1667 y 1670) trababan para sus pretensiones de una mayor penetración en el monopolio español con sus Indias. Sin embargo, tras la muerte de Carlos II sin descendencia, se le presentaba una provechosa oportunidad, gracias a las posibilidades de un candidato de la casa de Borbón, Felipe de Anjou, de ocupar el trono español. Tras el acceso de este al mismo, Francia se situaba en una magnífica posición en favor de sus intereses comerciales. A este país había tocado la protección

2. La bibliografía sobre las compañías españolas es bien conocida. Remitimos al trabajo de Margarita Eva Rodríguez García (2005).

de las flotas de la Carrera de Indias y el monopolio temporal del comercio de esclavos hacia los territorios ultramarinos (1701), a través de la Compañía de Guinea, durante los años de la Guerra de Sucesión, y las posibilidades de interferencias en el comercio en general habían aumentado. Reforzaría simultáneamente su vigilancia sobre sus competidores para evitar abusos por los privilegios obtenidos en la centuria anterior.

La firma de la paz de Utrecht en 1713 otorgó a los británicos el ocupar un lugar privilegiado en detrimento del uso pleno del monopolio español y del comercio galo a través de España. La autorización por 30 años para el envío a América de un navío anual de permiso de 500 toneladas cargado de mercancías para venderse en tiempo de feria y libre de impuestos en Indias (a veces iba un segundo de guerra acompañándole cargado también con mercancías), al igual que el control del comercio de negros hacia España y sus colonias, que antes detentaban los franceses, a través de un contrato de asiento (26 de mayo de 1713), significaron un golpe importante para los intereses galos y españoles. Y ello, no obstante reservarse la Corona un 25% de los ingresos totales por tales conceptos y un 5% sobre las ganancias que correspondían a los británicos, aunque estas, por lo que sabemos, no fueran a la larga tan importantes como pareciera. Con todo, los británicos supieron sacar mejor provecho que los franceses a las concesiones comerciales de que gozaban en España, entre otras cosas mejoraron las condiciones en 1716, empezando por el propio asiento de negros (Donoso, 2008). Las quejas ante el Consejo de Indias a causa de los abusos cometidos, fueron casi continuas en dicho período<sup>3</sup>, en particular entre algunos expertos (así Bernardo de Ulloa)

Además de la humillación que suponían el contrato de asiento y el navío de permiso, eran muy gravosos para España, habida cuenta de su uso para un eficaz contrabando. Aumentó su tensión con el Reino Unido y puede considerarse el principal motivo de la Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins de octubre de 1739.

## LOS ANTECEDENTES

Tal es el contexto en que un desconocido *Autor* (en el texto así denominado) de origen francés, propone al rey un proyecto de gran alcance: la creación de una gran compañía de comercio española o «Real Compañía de las Indias Occidentales»<sup>4</sup>,

3. Este Consejo estimaba, al tiempo de aparecer el decreto, en más de 1.400 toneladas de «ropa» las que el navío de permiso británico podría portar en realidad.

4. *Proyecto traducido del Frances, que dió un extranjero aventurero, proponiendo la formación de una Compañía para el Comercio Universal de nuestras Yndias, con derecho exclusivo de otra, ó Asiento particular, prometiendo el aumento a la Rl. Hacienda de 8. á 10. Millones de Pesos: Y examinado por inteligentes sus discursos, no fué admisible su establecimiento, s.a., s.f. (en adelante Proyecto)* (Biblioteca del Palacio Real de Madrid, Miscelánea Ayala, vol. VII):

que sería admiración y sorpresa de Europa, y «obra de la mayor importancia, y del mayor interés que tubo jamás España»<sup>5</sup>.

La idea ciertamente no era original. Las obras clásicas de Colmeiro y Carrera Pujal nos proporcionan abundante información sobre este tipo de proyectos (Colmeiro, 1979; Carrera, 1943-1947). Otros estudios posteriores han venido incidiendo igualmente en ellos, algunos ambiciosos, que no pasaron del papel donde fueron expuestos. Así sucedió con las propuestas de sendas compañías para el comercio general con América de 1619 y 1683<sup>6</sup>. Este último período, coincidente con el reinado de Carlos II, fue especialmente rico en este tipo de proyectos y de otros similares (Molas, 2004: 614-615; Bustos, 1999). Y el proceso no paró en la siguiente centuria, donde surgieron otros proyectos de compañías, algunas sin siquiera denominación<sup>7</sup>, aunque coincidentes con la creación efectiva, por fin, de varias compañías privilegiadas de comercio de alcance más limitado arriba referidas. Entretanto, los proyectos para la formación de compañías de carácter general seguirían aflorando (1703, 1705, 1719, 1720...), algunos ya presentados con anterioridad o incluidos dentro de obras de carácter general (así, la *Rapsodia económico político monárquica* del marqués de Santa Cruz), y, en cualquier caso, con menor fuerza que en la anterior centuria, quizás valorando la línea que definía ahora la acción de gobierno con las compañías recién autorizadas (Molas, 2004)<sup>8</sup>. En cualquier caso, las peticiones seguirían hasta bien avanzado el siglo XVIII.

Así pues, no faltaron en España, en el período que estaban en boga, voces a favor de la creación de compañías privilegiadas de comercio, tanto de carácter general como local. Lo chocante del caso es que las primeras no llegasen a cuajar, como sucediera en los países de nuestro entorno, y las segundas apareciesen con retraso con respecto a estas naciones. Aunque el caso está aún lejos de ser debidamente estudiado a fondo es probable que tenga mucho que ver con la posición hegemónica del Consulado y los extranjeros en el comercio hispanoamericano, y su capacidad de influir a su favor sobre la Corona.

---

«Memoria para el Rey, y su Consejo» p.20. También aparece con el nombre de «Compañía de comercio en Cádiz».

5. *Ibidem*, pp.22 y 31v-32.

6. La noticia la recoge Pere Molas Ribalta (2004: 609) de José Gentile de Silva (1969: 162 y ss).

7. Así, en 1702, la Compañía Náutica Mercantil y Universal del Principado de Cataluña, el *Diseño de una nueva planta de españoles y extranjeros en Indias... que se establezca en Sevilla...* de 1718; una compañía para el comercio del palo campeche desde La Coruña en 1734; otra para el comercio con Filipinas en 1733, etc. (Rodríguez, 2005: 20).

8. Margarita Eva Rodríguez (2005: 22-26) se refiere asimismo a dos compañías de origen francés.

## LA OBRA Y SU AUTOR

De la autoría del proyecto, según se ha afirmado, poco sabemos, si bien a partir del contenido de su texto se pueden extraer algunos datos. Tampoco se explicita la fecha del mismo, aunque gracias a los datos cronológicos que aparecen en él, puede situarse con bastante certeza en el año 1738. El Proyecto<sup>9</sup> va dirigido al rey Felipe V y su consejo<sup>10</sup>.

El texto, sin duda muy rico y extenso, se compone de varias partes o *papeles*, que se irán añadiendo sucesivamente: la descripción de la compañía en sí misma (carácter, ámbito, directivos, financiación, beneficios, impuestos, etc.), varias memorias, el borrador de la Real Orden o Decreto autorizando su erección, el Proyecto de minas, el Reglamento con su correspondiente articulado, etc. En el proyecto se recogen con minuciosidad numerosos aspectos de la compañía.

El responsable del mismo avisa acerca de la conveniencia de reflexionar sobre cada uno de sus apartados. No contento con dar su contenido al rey y su consejo, les da redactado por él también el texto del Real Decreto que se ha de publicar en favor de la compañía, con «la concesión de unos Privilegios, y derogación de otros en favor suyo», así como el «Reglamento de S.M. sobre las operaciones de la misma compañía», donde realiza a la sazón una síntesis del contenido del proyecto<sup>11</sup>.

Se trata, sin lugar a dudas, de un francés. Uno de los informantes de su proyecto le califica peyorativamente de «aventurero extranjero, que sin duda ha viajado»<sup>12</sup>. No obstante, el autor da muestras de conocer bien el medio comercial gaditano (remite continuamente a las beneficiosas consecuencias en él de sus proyectos), e incluso afirma que «todo Cádiz me conoce, y sabe si poseo bien todas las partes del comercio; y aún puedo tenerla vanidad, de ser allí muy atendido»<sup>13</sup>.

Sin embargo, no se agota aquí su experiencia: él mismo expresa haber asistido como representante de Francia «a todos los tratados, que se proyectaron en Londres por los años 1712 y 1713», es decir, en las negociaciones previas a la firma del tratado de Utrecht. Incluso, habría informado de las mismas al marqués de Monteleón,

9. *Proyecto traducido del Francés*: «Proyecto relativo, y dependiente de la execucion del primero, que se tiene presentado, y se dirige al aumento de trabajo en las Minas de Oro, y Plata, que hay por toda la extension de las Yndias Óccidentales, y al de la Real Hacienda, a más de veinte Millones de Pesos» (p.40).

10. En el texto se alude varias veces al representante del consejo con el tratamiento de V. E., y se le reconoce como «el Dueño para adelantar, o retardar las primeras operaciones, quando lo tuviere por conveniente» (p.40).

11. *Proyecto*: «Observaciones importantes», p.47v y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.20 y ss.

12. *Proyecto*: «Nuevas observaciones para V.E.», p.44., y «Dictamen del Marqués de la Regalía sobre este Proyecto», pp.57 y 59v

13. *Proyecto*: «Nuevas observaciones para V.E.», pp.43v-44.

embajador en nombre de Felipe V, en Utrecht. Habiendo alcanzado una buena posición en el pasado, llega a considerarse destinado a una plaza de intendente de comercio en su país<sup>14</sup>.

De cualquier manera, las cosas parecían no haberle ido bien en los negocios, pues reconocía haber perdido en el comercio hasta dos millones de pesos en América desde el año 1723, que «ha sido la ruina de mis dependencias». A este respecto considera «que todo el mundo sabe, que mi defecto es el de no hacerme valer». No en vano desea que la compañía propuesta sea aprobada y le permita reparar «las considerables pérdidas, que he padecido en las mismas Indias»<sup>15</sup>.

Reconoce igualmente no saber explicarse ni escribir bien el español, razón por la cual recurre a los servicios de un traductor a esta lengua, Miguel Julián Aoyz, secretario del rey, en sustitución de su fallecido hermano Miguel José, intérprete de lenguas. Él mismo lo firma en Madrid con fecha de 14 de septiembre de 1738<sup>16</sup>. En otra ocasión el autor reconoce, sin embargo, que él mismo podía haber dado una de las partes escrita en español «por medio ageno (...), si la Ley del Secreto me lo permitiese»<sup>17</sup>.

En cualquier caso, considera que los documentos que somete a examen (Propósito, Real Decreto, Reglamento, etc.) constituyen un borrador mal formado (sic), por la «acelerada prisa» que se ha dado en tenerlo listo, en consideración a las fechas de partida de las flotas (junio o julio). A pesar de ello, el marqués de la Regalía, tras examinarlo, considera que la presentación y motivación de la compañía están escritas en «un estilo muy hermoso, y brillante», aunque enigmático (sic)<sup>18</sup>.

Tratando que no llegue a destiempo, el responsable del proyecto reconoce que ha cometido algunas faltas en el texto: una proposición (sic) que se le olvidó incorporar al citado Decreto, y dada su importancia incluye después; la sustitución de los retornos (sic) por tres artículos que envió en un papel suelto; el preámbulo del decreto de creación de la compañía; la descripción del escudo de armas que se solicita

14. *Ibidem*: «Proyecto relativo (...) aumento de trabajo en las Minas de Oro, y Plata...», p.38.

15. *Ibidem*: «Nuevas observaciones», p. 44 y «Memoria para el Rey y su Consejo», p.31v.

16. *Ibidem*: «Memoria», pp.19-19v. Miguel Julián es de origen navarro. Al igual que muchos otros paisanos en esta época, se encumbrará a altos puestos de la administración borbónica, llegando a ser nombrado caballero de la orden de Santiago (p.19v). Entre 1725 y 1735 figura como secretario a las órdenes de Bernardo de Espeleta Gary y, entre 1731 y 1734, como encargado de negocios en Parma. Su conocimiento de idiomas es grande, lo que le permite tener empleo en el extranjero. De 1746 a 1748 aparece como secretario de lenguas interino y desplazado en misión diplomática a Polonia. En 1750 como secretario de la embajada de Viena, siendo cuatro años después secretario de interpretación, con el puesto ya en propiedad. Muere en 1754 (vid Cristina González Caizán: «Miguel González Aoyz», *Diccionario de la Real Academia de la Historia*, versión digital, consultado el 29 de enero de 2020).

17. *Proyecto*: «Memoria», p.31.

18. *Ibidem*: «Memoria», pp.31v-32 y «Dictamen del marqués», p.57.



para la compañía, etc.<sup>19</sup>. Pero se consuela al considerar que se trata en realidad de una memoria (sic), y serán otros los encargados de ordenarla y ponerla en limpio (sobre todo el Decreto y el Reglamento).

Conociendo los dos nombres que ayudan a promocionar su proyecto, su intercesor Triviño<sup>20</sup> y su traductor Aoyz, podemos ver que nos encontramos ante un autor bien relacionado con personalidades relevantes y próximas al Poder, y con capacidad para ayudarlo en su empresa.

## RAZÓN Y VENTAJAS DE LA COMPAÑÍA

Al comienzo de su proyecto el autor recuerda la necesidad de la compañía que propone –recalcando su carácter español–, al igual que su basa en «principios (...) incontrastables (=incontestables)», y en el aval «de la razón, y de la justicia». Sin embargo, su planteamiento no es muy original. De hecho está presente entre los arbitristas y mercantilistas: el poder y fuerza de los reyes no se mide por los territorios que poseen, sino por las rentas que son capaces de acumular. De ahí que cualquier mengua en ellas deba subsanarse, aplicando los remedios adecuados. Su oferta nace –y lo recordará continuamente– de esta necesidad, así como de querer ofrecer una respuesta a la poco ventajosa situación<sup>21</sup>.

19. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p. 32. Los yerros se describen en *Ibidem*, pp.32v-33.

20. En el texto figura varias veces citado el nombre de Fernando Triviño. Parece tratarse de Fernando Triviño y Figueroa, nacido en 1684 y fallecido en Madrid en 1748, después de una larga carrera que comenzaría, tal vez, como burócrata al servicio de la Corona de Aragón en 1697, para, tras la Guerra de Sucesión, quizás por su apoyo a la causa borbónica, incorporarse a la embajada española en París, donde trabajaría junto al príncipe de Cellamare como secretario. Por causas que nos son desconocidas, estuvo preso durante algún tiempo en Francia, hasta que, en 1719, abandonó el país. Ya en su patria, retomaría la actividad, trabajando en tareas burocráticas de nuevo, esta vez en el Consejo de Indias y la Secretaría de Gracia y Justicia. Volverá a Francia como secretario, ahora al servicio del marqués de Castelar, y luego como encargado de negocios. En 1737 regresa a Madrid, ejerciendo como secretario del Consejo de Hacienda desde el 9 de febrero de ese mismo año, secretario del Consejo de Indias para Nueva España (30 de abril de 1740) y, finalmente, secretario de la Cámara de Castilla para lo concerniente a la Corona de Aragón. (Didier Ozanam, «Fernando Triviño y Figueroa», en *Diccionario biográfico de la Real Academia de la Historia*, versión digital, consultado el 20 de octubre de 2019). Conocedor de la Hacienda pública y el comercio hispanoamericano, con una larga estancia en Francia, y la ocupación de varios puestos relevantes en España, Triviño parecía la persona adecuada para ayudar a que el proyecto saliese adelante. De ahí los contactos de su autor con él, a quien considera su protector, a través de la correspondencia, así como su mediación ante aquel a quien se refiere el proyecto como V.E. (*Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.33 y 31v).

21. *Proyecto*: «Memoria para el Rey y su consejo», p.6

Recuerda a continuación lo que considera un principio incontestable (sic): «que nadie debe dejarse despojar de su bien quando lo puede conservar». España posee algo que no tienen los otros países, las Indias, donde se cobijan grandes tesoros. Pero, a diferencia de otras potencias que no cuentan con nada parecido, no ha sabido sacarle el partido necesario en el terreno del comercio. No obstante, «el comercio (...) de las Indias toca a S.M.: es una parte de su soberanía: no lo tiene ni vendido, ni enagenado: ninguna ley ni máximas pueden oponerse a lo que S.M. dispudiese en esto a favor de su servicio, y de su estado»<sup>22</sup>.

Mas, a la postre, son los extranjeros quienes –en contra de las leyes españolas– han resultado beneficiados. De esta forma, la balanza comercial española es deficitaria, pues ha sido necesario darles cabida para satisfacer las necesidades de consumo de los súbditos de la Monarquía. La diferencia ha tenido que ser enjugada con los metales preciosos americanos, y, según sus cálculos, solo se queda en España menos del 25% de lo extraído. Esto mengua un tanto la gloria alcanzada por la Monarquía en otros ámbitos<sup>23</sup>.

A diferencia de los arbitristas, no hace, sin embargo, una llamada expresa al desarrollo de la industria nacional para conjurar dicho déficit. Pero sí que estará de acuerdo en algún tipo de compensación a los extranjeros: permitirles adquirir un mayor número de acciones de la compañía. Se refiere incluso a un expediente que tiene preparado por si fuera necesario aplicarlo a este respecto<sup>24</sup>.

Las causas de la falta de aprovechamiento de tan inmensos recursos aludida las desgrana el responsable a lo largo del proyecto: el mal régimen de su Comercio; y la inacción de sus Naturales, y, particularmente, las guerras continuas y los desfavorables tratados que a consecuencia de ellas se firmaron, los cuales, entre otras cosas, parecían hechos contra la formación de compañías de comercio del tipo de la que él propone. El texto se fija en particular en el de Utrecht de 1713, que llevó al establecimiento del contrato de asiento de negros y el navío de permiso, muestra del genio inglés (sic)<sup>25</sup>.

Para compensar la crítica que pudiese suscitar su propuesta y atraerse la benevolencia del rey, el autor recuerda hasta dos tareas que la Corona española ya ha cumplido: la primera, «la formación, y establecimiento de muy numerosos, y valerosa

22. *Ibidem*, pp.5v-6 y «Proyecto relativo (...) al aumento de trabajo en las Minas de Oro, y Plata...», p.34v

23. *Proyecto*: «Memoria para el Rey y su consejo», pp.3 y 1v-2.

24. *Proyecto*: «Otra Memoria para V.E.», pp. 41v-42.

25. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.34v y «Memoria para el Rey y su Consejo», pp. 2v y 4v.

tropa»; la segunda, «la creación y establecimiento de una Marina poderosa». ¿Qué le falta, pues? Sin duda, el establecimiento de la compañía que propone<sup>26</sup>.

Así, apela continuamente a la mejora que la Real Hacienda podría obtener con ella. Tasa incluso los beneficios: de ocho a diez millones de pesos, cantidad más que considerable, proporcionada a las enormes dimensiones territoriales del Imperio. La exclusiva en el suministro de esclavos negros, que el responsable del proyecto pedirá después en favor de la compañía (renunciando a crear una nueva), proporcionará igualmente jugosas ganancias al Estado, al contribuir esta mano de obra a un mayor trabajo de las minas de oro y plata de las Indias (estimada en otros diez millones aproximadamente), importante fuente de ingresos para el Erario<sup>27</sup>.

Para convencer al rey de sus ventajas, establece un somero cálculo:

Nº de negros	Oro extraído/mes	Plata extraída/mes	Total
5.000	37.500 onzas	4.722 marcos 1 1/18 onzas	8.159.910 pesos <sup>231</sup>
5.000	2.500 marcos		

Para este propósito se ofrecerá al monarca y su consejo un nuevo proyecto adjunto al principal, para el que pide la misma discreción («un impenetrable secreto (...) hasta que la (...) Compañía se halle formada») que solicitara para este<sup>29</sup>.

El objetivo con relación a las minas se llevaría a cabo a través de la única compañía propuesta (en un primer momento había pensado en dos distintas, pero comprendió que era pronto para hacerlo), que se encargaría de vender allí los esclavos que se necesitasen (estima su número en 10.000<sup>30</sup>), previamente contratados (sic) en la costa de Guinea o, en su caso, del Senegal<sup>31</sup>. La propia compañía, residenciada a la sazón en Cádiz, aprovechando su proximidad con África, debería encargarse de la distribución de negros en Indias, de retenerlos en ranchos y proveer a su manutención, por medio de otros negros, a base de maíz, patatas, ñames, plátanos, yuca y zapayos<sup>32</sup>.

26. *Proyecto*: «Memoria para el Rey y su Consejo», p.2

27. *Ibidem*, pp. 3 y 1v-2.

28. El marco se computa a 144 pesos de Indias.

29. Este proyecto va incluido *Ibidem*: «Proyecto relativo y dependiente», pp.34 a 38.

30. Calcula la producción de la mina tamaño medio de Hispanoamérica en cuatro onzas de plata día y dos octavos de onza de oro por cada negro, aunque reconoce que esas cifras rinden el doble o el triple (*Ibidem*, pp. 36v y 37v).

31. *Ibidem*, pp. 34v-35 y 35v.

32. *Ibidem*, pp. 34 a 38. En el proyecto se calcula, además del número de negros necesarios para el aprovisionamiento de alimentos del resto, el personal necesario para ordenar el trabajo de los mismos («un Blanco, un Mulato, un Indio, y aún también un Negro libre, maneja cincuenta de ellos, y los hace trabajar exactamente») (p.35v).

Como para poder negociar estos esclavos, se necesitan una serie de productos caros importados de las Indias Orientales (especias, estofas de algodón, conchitas pequeñas, etc.), que sería necesario adquirir a través de las grandes compañías extranjeras o en Holanda e Inglaterra, se propone el envío de un navío cada año de la propia compañía a comprarlas, mucho más baratas, en la costa de Malabar y traerlos hasta Cádiz, donde alguno de los productos referidos (así, la pimienta), podría venderse para consumo español<sup>33</sup>.

En efecto, los ingleses no solo conocían sobradamente el valor de este comercio, sino que veían con tales acuerdos un pretexto para introducir sus mercancías libremente en la América hispana y traerse de esta forma los tesoros americanos. Así, sin discreción alguna (sic), han aumentado cada año la carga del navío de permiso concedido. Se cita expresamente el ejemplo del «Real Jorge», cuyo tonelaje, superaría las toneladas asignadas, debió llegar hasta las 1.500, sin contar el lastre de más de 300, que le supone añadido<sup>34</sup>. Y otro tanto sucedía con el asiento de negros, utilizado por los ingleses y otros países de Europa para pasar a Indias, al objeto de negociar en derechura sus mercancías y regresar cargados con los tesoros americanos. No solo eso, sino que además podían venderlas a mitad de precio que las españolas traídas en las flotas. Todas las naciones y los británicos al término del mismo deseaban la firma de un nuevo tratado de asiento<sup>35</sup>.

No obstante, el acuerdo suscrito con el Reino Unido debía ser suprimido, a no ser que se quisiera arruinar totalmente el comercio de España y darles solo utilidad a los ingleses (sic). Es más, convenía precaverse, puesto que antes de la extinción del acuerdo, esos podrían pretextar que se había roto ya, y pedir así la renovación

33. *Ibidem*, p.36.

34. Llegaría a Portobelo el 5 de agosto de 1721 en los galeones al mando del general Baltasar de Guevara. El «Real Jorge», cuya consignación era de 630,1 toneladas, venía comandado por el capitán Juan de Avison. Se le dejó pasar hasta Cartagena de Indias para regresar a continuación a Portobelo de nuevo. Allí vendió una parte de las mercancías y regresó llevando como lastre hierro. Pasó visita de entrada el 13 de enero de 1722. Los ingleses querían que no se realizase el palmeo, sino que se considerase el arqueo del buque que ya se había llevado a cabo en su país. Asimismo pedían que no se incluyesen en la carga las medidas el hierro plancha y vergafón que traía.

El navío llegaba a Londres el 18 de marzo de 1723. Allí se dio cuenta de cómo al confrontar su carga con el registro que firmara a la salida había cinco partidas que no correspondían a la Compañía de los Mares del Sur, y se expresaron dudas de que no hubiese otras más, posiblemente en plata y dinero. En efecto, según informaría la prensa inglesa en abril de 1723, el «Real Jorge» había traído consigo una gran cantidad de plata, que se llevó a la Torre de Londres para su acuñación en moneda (Walker, G. F., 1979, p. 185). A falta de las cuentas de este navío, la información más fiable con la que contamos, según Donoso Anes, la aporta Gardner Sorsby, quien reconoce un beneficio bruto de 25.604 libras, de las que Felipe V, al parecer, recibió solamente 3.398. (Donoso, 2008).

35. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.4v, 5v y 5.

del privilegio. Sin embargo, algún tiempo después, el autor moderará la intensidad de su deseo: si los ingleses insistiesen en el navío de permiso, el rey podría indemnizarles con una cierta cantidad de dinero, a cargo de la compañía, al regreso de cada expedición<sup>36</sup>.

Según el autor, no convenía irse por las ramas; antes bien, era preciso buscar el daño causado en su origen primitivo, atajando el mal radicalmente en su principio. El tema de la compañía, por tanto, es un asunto mayor. «Es el Negocio de sobrada esencial importancia (...) el estado para haberse de detener en nimiedades». Es necesario, por medio de ella, minorar los créditos del extranjero sobre la España. Y aún más importante sería tratar del modo usado para comerciar con las Indias, por el cual, mediante vías indirectas, se atraen los extranjeros para sí casi todas las utilidades conseguidas<sup>37</sup>.

Se recuerda en el proyecto que dicho comercio está a merced de los extranjeros, mediante una especie de Diezmo, que tienen costumbre de pagar a S.M. La alternativa que se propone plantear consiste en que la compañía se haga cargo de todas las ganancias provenientes de Hispanoamérica. De ellas, pasarán a la Corona poco menos de las dos terceras partes, sea por razón de su Indulto, o por la mitad de utilidades, que tendrá después de la primera expedición. La parte restante se distribuiría entre los interesados (sic) de la compañía, así como entre los oficiales, obreros, soldados y marineros al servicio de la misma en tierra o mar<sup>38</sup>.

Pero las ventajas para la Corona van todavía más allá: de los fondos de caja de la compañía esta podrá adelantar al rey, en tiempos de urgencia, tres o cuatro millones de pesos, a cuenta de sus Indultos, y ganancias. Esta era una de las funciones que, tradicionalmente, cumplía al Consulado de cargadores a Indias (Bustos, 2017).

## CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA COMPAÑÍA

El proyecto recuerda en todo momento la urgencia de modificar la situación del comercio español con sus Indias, que considera muy desfavorable para el rey, su Hacienda y sus súbditos. La compañía quiere ser su propuesta para cambiar este panorama. Previendo las críticas que pudiese recibir el proyecto, se recuerda a sus lectores que «no son estos efectos de una mente turbada con los vapores de sueño ininterrumpido, semejantes a los de una Chimera». Al contrario, a lo largo del texto se desgranar los positivos valores de la misma. Toma como modelo las

36. *Ibidem*, p.5 y «Dictamen del Marqués de la Regalía sobre este Proyecto», p.48.

37. *Ibidem*, «Memoria para el Rey», pp.3v, 6v, 13, vid también «Otra Memoria», p.42.

38. *Ibidem*, «Memoria para el Rey», pp.3v y 4.

grandes compañías privilegiadas de comercio y, sobre todo, la de las Indias Orientales holandesa<sup>39</sup>.

Todo el comercio (exportaciones e importaciones) con las Indias españolas se realizaría, en convoy o en solitario (navíos sueltos), con carácter exclusivo, por medio de la compañía, proporcionando las cargazones de productos necesarios al consumo anual de cada territorio. Con esa misma periodicidad, llevarán al puerto de Veracruz los azogues necesarios para la extracción de los metales preciosos. De los caudales que se traigan al regreso se pagará, a través del flete, a los capitanes, escribanos y factores que viajen en los barcos. En la fase inicial la compañía está exenta del pago de impuestos<sup>40</sup>.

Se trata, pues, de una privatización del comercio con América, pero sin perder por ello su carácter de monopolio estatal. Pide al rey, en consecuencia, «abrigarla y protegerla, quanto le fuere posible». Más adelante el texto repetirá la misma idea, señalando en qué consiste el privilegio:

«Se ha de servir S.M. de conceder, desde ahora a la dicha Compañía para siempre, o por el tiempo, que gustase limitar, el Privilegio exclusivo de hacer generalmente todo el comercio de España para las Indias; y de las Indias para España; y por consecuencia el de despachar todas las flotas, y galeones, y todos los demás navíos, que para las dichas Indias juzgare por conveniente embiar la misma Compañía para bien y beneficio de su Comercio; y el de cargarlos de su cuenta solamente»<sup>41</sup>.

Y, en otro lugar, se expresa como debería quedar recogido esto en el Real Decreto resultante de la aprobación:

«Concedemos con efecto desde ahora para siempre a la expresada Compañía, el derecho, y privilegio privativo de hacer ella sola, y de su cuenta con exclusión de todos los demás nuestros súbditos, todos y cualesquiera Comercios, que se puedan, y podrán hacer desde nuestros Dominios de España para los de las Indias occidentales; y de los de estas para los de España, y por consiguiente el derecho privativo y exclusivo de despachar, y cargar de su cuenta todas las Flotas, y Galeones, y otros Navíos, que juzgare a propósito despachar, y cargar, para las dichas Indias occidentales y en todos los tiempos que hallare convenirle para la mayor autoridad, y beneficio de su Comercio; y de vender las dichas Cargazones en las referidas indias...»<sup>42</sup>.

39. *Ibidem*: «Nuevas observaciones para v.e.», p.46v, y «Proyecto sobre el Real Decreto», particularmente pp.31 y ss.

40. En el texto cita especialmente la alcabala que se paga en las Indias, además de los demás derechos (*Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.7 y 11, y «Proyecto relativo y dependiente», p.29v, pto. 31).

41. Insiste en esa misma idea en *Ibidem*: «Memoria para el Rey», p.6; vid también pp.6v y 13.

42. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.22v.

Este privilegio absoluto implicará, por tanto, la anulación de «todas las concesiones, privilegios, o permisiones, que pudieren haberse dado, o concedido, a uno, o más personas particulares». Se citan expresamente los privilegios concedidos a la Compañía de Vizcaya (como llama erróneamente a la Compañía Guipuzcoana de Caracas, creada por la Corona en 1728)<sup>43</sup> para la negociación del cacao de Caracas, así como los dados a los súbditos de Nueva España que vienen introduciendo productos de Oriente a través de Acapulco<sup>44</sup>. La compañía que se propone se encargaría, eso sí, de hacer reparación a los afectados, en el grado que disponga la Corona. Mas, a partir de entonces, no se harían ya nuevos concursos<sup>45</sup>.

En la «Real Compañía de las Indias Occidentales» se incluye también el comercio del asiento, el comercio de negros y su venta en América, a partir de la fecha de extinción del mismo con los ingleses el 1 de mayo de 1743.

«Para sin excepción –se indicará en el proyecto– hacer generalmente todos los Comercios de nuestros Dominios de España con los de las Indias occidentales, comprehendido el de Negros Esclavos; y los que se pueden hacer de nuestros estados de dichas Indias occidentales con los referidos de España»<sup>46</sup>.

Entre tanto, la compañía enviaría factores a los puertos de Indias para evitar que los ingleses introdujeran sus mercancías aprovechando la venta de negros

Por todo ello, en el punto número 30 del Reglamento, se prohibía expresamente el transporte de productos clandestinos, al margen de la compañía, tanto a la ida como al regreso de los buques. De ahí la necesidad de registrarlos en los libros de bordo (sic) del capitán y en las anotaciones de los factores de la misma correspondientes a cada navío, pena de confiscación de lo cargado ilegalmente más cinco años de cárcel<sup>47</sup>.

Al decir del autor del proyecto, la compañía ofrecerá al rey un beneficio doble: aumentar en poco tiempo los ingresos de la Real Hacienda en cerca de diez millones de pesos, y extirpar (sic) los numerosos abusos cometidos a través del comercio con América, acabando con las importaciones fraudulentas y las exportaciones ocultas de metales preciosos y frutos de las Indias. Y todo ello «sin causar por esto a nadie el menor motivo de quexa». De ahí los resarcimientos contemplados en su favor<sup>48</sup>.

43. El contenido del texto que se recomienda al rey, pediría la prohibición expresa del comercio de la compañía de Vizcaya a partir del 1 de julio de 1739; sus navíos con sus cargas correspondientes serían confiscados a beneficio de la compañía de las Indias Occidentales (*Ibid.*: «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.22v y 23 y «Memoria para el Rey», p.6v).

44. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.21 y 22.

45. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.6-7. En *Ibidem*, p.13 insiste en la idea de las reparaciones a su cargo.

46. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.20v.

47. *Ibidem*, p. 39v, núm. 31.

48. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», p.11.

Una vez autorizada la compañía por el rey, se habrían de expedir las oportunas *Órdenes, Decretos y Despachos*, confirmando las *Concesiones, Privilegios, Permisiones, y anulaciones* que más adelante especificará el Proyecto. Los privilegios y concesiones que la compañía reciba convendría fueran «para siempre, o a lo menos por un siglo»<sup>49</sup>.

La Administración (virreyes, gobernadores, miembros de la Justicia, etc.) se obligaría a supervisar y ejecutar todas las concesiones otorgadas por la Corona a la compañía, una vez aprobada esta<sup>50</sup>.

Sin embargo, se considera España como un Estado monárquico y despótico (sic), muy diferente de la república holandesa y de Inglaterra, donde existe confianza en sus gobiernos. De ahí que la compañía deba basarse en otros principios, como es el de la «solidez, y ventaja de los objetos: motivos mucho más poderosos para determinar a los hombres, que las constituciones las más invariables». La confianza de los españoles debería fundamentarse en la firmeza y el interés de la compañía<sup>51</sup>.

Consciente de las dificultades para la aprobación de la compañía, recordará la necesidad de llevar las operaciones preliminares para su reconocimiento con «grande circunspección», en secreto, y dentro de los órganos de consejo del rey, por vía reservada, sin darle difusión<sup>52</sup>. ¿Por qué este carácter secreto?

El responsable del proyecto teme las reacciones que se producirán por el importante cambio que introduce en el sistema monopolístico con América entre los comerciantes de Cádiz y, sobre todo, entre los extranjeros, «que son los únicos, que cargan quasi todas las Flotas y Galeones», y en general entre los beneficiados del fraude, cuando lleguen a conocer las pretensiones de la compañía de hacerlo desaparecer. Se trata de «los Ministros, Negociantes y Havitantes de Cádiz, donde todos se enriquecen, y viven de fraude». Su estrategia consiste, pues, en ganárselos, atrayendo a las seis compañías más ricas de la ciudad (cuya determinación deja en manos de su interlocutor) por los beneficios que pudieran obtener en las seis direcciones de la compañía. De esta forma, todas las vinculadas con ellas, «no se atreverían (a) separarse». De lo contrario podrían obstaculizar la primera expedición que se haga, «de la qual penden absolutamente todas las otras». Una vez aprobado el Reglamento, «ya no podrían escuchar nada de contrario; y en el mismo instante ya se tenía a todo Cádiz por necesidad»<sup>53</sup>.

49. *Ibidem*, p.8; vid también «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.20 y ss. y «Nuevas observaciones», p.47.

50. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.30-31, núm. 36.

51. *Ibidem*: «Nuevas observaciones», pp.45 y 45v.

52. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», p.17v. En el texto se aconseja incluso no dar a conocer el escudo de armas de la compañía hasta después de su constitución (*Ibid.*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p. 33).

53. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», p.18, y «Nuevas observaciones», pp.43-43v.



No obstante esta acusación, Cádiz pesaba mucho en el comercio colonial, tanto por su poderoso Consulado de cargadores y los comerciantes instalados en ella, como por la disponibilidad de dinero. Por eso, se recuerdan en el texto los beneficios que reportará a la ciudad la implantación de la compañía, hasta convertirla en «más famosa, que la de Amsterdam, no menos por el Comercio, que por las Riquezas, y por el crédito»<sup>54</sup>.

Además, la compañía quedaría establecida «para siempre» en Cádiz. De hecho, a veces aparece en el texto como «Compañía de Cádiz». Y, en otro momento, como medida compensatoria para los negociantes de la ciudad, declara la necesidad absoluta (sic) de que «esta Compañía se forme de Comerciantes de Cádiz, los más ricos más acreditados; y los que por consiguiente hacen allí los mayores negocios, y las más copiosas ganancias». De hecho, de no incluirles en la empresa, difícilmente aceptarían que se rebajasen sus utilidades hasta los 10.000 pesos anuales como propone el autor<sup>55</sup>.

Por este mismo motivo indica una nueva compensación: el pago de una determinada cantidad, especificada en otro lugar, sobre los beneficios obtenidos por la compañía. En el proyecto se pide por tanto al rey que les gratifique a través de la reserva de «la diferencia de un tercio a la mitad» sobre las ganancias líquidas de la primera expedición prevista. Y otro tanto hace con el Consulado de Cádiz, al que pretende que la compañía pague otra cantidad sin especificar, cada año o al regreso de cada expedición, para cubrir los salarios de sus empleados. En cambio rechazará el pago del 1% que cobraba dicha corporación, puesto que no tenía ya obligación de fletar navíos de aviso, «ni sobre otra cosa alguna para Indias»<sup>56</sup>.

Cádiz es asimismo cabeza de departamento marítimo de la Armada y sede de los nuevos astilleros. Los oficiales de Marina en navíos de guerra acompañan a las flotas y, según el proyecto, cargan mercancías en ellos estando prohibidas. Pero no por eso debían ser menos compensados, «de un modo que satisfaga igualmente al honor, como a la conveniencia», siguiendo para ello un orden jerárquico, mediante concesión de encomiendas, pensiones y condecoraciones (se creará una nueva orden), a cargo de un fondo de 100.000 pesos creado por la compañía<sup>57</sup>.

Igualmente se beneficiaría al obispo de Cádiz o a su vicario general, al regreso de la flota, con 12.000 ducados. Esta suma, junto a la percibida por el Consulado (vid

54. *Ibidem*: «Nuevas observaciones», p.47v.

55. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.22; «Nuevas observaciones», p.45v y «Memoria para el Rey», p. 19 v.

56. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», p.19v y «Proyecto sobre el Real Decreto», p.33v.

57. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», p. 18. Al Gran Almirante de España tocarían 40.000 pesos. Propone también dos encomiendas más de 5.000 cada una, cuatro de tres mil, otras cuatro de 2.000, 10 más para sendos caballeros de 1.000; 30, asimismo para caballeros, de 500 cada y, finalmente, un sueldo de 5.000 para un tesorero (*Ibidem*, p.18v).

cuadro ut infra), asciende a 175.000 pesos corrientes. El dinero del obispo iría como dote para casar 12 doncellas pobres huérfanas, cuyos padres hubieran servido en la compañía; o, en su defecto, a viudas de marinos y miembros de la marinería pobres<sup>58</sup>.

## DOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA Y PERSONAL DIRECTIVO. LA FINANCIACIÓN DE LA MISMA

Para cumplir su cometido contra el fraude, la compañía poseerá algunas fragatas (cuatro o seis ligeras armadas en las costas americanas) y pequeñas embarcaciones armadas igualmente, además de fieles factores encargados de confiscar los bienes afectados por él. Con todo, más adelante cambiará a dos fragatas ligeras y «otras embarcaciones bien armadas», además de otra fragata ligera de 20 a 24 cañones, que se establecerá en Acapulco para evitar la entrada fraudulenta de productos de Asia en Nueva España y de comunicar y ejecutar los mandatos del rey (¿incluidas en el anterior grupo?)<sup>59</sup>. En el Reglamento se pide a los directores de la compañía que envíen inmediatamente cinco o seis flotas ligeras (sic) u otras embarcaciones para control y defensa de las costas americanas contra quienes actúen fraudulentamente, presentando si necesario fuese los recursos correspondientes ante los jueces para efectuar confiscaciones; mas, eso sí, «quedando siempre a salvo la apelación para ante nuestro Consejo de Indias». En ese mismo Reglamento se recuerda la necesidad de tener siempre dispuestos en Cádiz navíos de aviso, con vistas a mantener la comunicación comercial entre la Península y las Indias cada tres o cuatro meses<sup>60</sup>.

El personal directivo de la compañía estaría formado por un *Gefe, Presidente Inspector* (¿nombrado por el monarca?), cargo que el proyecto hace recaer sobre él mismo, con la asignación de un sueldo de 15.000 pesos, sin indicar duración, a partir del 1 de enero de 1739<sup>61</sup>. A él añadiría otro de 2.000 para su secretario, encargado del registro de los acuerdos de la compañía.

Al citado cargo de Presidente Inspector, el texto solicita se le añada –y así se reitera varias veces– el de Intendente del comercio de Indias, subordinado al

58. *Ibidem*, p.19.

59. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.7 y 11v. Referencias especiales merecerá el comercio llevado a cabo con las Filipinas desde Acapulco. El proyecto lo considera nocivo, puesto que, a través de las Islas, se introducían mercancías chinas y de las Indias Orientales en general en América, en contra de lo que las leyes de España prescribían. Eso sí, el autor no tiene inconveniente en ofrecer su propia compañía para que se encargue de este comercio (vid *Ibidem*, p.11v y «Proyecto sobre el Real Decreto», p.30).

60. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», pp. 27v y 33v.

61. En el Reglamento que se incorpora al proyecto comienza a contar desde el 1 de octubre de 1438 (*Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.24). En otro lugar, él mismo pide al rey, *por si no hallase proporcionados medios para sí mismo*, le conceda un 4% sobre los retornos de la primera expedición de la compañía (*Ibidem*: «Memoria para el Rey», p.19). Vid también *Ibidem*, pp.8-8v y 24.

ministro (sic), el mismo a quien se dirige el proyecto. Su concesión, con capacidad para sustituir al otro cargo, la considera natural e indispensable (sic) en el caso de no se le otorgase el anterior. Él le autorizaría para negociar (sic) sobre la puesta en marcha de la compañía y le permitiría velar por los intereses de la Corona y de los interesados en ella<sup>62</sup>.

Se nombrarían igualmente ocho directores para ocuparse de la administración, a razón de 10.000 pesos de salario cada uno, contados desde el 1 de julio (En la Real Orden modelo que escribe para el rey y su consejo los reduce a seis y lo mismo en el primer artículo del Reglamento, por considerar suficiente ese número y menos gravoso<sup>63</sup>. La elección habría de hacerse «entre Negociantes de Cádiz los más ricos, más acreditados, los hombres más de bien, los más entendidos, y prácticos en toda suerte de comercio de la Europa, y de las Indias, como también en el conocimiento de Navíos y de sus armamentos»<sup>64</sup>. La pertenencia de los directores a la compañía les permitiría beneficiar a sus propias sociedades, al adquirir «un perfecto conocimiento de todas las operaciones hechas, y por hacer», al tiempo de darles estabilidad y duración. De ahí que no se perciba incompatibilidad entre sus negocios privados y su relevante participación en la compañía. A estos directores apunta a su vez el autor para que formen un reglamento (¿el de la propia compañía?)<sup>65</sup>.

A ellos corresponderá elegir un cajero, un contador y todos los demás oficiales y factores que fueran necesarios, «de quienes serán responsables y fiadores, sobre lo qual se someterán al Presidente Inspector», fijando asimismo sus gages y salarios. En el caso de que causaran daños al rey y a la compañía por mala administración, deberán resarcírseles, y serán expulsados de la misma. Sin embargo, no serían responsables de los empeños que contrajeran con relación a la compañía y su comercio, pero sí de los fondos provenientes de dicho comercio<sup>66</sup>.

En el punto 35 del Reglamento se nos desvela de dónde se pagará lo previsto para estos directivos: se destinará al efecto una tercera parte de todas las ganancias líquidas obtenidas por la compañía en su comercio al final de su primer viaje (1/3 para el Presidente y 2/3 para los directores), de manera que, en esta ocasión, el rey, en lugar de obtener la mitad tendría la tercera parte. Aunque el cargo de Presidente no recayese en el responsable del proyecto, como él mismo pide, de las ganancias

62. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.31v y «Nuevas observaciones», pp.33-33v y p.44.

63. En el citado Reglamento se cuenta a partir del 1 de abril de 1739 (*Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.24). Vid también *Ibidem*, pp.20v, 24 y 33 y «Otra Memoria», p.42.

64. En el Reglamento (art.1) tan solo se pide que sean siempre (sic) elegidos entre los «comerciantes establecidos en Cádiz» (*Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.24). Vid también *Ibidem*: «Memoria», p.9).

65. *Ibidem*: «Otra memoria», p.42.

66. *Ibidem*: «Memoria», pp. 9v y 10 y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.27 y 27v.

conseguidas por la compañía al término del primer viaje se descontaría un 5% para el mismo, anotándose al efecto en la cuenta de gastos del retorno<sup>67</sup>.

Al Presidente Inspector con los directores tocaría la administración «de todo lo que fuere concerniente a las operaciones de sus comercios», así como las pagas que dicho personal deban recibir. Presidente y directores se reúnen diariamente en casa de este para celebrar junta entre las 9 y las 12h y las 15 y las 18h<sup>68</sup>.

¿De dónde procederían los fondos de la compañía? Al igual que las grandes compañías extranjeras que le sirven de modelo, se obtendrían por medio de acciones. Se prevé un fondo permanente de 20 millones de pesos<sup>69</sup>. A tal efecto, se sacarían 5.000 numeradas (al incluir más tarde la trata de negros, la cantidad sube hasta las 5.600), a razón de 2.500 pesos cada una, firmadas del cajero y revisadas por tres de los directores. No podían embargarse ni secuestrarse bajo ningún concepto. Se distribuirían por parte de la compañía entre el público (sic), prefiriendo a los nacionales sobre los extranjeros durante los tres primeros meses (desde el 1 de marzo al 1 de junio de 1739), a fin de que la flota pueda partir a su tiempo (junio o julio)<sup>70</sup>. La distribución de las que restaren quedaría al albur de la compañía.

Las acciones son pagaderas anualmente al portador entre 1741 y 1744, ambos inclusive. Al siguiente año (1745), la compañía debe presentar «cuenta de Cargo, y Descargo» a los accionistas con el estado de los fondos (en caja o corriendo), y así cada cinco años. Siempre que se excedan los 20 millones de pesos del fondo, se llevará a cabo un reparto extra<sup>71</sup>.

A cada acción se añadirían cuatro boletines de 600 pesos cada uno, firmados por el cajero y portando el escudo de armas de la compañía, y pagaderos al accionista anualmente durante los cuatro primeros años referidos. De esta manera, según el autor del proyecto, la participación de los vasallos en el comercio de Indias quedaba asegurada y ordenada, a partir de las reglas que estableciera la propia compañía<sup>72</sup>.

Al quinto año sería preciso, pues, tener fondos superiores a los 20 millones para un pago de dividendos extraordinarios a los accionistas. Previendo que, en

67. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.30v y 30, núm.33.

68. *Ibidem*: «Memoria», p. 10 y «Proyecto sobre el Real Decreto», p.24.

69. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.24v. El capital de acciones de la compañía holandesa de las Indias Orientales había sido de 3.000 florines, y en la época del texto se habían incrementado hasta los 22.000. Eso sí, los accionistas no recibían más que un 2% anual, si bien ello no impedía que se quisieran adquirir con grandes dificultades (*Ibidem*: «Nuevas observaciones», p.45).

70. *Ibidem*: «Memoria», pp.8v y 9-10, y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.24v-26v y 31v. En el Reglamento, la preferencia de los nacionales sobre los extranjeros dura solo dos meses, entre el 1/1 hasta el 1/3 siguiente exclusive. Si sobrasen acciones, la compañía dispondrá de ellas libremente («Proyecto sobre el Real Decreto», p.26v).

71. *Ibidem*: «Memoria», pp.9 y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.25v y 26.

72. *Ibidem*: «Memoria», p.9 y 8v, y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.24v y 25.

los cuatro años susodichos, aumenten los beneficios de la compañía y, por tanto, la disponibilidad de liquidez, se podría ya pagar la acción a 1.000 pesos, y, a la vez, hacer otra derrama extra en el quinto año, y así sucesivamente cada quinquenio.

Los directores debían renovar a los dueños antiguos sus acciones, cambiándolas por otras nuevas del mismo valor, más cuatro nuevos boletines, ahora de 750 pesos cada uno (en el Reglamento se sube hasta 800), entre los años 1746-1750, momento este último de hacer el segundo reparto extraordinario a los accionistas en cuatro partes a razón de 1.000 pesos unidad, a pagar en el período 1751-1754. El tercer reparto tendría lugar, incluyendo una nueva renovación de las acciones y boletines de 1.250 pesos cada, entre 1756 y 1759<sup>73</sup>. Y así sucesivamente.

En la primera expedición de la compañía, el Presidente Inspector cuidará que solo se tome dinero, mercancías y navíos a riesgo o cambio marítimo, según corran. Este último se pagaría de las 2/3 de la utilidad que corresponda a la compañía. Los fondos de su capital podrían exceder los 10 millones de pesos para las próximas expediciones (las del comercio de negros quedan sin fijar de momento. En el Reglamento se expresa de qué manera se resarcirán: «de la mitad de las ganancias resultadas a favor de la masa o Capital principal de la (...) Compañía». Todos los fondos y beneficios que posea la compañía quedarán a disposición de la misma<sup>74</sup>.

El autor expresa por carta con gran optimismo al encargado de entregar su propuesta al rey, que la compañía será más atractiva para los inversores que las de Holanda e Inglaterra, puesto que sus acciones se revalorizarán mucho más y repartirá mejores dividendos entre sus socios accionistas. Los españoles se sentirán atraídos por la participación, pues, no en vano, «todos los hombres tienen el mismo modo de discurrir sobre sus intereses españoles»; pero si no respondieran en la forma esperada, los extranjeros les sustituirán con aprovechamiento de sus ventajas, y el Erario se verá beneficiado en última instancia como si fueran sus propios súbditos<sup>75</sup>.

Partiendo de la idea de que, en Europa, hay abundancia de dinero «sin haber objeto, en que hacerlo valer». Para estimular la confianza de los inversores, el texto determinará en otro lugar hacer siempre las divisiones de las acciones de forma desigual, a lo menos durante 15 años. En cada uno de ellos habría un aumento de su utilidad, con lo que subirían de precio infaliblemente (sic) en proporción al aumento de las divisiones. Al inicio se minorarán las divisiones por si fuera necesario atender algún contratiempo, pero al quinto año estará en disposición de ofrecer al accionista una repartición mayor. Y esto atraerá a otros nuevos españoles o extranjeros, buscando beneficio (el capital se multiplicará por dos al poco de distribuirse las acciones y a los siete u ocho años por cinco o seis; incluso hasta 10 y 15 veces con las

73. *Ibidem*: «Memoria», p.9 v, y «Proyecto sobre el Real Decreto», p.25.

74. *Ibidem*: «Memoria», p.8 v, y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.27 y 26v-27.

75. *Ibidem*: «Nuevas observaciones», p.45.

reparticiones extras si sale bien lo de las minas) e intereses (los estima en, al menos, el 8% anual frente al 2-4% en los países extranjeros. Unos y otros provocarán «una grande circulación en estos Reinos, que con el tiempo produciría riquezas infinitas»<sup>76</sup>.

Con estos supuestos, el proyecto dispara el dinero que la compañía puede hacer entrar en España en 10-12 años (partiendo de un aumento de 10 veces del capital de las acciones) hasta los 450 millones de pesos, que no saldrán fuera. En resumidas cuentas, esta compañía, por sus operaciones, haría a esta Monarquía la más rica, la más lucida, y la más poderosa de Europa<sup>77</sup>.

## LOS GASTOS Y BENEFICIOS ECONÓMICOS. LAS EXENCIONES FISCALES

Aprobada que fuese por el rey la compañía, se traspasaría a esta el derecho a enviar flotas o galeones a las Indias. Por lo tanto, «se pondrá en estado de despachar cada un año Flota, o Galeones; y de recibir uno, u otro de vuelta, al año siguiente».

Entretanto, la compañía se prepararía para el envío de la primera flota a Nueva España de su cuenta. Antes de la salida, la compañía habrá adquirido barcos para llevarla a cabo. La partida, con una carga moderada (sic), no sería antes de finales de 1739, previendo el regreso al término de 1740<sup>78</sup>.

Los gastos de esta primera expedición no excederían («para con el Rey») de los 10 millones de pesos, de los que dos corresponderían a los navíos y ocho a su carga. El Reglamento da a entender que dicha cantidad debía ser adelantada por la Corona y devuelta al regreso de la flota, al momento de presentar ante el rey las cuentas del capital principal (sic). El resto de los gastos recaería sobre las 2/3 partes de las utilidades conseguidas.

Para la segunda expedición, la compañía debía disponer de nuevo de ocho millones para carga. Los gastos de navíos y armamentos, en esta ocasión, no excederían en ningún caso del millón. Según el autor, «sobre este pie se deberá también hacer el cómputo de los gastos del capital».

Flotas para Nueva España y galeones para Tierra Firme irían alternándose cada uno de los años venideros, partiendo y regresando siempre a Cádiz. Tras la vuelta de la referida expedición a principios de 1741, saldrían los primeros galeones, sin

76. Todo este supuesto lo plasmará en un cuadro numérico que llama «Nuevo Reglamento de las Divisiones» (*Ibidem*: «Nuevas observaciones», pp.46v, 45v-46v, 46 y 47).

77. *Ibidem*: «Nuevas observaciones», p. 46v. En el Reglamento (*Ibid.*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.28, núm. 25) se dice: *a corta diferencia de ocho millones de pesos (compresos gastos, y derechos)*, que debe referirse a costa de la carga

78. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.10-10v, y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.24v y 28, núm. 25.

que en esta ocasión, fuese ya necesaria hacer de nuevo una derrama para compra de barcos, bastando con pagar las «composturas de los navíos, y los armamentos». El retorno de los galeones estaba previsto para principios de 1742. Como se estipulaba en el proyecto, al llegar dichos galeones se presentarían las cuentas ante el rey, sin deducción ninguna de costo por la carga y expedición de los navíos. De las utilidades obtenidas por encima de los nueve millones de pesos, una vez restado lo correspondiente a gastos de administración, viaje y descarga, la mitad iría a parar al Erario. Inmediatamente después, se enviaría la segunda flota para Nueva España y así sucesivamente<sup>79</sup>.

En ese mismo año de 1742, la compañía prepararía sus navíos y carga para la compra de negros, tan pronto como expirara el asiento con los ingleses, el 1 de mayo de 1743. El secreto para que esta regularidad pueda cumplirse –el texto no toma en consideración los problemas meteorológicos ni de otra índole– es que la carga sea moderada (sic) y que se ponga fin a la entrada de mercancías fraudulentas.

El autor compromete la compañía a comprar las mercancías que compondrán sus cargazones «con toda la posible economía», y a sus factores a venderlas en Indias a los precios que corren en tiempos regulares, evitando así los altibajos crónicos por las irregularidades de las flotas y del contrabando. Las estimaciones numéricas que el texto establece a continuación están basadas «en hechos notorios, y justificados por la experiencia», que ningún negociante avezado rechazará, siendo como son datos ordinarios y corrientes (sic). Las fluctuaciones nerviosas en las cifras no son sino el producto del comercio fraudulento cuando se le deja actuar o «de las excesivas cargazones hechas en Cádiz». Y aunque estas malas prácticas y la reacción contraria de los extranjeros pudiesen influir en las dos primeras expediciones de flotas y galeones, no por ello dejarían de conseguirse «muy ventajosos efectos». De hecho, lo que faltase a sus respectivos retornos, quedará resarcido e, incluso, superado en los siguientes. La curación de una enfermedad crónica necesita tiempo<sup>80</sup>.

El proyecto propone asimismo otra serie de inversiones. Así, calcula en ocho millones de pesos corrientes (incluidos en ellos todos los derechos y gastos) los que deban emplearse en la compra de géneros de Europa para producir en Indias los 20 millones de pesos fuertes. Es decir, la misma cantidad que se había previsto invertir en la carga de las primeras expediciones. Y por lo que respecta a los negros, estima una cargazón de cerca de 450.000 pesos corrientes para fletar cada año 12 navíos de 500-600 toneladas para ir a negociar (sic) a la costa de Guinea cerca de 7.000 esclavos.

79. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.13v, y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.28, núm. 25 y 29, núms.28 y 29.

80. *Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.28v, núm.27, y «Memoria para el Rey», pp.12-13.

En resumidas cuentas, una inversión de unos 8,5 millones de pesos corrientes empleados en los diferentes tipos de comercio producirá 22'5 millones de pesos fuertes. En base, pues, a esta cantidad se deberían establecer todas las evaluaciones que se hagan, incluidas las de gastos<sup>81</sup>.

A la compañía correspondería comprar –lo podrá hacer a precios igualmente ordinarios– los productos importados de América para ser consumidos en Europa (especialmente las especias<sup>82</sup>), vendiéndolos en Cádiz a los extranjeros, «en pública o particular venta (...), en la forma que lo hallare por conveniente a su mayor beneficio». El autor estima en un 50% el beneficio (no dice en qué se basa) que se obtendría por este concepto. Con el importe de dicha venta se pagarían a su vez las mercancías importadas del extranjero. Las que viniesen para el consumo de la propia España se enjugarían con productos propios que demanden los extranjeros.

Los retornos, producto del comercio de la compañía, permanecen en sus almacenes de Cádiz –cuya llave poseerán tres de los directores– hasta tanto esa no formara las cuentas de capital y gastos para presentarlos al representante del rey, indicando la parte que le corresponde por razón de indulto y del 50% de las ganancias.

Para no errar en el comercio, era preciso conocer las necesidades de consumo en las Indias. La clave estriba en que la mercadería sea «bien elegida, y comprada». Solo una compañía que así obre puede dar esta seguridad. El proyecto parte como supuesto de un crecimiento anual del mismo en los virreinos de Perú y Nueva España de 20 millones de pesos fuertes, a razón de 10 en cada uno de ellos, con tendencia a aumentar en este último una vez cesase la introducción de mercancías asiáticas a través de Acapulco. Cada año, la flota o los galeones en su caso traerán a la Península los referidos 20 millones, a razón de cuatro millones en frutos y 16 de oro y plata. Más adelante se añadirán 2,5 más, producto de la venta de unos 6.000 negros que se prevén anualmente, cantidad algo inferior a la anteriormente prevista<sup>83</sup>.

A continuación el responsable del proyecto hace cálculos sobre lo que costarían a la compañía (a precios corrientes) las mercancías en Europa y sobre lo que estas producirían en América, a través de un supuesto concreto. Elige para ello los productos que, según él, tienen mayor consumo en las Indias: las telas de Ruán y de Bretaña<sup>84</sup>.

81. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.12 y 12v.

82. El proyecto considera que por esta venta de especias puede obtenerse dos millones de pesos (*Ibidem*: «Memoria para el Rey», p.8).

83. La cuestión estribaría en saber si estos aumentos se traducen plenamente –lo que parece dudoso– en las utilidades conseguidas por la compañía. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.7, 8, 4, 11, 14 y 12, y «Proyecto sobre el Real Decreto», p.27.

84. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.13v-14v y ss.



Cuadro I: estimación cálculo coste compra/venta y beneficios

Lugar compra	Tipo/ Medida de pieza	Nº piezas	Valor pieza	Total coste	Gastos y derechos hasta embarque	Total gastos
Bretaña/ Cádiz	Tela bretaña angosta	100.000	6 libras/12 reales (en Bretaña)	1.200.000 reales	200.000 (en Bretaña + Cádiz)	1.400.000 reales (en Cádiz)
Ruán	Tela blanca o florete	400.000 annas	130 libras= 100 annas	520.000 libras/ aprox 1.040.000 reales	200.000 (en Ruán +Cádiz)	1.240.000 (en Cádiz)
Total compra en Cádiz						2.640.000 reales
Lugar venta	Tipo/ medida de pieza	Nº piezas	Valor pieza	Total coste		Total ingresos
Veracruz y Portobelo	Tela bretaña	100.000	4 pesos/32 reales	3.200.000 reales		
Veracruz y Portobelo	Tela blanca de Ruán	628.000 varas = 400.000 annas	5 reales la vara	3.140.000 reales		
Total						6.340.000 reales
Total beneficio						3.700.000 reales= +140%

A través de estos ejemplos, se muestran los beneficios que daría el comercio de Indias a la Corona y a los miembros de la compañía, pudiendo, incluso, llegar a ser más altos.

Si el precio de algún producto que se ha de vender en América corriese más bajo de lo habitual, la compañía podrá retenerlo en sus almacenes hasta tanto no alcance el precio deseado, disminuyendo la cantidad del mismo en las siguientes expediciones.

El proyecto promete al rey que, con la primera expedición, empezará a reconocer el beneficio (sic) de cerca de seis millones de pesos, que entrarán en dos años en las arcas del Erario. En los siguientes se alcanzarían ingresos cercanos a los cuatro-cinco.

En el proyecto se ofrece al rey un cálculo parecido al anterior, a fin de que conozca numéricamente las ventajas que se seguirían a la Hacienda con la presencia de la compañía<sup>85</sup>.

Cuadro II: Beneficios de la compañía y del real erario<sup>86</sup>

Expediciones	Valor plata y oro (en millones de pesos corrientes)	Valor frutos y géneros de Indias (en millones de pesos corrientes)	Valor 6.000 negros+aumento de la especie sobre 2.100.000 pesos a 3 años (en pesos corrientes)	Ingresos totales (en pesos corrientes)
Primera	26 pc (=20 pesos fuertes)	2,6	---	28,6
Segunda	26	2,6	---	28,6
Tercera (1742-1743)	26	2,6	3.120.000	31.720.000
Cuarta (1744)	26	2,6	3.120.000	31.720.000

Expediciones	Capital compañía	Compra y armamento 12 navíos	Cargazón	Indulto	Desarme	Administración	Consulado e iglesia de Cádiz	Total gastos (en pesos corrientes)
Primera	10	---	---	1,3 (sobre 26 mills)	200.000	225.000	175.000	11,9
Segunda	8,6	---	---	1,3 (sobre 26 mills)	200.000	225.000	175.000	10,5
Tercera	8,6	840.000	460.000	1.450 (sobre 29 mills)	400.000	225.000	175.000	12.150.000
Cuarta	9,5 (comprende también los navíos y armamentos)			1.450.000	400.000	225.000	175.000	11.750.000

85. *Ibidem*: «Memoria para el Rey», pp.14, 10-10v y 15-17.

86. *Ibidem*, pp.15-16v.

MANUEL BUSTOS RODRÍGUEZ  
 UNA ALTERNATIVA FRUSTRADA AL MONOPOLIO COMERCIAL ESPAÑOL CON AMÉRICA:  
 LA COMPAÑÍA PRIVILEGIADA PARA EL COMERCIO UNIVERSAL CON LAS INDIAS DE 1738

Expediciones	Total ingresos	Total gastos	Ganancias compañía	Ingreso Hacienda	Idem indulto (sobre 26 mills al 5%)	Total trasvasado a Hacienda	Beneficio líquido compañía (en pesos corrientes)
Primera	28,6	11,9	16,7	5.566.666 (=3ª parte ganancia)	1,3	6.866.666	<b>9.833.334</b>
Segunda	28,6	10,5	18.100.000	9.050.000 (=mitad ganancia)	1,3	10.350.000	7.750.000
Tercera	31.720.000	12.150.000	19.570.000	10.785.000 (=mitad ganancia)	1.450.000	11.235.000	8.335.000
Cuarta	31.720.000	11.750.000	19.970.000	10.010.000 (=mitad ganancia)	1.450.000	11.460.000	8.510.000

Se calculan también las ganancias de Hacienda, en el caso que la compañía que propone no fuese aprobada. Para ello descuenta del producto arriba referido lo que ordinariamente recibe por el comercio de Indias<sup>87</sup>.

Cuadro III: Ganancias erario sin la compañía

Retornos anuales de Indias	Indulto	Alcabala en Indias para vigilancia costas	Derechos de 33 1/3 sobre negros (4.800)	Total	Total trasvasado a Hacienda
10 pesos fuertes	500.000	200.000	160.000	860.000 (=1.118.000 pesos corrientes)	<b>10.342.000</b> (=11.460.000-1.118.000 pc)

En su deseo de darle credibilidad a su proyecto a través de la exactitud, el autor considera haber justificado con estos cálculos, «demostrativamente, y sin réplica», de forma numérica, los beneficios que se han de seguir a la Corona, cuando la compañía haya comenzado a funcionar. La horquilla la sitúa para 1744, tras la

87. *Ibidem*, p.17.

tercera expedición, entre los ocho y diez millones de pesos, cantidad igual a la que más arriba nos había referido<sup>88</sup>.

Siguiendo el modelo de las compañías privilegiadas de comercio, la «Compañía para el Comercio Universal de nuestras Indias» pedirá al monarca la exención de impuestos. Así, del pago por las contrataciones en España, así como por «todas las mercaderías, frutos, Drogas, y géneros que importasen de las Indias». Y, en el Real Decreto que se redacta para el rey, se vuelve a eximir a la compañía, prácticamente, del pago de impuestos: «Damos por libre, y franca a la dicha Compañía de todos los derechos, que ordinariamente se nos pagan». Para, a continuación, concretar:

«Y generalmente de todos los que nos pueden ser debidos, o que pudiéramos presentar en razón a los Negros (...) [Idem] de todos los derechos, que nos pudieran ser debidos en nuestras Aduanas, y contrataciones de España por todas las mercaderías, que pudiere hacer traer de extranjeros, y cargarlas en sus Navíos para ir a negociar Negros en la costa de Guinea».

Sin embargo, a lo largo del proyecto se detectan (probablemente por los diferentes avatares experimentados por el mismo) algunas contradicciones. Al principio del texto se había explicitado la obligación de pagar en las aduanas por las mercancías que la compañía haga traer de extranjeros para cargarlos a Indias, contradiciendo lo afirmado en el texto que acabamos de incluir.

No bastando con ello, en otro lugar se dice que la compañía ha de pagar también, en las aduanas y Casa de la Contratación de Cádiz, antes de la salida de la primera flota, así como en las siguientes expediciones, «por, y en razón de todas las mercaderías, que cargare, y embiase a vender a dichas nuestras Indias occidentales», sin distinguirse ya entre mercancías extranjeras o hispanas<sup>89</sup>.

Además, en otro momento, de nuevo se comprometerá a la compañía a contribuir en la Casa de la Contratación de Cádiz los impuestos que se devengaren en el momento de cargarlos (en el Reglamento se refiere a los productos importados de América por cuenta suya), y, varias veces, entre ellas en el Reglamento, se refiere al pago del derecho de tonelaje; sin olvidar un indulto del 5% sobre las importaciones de América, y la tercera parte de las ganancias líquidas obtenidas en la primera expedición de la flota y el 50% en las posteriores. A cambio, aquella se comprometería a librar a la compañía de los impuestos del quinto, diezmo y de los impuestos que se debieran por la salida de los metales preciosos, más las concesiones que se acuerden a la compañía en el Reglamento. Se trata, pues, de modificaciones importantes, ¿motivadas tal vez por el deseo de animar a la Corona y su Hacienda a la aprobación de la compañía? De forma explícita se le exime para siempre (sic)

88. *Ibidem*, p.17v.

89. *Ibidem*, pp.7-7v, y «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.21v, 23-23v, 28-28v, núm.26.

del pago del derecho de alcabala en las Indias de todas las mercancías que allí se envíasen a vender. Igualmente, los artículos extranjeros que la compañía embarcase para la negociación de los negros estarán exentos de impuestos, en compensación por el 50% de los beneficios obtenidos que pasaban a la Corona<sup>90</sup>.

## LA SUERTE DEL PROYECTO. LOS INFORMES SOBRE EL MISMO

Todo parece indicar que, inicialmente, existían buenas perspectivas para que el proyecto saliera adelante. Su mediador, Triviño, informó al responsable del mismo que «parece no encontrarse obstáculo alguno sobre (su) ejecución; el proyecto se estaba examinando para llegar a una conclusión, y luego a la forma que se la había de dar».

Pero tan solo unos dos meses después de su presentación, las cosas habían comenzado a complicarse. El anónimo V.E. (¿el Presidente del Consejo de Indias?), que debía de haber dado el visto bueno al mismo, había roto la comunicación con Triviño y el autor se impacientaba. ¿Habría sido aceptado? ¿Existían pegas? En tal caso había quedado en informarle. ¿Por qué no lo hacía? El responsable del proyecto barajaba que hubiesen surgido dudas a causa de los tratados de paz y comercio vinculados al tratado de Utrecht y Rastatt o Rastadt de 1713 y 1714, suscritos anteriormente con potencias extranjeras; aunque esto le chocara, puesto que él mismo había asistido a la negociación de los mismos, y en ningún caso se le hubiera pasado por la cabeza proponer un proyecto, fruto de un «maduro examen de los dichos tratados» y de otros anteriores (Münster, 1648), contrario a ellos. En ningún momento España había renunciado en ellos a la navegación y comercio en las costas de África o Asia, y, por consiguiente, los holandeses no podían elevar quejas<sup>91</sup>.

Ante la situación descrita, el autor pide a Triviño que se informe a través de V.E. sobre lo que está ocurriendo. Pero aquel se había excusado de hacerlo por no molestarle. El responsable del proyecto decide entonces escribir una memoria dirigida directamente a V.E. En ella le recuerda el carácter inmenso, magnífico y ventajoso (sic) de su proyecto para el rey y sus estados, así como todo lo que ha meditado sobre sus pros y contras antes de ofrecerlo, apelando a su bondad.

90. En otro momento no distingue entre la primera expedición y las restantes, quedando señalado el 50% para todas ellas (*Ibidem*: «Proyecto sobre el Real Decreto», p.22). Vid también: «Memoria para el Rey», pp.7-7v; «Proyecto sobre el Real Decreto», pp.30v, núm.34, 21v, 28v, núm.26 y 23-23v y «Proyecto relativo y dependiente de la ejecución del primero», p.37v.

91. Esto no le impide reconocer la ambigüedad con que quedaron redactados los artículos 5 y 6 del tratado de Münster (los analiza en *Ibidem*: «Nuevas observaciones», pp.42v-43), así como el 15 del firmado en 1670 sobre los derechos de navegación de los ingleses en la América hispana («Proyecto relativo y dependiente de la ejecución del primero», pp.38-40). Vid también «Proyecto sobre el Real Decreto», p.31.

El ministro no le ha manifestado los inconvenientes que pudiera haber. El anónimo autor del proyecto se malicia tengan que ver con el artículo quinto del tratado de Münster, relativo al comercio de negros en la costa africana. Aunque insistirá en que los países que se pudiesen ver afectados no pueden alegar nada sobre la iniciativa de la compañía de buscar los esclavos en las costas de Guinea. Es más ni siquiera considera necesario que este topónimo figure por escrito, ni tampoco el lugar dónde se negociarían. La propia compañía se encargaría de su suministro a las Indias. Mas si por la protesta de los holandeses, estos se impusieran y no fuera posible, la compañía contrataría con Francia, Inglaterra o la misma Holanda el suministro de dichos negros. En tal caso, por su lugar estratégico, los negros podían recogerse por manos de esos en Puerto Rico al precio de 100-125 pesos de las Indias (sic) cada uno, el mismo a que corren en las colonias de los otros países<sup>92</sup>.

Mientras el autor seguía esperando impacientemente la respuesta de la Administración a su proyecto, mantiene una comunicación asidua con Triviño. Es este quien le tranquiliza, comunicándole que la resolución tardaría aún, puesto que V.E. había mandado poner orden en sus proyectos (sic) y traducirlos antes de presentárselos al rey. Demora que el responsable del proyecto aprovechará para seguir enviando matizaciones y explicaciones al proyecto, dando la sensación de que nunca lo cierra del todo.

Al cabo de unos días, Triviño (no se indican fechas) le informa de haber visto a V.E. Sigue –le dice– en la tarea referida, a punto ya de finalizarla. Entre tanto, el autor se ha dedicado a «encontrar medios –como sucede en Europa– para establecer en España un movimiento activo, y una circulación perpetua de las Acciones de la Compañía, y sus Divisiones con el dinero». Tales valores, que aumentaban su precio progresivamente, habían servido para acrecentar los fondos y el crédito ofrecido al Estado, al igual que la riqueza<sup>93</sup>.

Sin embargo, el proyecto no podía pasar adelante sin el informe de los expertos. Tras la entrega que se le hizo del mismo por orden del marqués de Torrenueva<sup>94</sup>, uno de ellos, Bartolomé Tienda de Cuervo, apodo de José Marcos de Craywinckel y Hunneus, procederá a emitir su correspondiente parecer («una extrajudicial simple

92. *Ibidem*: «Otra Memoria», pp.40-40v y 41.

93. *Ibidem*, pp.42v y 44v.

94. Se trata de Mateo Pablo Diaz de Lavandero y Martín, ap provisionador del Ejército durante años, que obtuvo el título de marqués de Torrenueva el 15 de marzo de 1732, y sustituyó a José Patiño en noviembre de 1736 en la Secretaría Estado y del Despacho de Marina e Indias. Llegó además a Secretario de la Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda, y al cargo de miembro del Consejo de Indias. Fallecería en Sevilla (1746), donde se había afincado largo tiempo, establecido contactos con hombres de negocios y ocupado el cargo de regidor de su ayuntamiento (Rafael Guerrero Alcalde, en *Diccionario histórico biográfico de la Real Academia de la Historia*, consultado el 2/2/2020).

anotación de lo que se me ofreciese») que firmaría por orden de dicho marqués en Madrid el mes de noviembre de 1738.

Craywinckel aprueba el proyecto («sería muy conveniente su erección»), pues gracias a él se podría establecer un comercio sólido, universal y útil (sic) y acabar asimismo con el fraude. Además, sería «el modo, e instrumento más fuerte, y eficaz para fomentar» la industria nacional (cita la textil)<sup>95</sup>.

Con todo, hay matices y correcciones que especificará. Al cercenar la compañía la libertad de navegación, habría mercancías que quedarían sin curso ni venta con el tiempo, por cambio de moda o de uso o por deterioro. En cualquier caso debían estar prestas para evitar intrusismos de otras, «pues la necesidad carece de Ley».

Entendía igualmente que el fondo presupuestado para la compañía (20 millones de pesos corrientes) no sería fácil de reunir y, en cualquier caso, sería insuficiente incluso para cubrir las derramas que se debían hacer desde el principio (compras de mercancías a vender en Indias a riesgo con altos intereses, equipajes para los barcos, etc.). Estimaba que se necesitarían más de 15 millones de principal por cada galeón, sin contar los cascos, equipajes y víveres de los navíos, y más de diez para las flotas, sin contar los barcos de registro de navegación simultánea y los necesarios remanentes en caja para compra de las mercancías, en espera en los almacenes, a su tiempo.

Recordaba también Craywinckel el coste de las contingencias propias de la mar (las desgracias en ella repercutirían también en los accionistas), al igual que el de los socorros y el caudal necesario para poner en marcha la industria nacional, una de sus preocupaciones.

Habría que sustituir a los extranjeros en los cargos directivos de la compañía y sustituirlos por españoles, pues no faltaban en el país personas expertas. Conviene no desalentarles, para que no se desinteresen de la compra de acciones. Considera escasos los dos o tres meses en solitario para que se decidan a comprar algunos acaudalados hispanos por hallarse lejos (así, en la Corte), aunque Craywinckel sospecha que el poco tiempo previo que deja el proyecto para la adquisición de acciones, es prueba de que solo busca que sean los extranjeros quienes se interesen por ellas.

No se han tenido en cuenta las contingencias y quebrantos que pueden afectar a los participantes en un negocio tan vasto, y, por tanto, los gastos sobrevenidos. Cree demasiado irreal el ofrecimiento que hace de unos ingresos tan crecidos para los accionistas y la Corona (la mitad de las ganancias), sin tener en cuenta las mercancías que se estropean. Las ganancias que se prometen (140-150%) le parecen exorbitantes.

95. El proyecto se refiere también a la recuperación de algunas industrias decaídas o desaparecidas (así, las de Sevilla). Cita expresamente las sedas levantinas, granadinas y sevillanas (brocados de oro y plata, cintería, tafetanes, basos lisos, damascos, felpas, terciopelos, medias, sedas torcidas y flojas). Vid *Ibidem*: «Dictamen de Dn. Bartholomé Tienda de Cuerdo, sobre este Proyecto», pp.48 y ss. y 56v-57.

Para lograrlas, los productos se encarecerían, haciendo que los americanos se provean de los extranjeros, más baratos, o «que se pasen un año, y dos más, con una camisa, vestido, y sombrero, quando su precio excede de lo regular»<sup>96</sup>.

Igualmente duda Craywinckel que le sea fácil a la compañía recompensar al rey con la mitad de todos los beneficios obtenidos, sin excluir el pago debido por «los mismos derechos, y Tonelaje que oy se paga», el de la alcabala en Indias, etc. Tal ingreso no podría revertir por lo tanto en favor de la Real Hacienda, en la misma cantidad que los impuestos actualmente pagados. Por otro lado, la propia Corona podría acudir a los navíos de la compañía para convertirlos en buques de guerra en caso de urgencia.

Duda, no obstante, que vayan a quedarse en España las  $\frac{3}{4}$  partes de los metales preciosos. También que el caudal propuesto en el proyecto para el negociado de los negros (sic) baste para los 6.000 que se propone comercializar, incluyendo en él los gastos de armamento de los navíos, bastimentos, equipaje, etc.. En realidad, Craywinckel estima que daría para poco más de 4.000. Al precio de 400 pesos, que dice el autor cuestan los esclavos, no se venderán más de la mitad, pues su valor al partir de puerto rara vez o nunca sobrepasa los 200 pesos «pieza de Indio», y en los Moluques (¿las Molucas?) un tercio. En Portobelo, el precio máximo alcanzado entre particulares fue de 250-300. Pero en las minas no se podrán adquirir a más de 200, no obstante el costo de conducirlos hasta allí. Y mientras no se vendan, estando lejos de las minas, tampoco se les podría aprovechar para el trabajo en ellas. A menos de 200 saldrían en cambio si se comprasen a través de Francia, Inglaterra u Holanda en el lugar de los territorios que el rey de España desee.

Craywinckel, encomia en el autor «lo afirmativo de su proponer, questionar, y ejecutivo en su decidir». Sin embargo, lo presenta a la resolución del rey, pero después reconviene (sic) «con la libertad la inmediata práctica de tan grave Negocio», a pesar de pedir tantas reflexiones. Es más, se fija su ganancia, sin esperar a conocer los resultados y sin dejarlo a la discreción del rey y del comercio; contrastando con otros proyectos, cuyos autores no fijan cantidad alguna<sup>97</sup>.

Sin desechar por tanto la compañía, el informante pasa a dar algunos consejos para que se pueda sostener el proyecto. En primer lugar, crear un fondo adecuado. El rey debería de implicarse con uno o dos millones (los recogerá después a través de los primeros impuestos y utilidades), así como la propia familia real, la alta nobleza, los caballeros y vecinos de la Corte a su imitación, sin olvidar de llamar también a la participación de las ciudades del Reino.

De esta forma se ralentizaría la ejecución del proyecto, lo que permitirá asimismo la participación de los extranjeros y de aquellos navegantes o comerciantes españoles en Indias o en la Península, cuando, al regreso, los primeros reciban sus rezagos

96. *Ibidem*, pp.48v, 49, 49v-50, 50v y 51.

97. *Ibidem*, pp.50, 56v, 51v-52 y 52v.



(sic) de la última flota desde América. No obstante, Craywinckel apostará porque la mayor parte de la participación quede asegurada por el rey y sus vasallos.

Las compañías y particulares que otrora gozaban de privilegios, a punto ahora de desaparecer por mor de la creación de la compañía, como ha ocurrido con la de Caracas, debían indemnizados en sus existencias (navíos y géneros) «por un proporcionado justo precio». Se les debe dar asimismo preferencia en la compra de acciones y se transferirán los empleados de dicha compañía a la nueva.

El rey debe dar a conocer su Real Resolución en favor de la compañía al Consulado y a los comercios de Cádiz y Sevilla, procediéndose en su caso a las modificaciones que sean de justicia introducir. De la misma forma, a ellos dos (Craywinckel ha añadido a los sevillanos), junto a los cónsules, correspondería nombrar los seis u ocho directores de la compañía por medio de consiliarios, «los más expertos e íntegros del mismo comercio», que se relevarán por partes, tres cada tres años, dejando a los más antiguos para la segunda tanda. Al rey tocaba el nombramiento del presidente o intendente con carácter perpetuo, según se estipulaba en el comercio. A Craywinckel le parecen bien los 6.000 y los 10.000 pesos anuales de sueldo que cobrarán los directores y el presidente respectivamente. El resto de «otras voluntarias Adealas (?), o gastos» se suprimirían.

El informante se ocupa también de la industria nacional, apenas tratada en el proyecto. Para la creación de nuevas fábricas (así las de sombreros, de abundante demanda, pues «hasta las mujeres los usan») y el florecimiento de las ya existentes en Sevilla, Valencia, Toledo o Granada, propone se prohíba enviar a América tejidos de seda, «ni los demás de esta calidad», extranjeros, puesto que no es sino «la emulación de la moda, y verla en algunas personas, (lo que) les hace entrar en ella».

La calidad de las manufacturas españolas nada tiene que envidiar a las extranjeras. Por eso mismo, con idéntica intención, extiende la preferencia a los paños de Segovia, Guadalajara (que debería crear una sucursal en Sevilla), Béjar y Cataluña. Y también a la lencería fina y mantelería de Galicia, al igual que a los hilos finos fabricados por todo el país. La propia compañía debería adelantarles dinero al comienzo, y el rey liberarles del pago de impuestos, extendiendo la medida a los géneros españoles exportables pertenecientes a la propia compañía, eso sí, debidamente sellados y resellados. Solo en el caso que no pudieran abastecerse con productos nacionales los mercados hispanoamericanos, se podría sustituirlos por productos extranjeros en los primeros envíos de las flotas y galeones.

Por lo que se refiere a la defensa de las costas frente al contrabando, en lugar de protegerlas con barcos de la compañía, sería conveniente reestructurar el comercio americano, que Craywinckel demuestra conocer a la perfección. Por tanto, hay que prohibir el comercio extranjero a través de Buenos Aires, que perjudica notablemente al Perú, hasta el punto de reducir el rendimiento de su comercio. Los registros deben cesar de ir allá y la compañía debiera mejorar la paga del Gobernador, para que, de esta forma, se empeñe más en la persecución del fraude. Conviene completar esta acción residenciando en la ciudad un factor, el cual informará acerca de la

demanda de productos para la zona, y que se provea por medio del Perú, en lugar de utilizar barcos de registro. Desde Tucumán, un ministro o gobernador (sic) podría impedir sin duda el contrabando a través de los pasos de la región. De esta forma, los peruleros en lugar de ir a Buenos Aires, acudirían a la feria de Portobelo, dando a esta nueva vida

Craywinckel reconoce que la costa entre Portobelo y Caracas es otra zona habitual de contrabando. Pero, en lugar de navíos de control, la compañía debe actuar desde tierra, mediante factores que nombre la compañía. El evaluador estima en más de tres millones de pesos en oro el volumen de ventas en Cartagena para las provincias de Santa Fe –Reino Nuevo de Granada–, sin contar el cacao, el bálsamo y el palo del Brasil, que también produce este Reino<sup>98</sup>.

El cacao de la provincia de Caracas no se puede adquirir mediante permuta o cambio de ropas, cuyo consumo es reducido entre sus habitantes y está prohibida su venta en las provincias limítrofes. Es causa de las dificultades porque pasa la compañía de Caracas para la adquisición del cacao a módico precio. La compañía, por tanto, solo podría negociar con la tercera o cuarta parte de géneros, pagando el resto en plata. El dinero sería igualmente necesario para comprar el cacao en la provincia de Guayaquil por la misma razón. Para evitar rutas alternativas fraudulentas para este producto, pide trasladarlo a través de Panamá y Portobelo hasta Veracruz, cuyo trayecto es más corto.

Finalmente, en cuanto al comercio de negros, entiende que trae más cuenta comprarlos a los extranjeros –al igual que había sido aceptado en el proyecto como segunda solución– que ir a buscarlos con navíos de la compañía hasta África, concentrando su adquisición en Santiago de Cuba en lugar de Puerto Rico. Desde allí la navegación es más fácil y breve para Tierra Firme y la Península, abundan los bastimentos para mantener los negros, aunque para Santo Domingo, Caracas, Maracaibo, Cumaná, Trinidad y Margarita sea mejor hacerlo desde Puerto Rico; pero en estas zonas, al ser la demanda corta, se puede cubrir con blandras (sic). El suministro fraudulento de negros de los ingleses por medio del asiento a través de Buenos Aires, que aprovechan para introducir ropas, puede hacerse legalmente por Portobelo y Panamá, como solía hacerse para el abastecimiento del Perú, puesto que en Chile y Tucumán no los necesitan.

El segundo informe-propuesta lo escribe el marqués de la Regalía, Antonio José Álvarez de Abreu<sup>99</sup>. Al contrario de su predecesor, su valoración de los varios

98. *Ibidem*, pp.53, 53v, 54-54v, 55-55v.

99. Había nacido en 1683 en la localidad de La Palma, obteniendo el título el 8 de julio de 1738. Casado con Teresa Cecilia Bartodano y Knepper. Ocuparía, hasta su fallecimiento en Madrid en 1756, numerosos cargos: asesor de rentas generales en la aduana de Cádiz en 1728, ministro del Consejo de Indias en 1730, ministro de azogues en 1731, ministro de negros en 1732, del tabaco y asesor superintendente de azogues,...Reconoce que hizo viaje de ida y vuelta en barcos de la compañía de Monte Sacro en Caracas (*Ibidem*: «Dictamen del Marqués

papeles del proyecto que le ha presentado el marqués de Torrenueva es muy negativa. El balance final lo expresa sin rubor:

«No se puede dar una Idea tan basta de comercio, pues excede a todas las Compañías de que hay noticia; no puede imaginarse un discurso tan desatinado. Y he hecho tan funesto concepto del Autor a vista de este último Papel que si hubiese sido el primero que dio, no me habría empeñado en ver los restantes. La compañía que se propone genera sospechas vehementes. (En definitiva, se trata de una) aventura soñada, o (...) Novela, sin apartarse de pensar».

Sus críticas al proyecto se centran en varios puntos. Si la Corona no ha podido acabar con el comercio fraudulento en las costas americanas en 200 años, menos podrá hacerlo la compañía, salvo que haya un acuerdo previo con las naciones sobre lo que se intenta. Tal vez por eso, el proyecto ha querido favorecer a los extranjeros (directores, compra de acciones, etc.).

En segundo lugar, es evidente la necesidad de desajustar las cargazonas con las producciones de Indias. Si sus antepasados lograron hacer un comercio sin interrupción, despachando las flotas y los galeones cada año, ahora ya no es así, por complicidad de los dueños de los navíos, los que arquean, los propios comerciantes y hasta el Consulado, «pretendiendo más toneladas de las que conviene».

No se puede negar a las Filipinas el comercio de los géneros de China con Nueva España (en consideración desde hace más de 150 años). La conservación de los españoles residentes en ellas depende de dicho comercio, a pesar de los efectos negativos que se ha considerado tiene para los intereses mercantiles españoles (ruina industria sedera y de las ferias).

Aborda también el tema de la supresión de alcabalas y otros impuestos por parte de las mercancías que van a América, mostrándose en esta ocasión más condescendiente, al no referirlo a la compañía como tal: «montará muchos pesos (...) en todas manos».

Los premios y autoridades (sic) que se proponen en el texto los considera exorbitantes y, en cualquier caso, no debieran valorarse hasta tanto no sea autorizada la compañía. Los cálculos y precios de venta o de compra de los géneros que se establecen en el proyecto no son creíbles<sup>100</sup>.

El fondo que se prescribe a las acciones en el proyecto lo considera corto para tantas expediciones anuales como se pretenden. Difícilmente se lograría obtener el 140% de interés sobre el costo en España en las ventas, aunque si pueda conseguirse

---

de la Regalía sobre este Proyecto», p.59). Vid también *Ibidem*: «Dictamen de Dn. Bartholomé Tienda de Cuerdo, sobre este Proyecto», pp.55v-56 y 56v.

100. *Ibidem*: «Dictamen del Marqués de la Regalía sobre este Proyecto», pp.58 y 59v, 57v, 58v.

excepcionalmente en los ruanes y bretañas que pone como ejemplo maliciosamente (sic) el autor. Hay muchos que no van más allá del 50% y otros que tan solo dan para cubrir la cargazón. De igual manera, el precio que se pone en el proyecto a los negros está inflado; los muloques (sic), más apreciables, están en torno de los 200,20 pesos aproximadamente.

Finalmente, el marqués de la Regalía critica la seguridad con que, en el proyecto, se establecen todos los cálculos (le producen risa), puesto que no toman en consideración los accidentes que en el mar suelen experimentarse habitualmente o durante el traslado de los negros, y las pérdidas consiguientes. Por otro lado, los holandeses no van a estar brazos cruzados esperando que los navíos españoles negocien a través de la costa de Malabar para obtener los productos con que se compran los negros. En definitiva, sentencia el proyecto como un «Discurso desatinado», que se debe despreciar. Aboga en su lugar por compañías individuales de ámbito provincial, capaces de mantener el curso anual de flotas y galeones como en el pasado<sup>101</sup>.

El último informador del proyecto es José de la Quintana, que tilda al autor del mismo como «este individuo», anunciándonos de entrada la clave de su opinión. No tenemos referencias biográficas de él, al que no debemos confundir con el poeta Manuel José de la Quintana, nacido en 1772. Su crítica es muy parecida a la del marqués de la Regalía, haciendo hincapié también en puntos muy similares a los de este.

En primer lugar, propone ajustar el fondo de la compañía al coste aproximado de los productos que se traigan de América, pues de lo contrario, los sobrantes se canalizarían a través del comercio ilícito. Tomando como referencia el comercio con Nueva España, calcula que se necesitarían 22 millones de pesos<sup>102</sup>. Pero los naturales solo cubrirán el 25%, pues nadie, según acredita la experiencia, querría destinar sino una parte menor de su caudal cuando se trata de negocios que giran por mano ajena o sus responsables tienen libertad de gestión en las operaciones de sus comercios. Hay además otras particularidades del proyecto que les instan a no aumentar la cantidad.

La reserva de una parte de las ganancias (1/3) de la primera expedición y la mitad en las siguientes para cubrir los déficits que se produjeran aumenta todavía más el recelo entre los naturales, aun ofreciéndoles «una esperanza segura, y aun por del todo». Así pues, serán los caudales de extranjeros quienes priven en la compañía.

101. *Ibidem*, pp.59 y 59v.

102. *Ibidem*: «Dictamen de Dn Joseph de la Quintana», pp.60 y 60v. Quintana calcula la producción anual de Nueva España en 12-13 millones: 10,5 en metales preciosos y el resto en grana, añil, palo de tinte, zarza, jalapa, azúcar, tabaco y maderas. Una vez pagadas las cargas, 2-3 millones pasan de ahí al *Real Haber*, otra parte se emplea en el comercio de Filipinas «y otros ramos de preciso defalco». Los 10 sobrantes se gastan en cada expedición (25 en dos). Para levantarlos (sic) se necesitan no menos de 12,5 millones de principal de España, habiendo aumentado el 100% (en lugar de los 150% del proyecto) (*Ibidem*, pp.60-60v).

Las otras naciones pondrán obstáculos al supremacismo de la compañía que se quiere fundar y a que convoque a sus habitantes a formar parte de ella. Por otro lado, los mismos extranjeros recelan dejar sus caudales en manos de los españoles y de su rey, pues temen una ruptura en cualquier momento del pacto. Tampoco querrán entrar aquellos extranjeros que practiquen el comercio ilícito, si entienden que la participación en la misma no les ofrece mayor utilidad.

En vez de dedicar la propia compañía seis fragatas a luchar contra el contrabando, ha de ser el propio Estado quien lo asuma.

En definitiva, un apreciable número de los medios propuestos son desacertados, «por lo que parece en el todo digno de poco aprecio lo proyectado». Y, al igual que el marqués de la Regalía, aboga por compañías de comercio similares a las de Caracas o la de la fábrica del papel (?), de carácter particular y uniprovincial, por ser «más seguras menos ruidosas, y practicables, sin necesidad de caudales extranjeros».

Quintana considera un error tratar de suprimir la compañía de Caracas, gracias a la cual prácticamente se monopoliza el cacao, producto básico, impidiendo que los holandeses sean los dueños absolutos de él como antes. Su liquidación sería, además, difícil y gravosa (sic). También lo es la supresión del comercio de Filipinas, pues como él todos están de acuerdo que del mismo pende la conservación de ese territorio, «cuya subsistencia está vinculada al beneficio de este tráfico»<sup>103</sup>.

Resulta imposible obtener un interés del 150% (sin incluir el aumento de la plata al traerse a España) por la venta de los productos exportados a las Indias. Los gruesos con los finos, unos y otros, solo darían un beneficio del 100%. Sin olvidar que un interés tan alto como aquel producirá un aumento de las «clandestinas introducciones», a fin de competir vendiendo a un precio menor. La exclusividad comercial de la compañía bajaría en realidad el precio de los productos al excluir compradores, al tiempo de dar pie a la queja de los consumidores de ropa, mientras disminuye el precio de los géneros americanos y aumenta el de los europeos.

Tampoco está de acuerdo con el responsable del proyecto en la supresión de la alcabala para las mercancía que entran en Indias, por la pérdida que supone para el Erario, aunque piensa que ese impuesto no le reporta anualmente tanto como se supone.

Los cobros que se destina a sí mismo el autor en el proyecto le parecen exorbitados, más propios de «los primeros, famosos (h)eroes, Descubridores, y conquistadores de aquellos (h)emisferios», y sobre todo queriéndose añadir a los mismos otras ventajas. A continuación, al igual que hiciese su predecesor, Quintana presenta un detallado *tanteo* sobre los gastos que supondría la importante primera expedición y los *haber*es que percibiría el rey, para demostrar los errados cálculos del proyecto<sup>104</sup>.

103. *Ibidem*, pp.60 v-62v.

104. Los cálculos, muy similares a los del marqués de la Regalía, se refieren a Nueva España, que estima produce anualmente 12,5 millones de pesos. De ellos 10,5-11 son metales

De estos cálculos deduce Quintana que a la compañía, para cumplir con sus obligaciones en la primera expedición, necesitaría 1.647.300 pesos, sin contar los gastos que pudieran sobrevenirle en el mar, retraso en la salida de las flotas o retardo en las ventas de las mercancías. Y, contabilizándose lo que va a parar a Hacienda en las siguientes expediciones (50%), el déficit subiría a 1.975.500 pesos. Así, los beneficios que le quedarían en realidad al Erario, a partir de un convoy de galeones formado por 16 barcos, de seguirse la propuesta del responsable del proyecto (la quinta parte), serían de 4.224.000 reales de plata. Tema que «requiere el más celoso reparo».

No conforme con estos datos solamente, el evaluador ofrece otros cálculos, partiendo de diferentes supuestos y deslizándose con ellos hacia el tratamiento del problema del contrabando y del pago de los géneros extranjeros que se demandan en la Monarquía. Aborda igualmente, como forma de hacer ver lo irreales que son los argumentos presentados por el autor, partiendo también de supuestos concretos, el tema del fraude que se realiza en la aduana de Cádiz en el registro de los contenidos de los fardos, cajones y pacas de mercancías, al valorarlos muy por debajo de su valor real. En dicho fraude están comprometidos los propios interesados, pero asimismo, indirectamente, «los del manejo», en detrimento de la Real Hacienda. Intenta calcular de la misma manera la parte que corresponde a los extranjeros y la parte de los españoles (de un total de carga estimada para dichos galeones de 960.000 palmos, 120.000 corresponderían a españoles y el resto a extranjeros), aunque finalmente sean estos últimos los verdaderamente beneficiados del fraude.

Basándose en estas ideas, Quintana formulará un variado elenco de proposiciones. La más importante de ellas aboga por la liberalización por parte del rey del ejercicio del contrabando, dada la imposibilidad de combatirlo eficazmente (la producción española no es capaz de cubrir la demanda de los dos Reinos), a cambio del pago de un indulto al monarca de cantidad equivalente a la obtenida por medio de aquel. Finalmente, considera la necesaria compra de productos extranjeros a cambio de divisas, exigiendo por ello la revocación de las leyes vienen prohibiendo la saca de moneda del Reino<sup>105</sup>.

---

preciosos (plata y oro) y el resto tintes, maderas y frutos (1,5-2). Descuenta 2,5-3 del total por contrabando (sobre todo, el de Filipinas), así como otros «inevitables desagües» (residuos de azogues, papel sellado, bulas, medias annatas, quintos y alcabalas), tras haber pagado las cargas anuales. Se quedan finalmente en 10,5 millones año dichas producciones para el comercio de las flotas. El cálculo detallado se hace sobre la flota, a partir del supuesto de 25 millones de existencia allá para dos años. *Ibidem*, pp.63-64; vid también pp.64-67.

105. *Ibidem*, pp.65v-66; «Papeles, que como conducentes à este Proyecto, se agregaron, y son los siguientes: Noticia que se debe participar al Rey Nuestro Señor, como importante à sus Rs Ynteresses», pp.68v y 69 y ss.; y «Papeles...: Proposiciones, que se ofrecen, y ocurren sobre todo, à la idea de este Proyecto», pp.72v-79.

## CONCLUSIÓN

El estudio de las compañías privilegiadas de comercio resulta imprescindible para conocer los medios de que se valió el comercio de Europa con los territorios ultramarinos en plena época de globalización, así como para entender las formas de dominio, control y culturización de nuestro continente sobre dichos espacios, situados a gran distancia de las respectivas metrópolis, asociando la iniciativa privada en una porción importante a la estatal. El éxito alcanzado por los modelos inglés y holandés de compañías por acciones, según diferentes fórmulas de participación, sirvió para que otras potencias europeas trataran de imitarlos, surgiendo de esta forma todo un rosario de estas asociaciones mercantiles a lo largo, sobre todo, de los siglos XVII y XVIII. Evidentemente, no todas ellas alcanzaron el triunfo deseado e, incluso, las grandes pioneras se enfrentaron a períodos de graves crisis y, finalmente, a su disolución. Mientras estuvieron en apogeo fueron muchos quienes quisieron imitarlas. Los proyectos proliferaron. La Monarquía española, como no podía ser menos dada su enorme extensión en el Nuevo Mundo, conocería un apreciable número de ellos, aunque la mayoría no llegase a cuajar por diversas causas. Varios de dichos proyectos han llegado hasta nosotros y nos son conocidos, si bien no siempre han sido adecuadamente estudiados. Otros continúan durmiendo en los anaqueles de archivos y bibliotecas el sueño de los justos, hasta que una mano amiga los desempolva y dé a conocer. Y ello a pesar de que la imaginación de algunos de los promotores, a veces, no supiera los límites de la sensatez.

Con nuestro trabajo no solo hemos dado a luz el proyecto de una compañía anónima de gran calado, sino que hemos procedido a su estudio detallado, limitado, eso sí, por las dimensiones que corresponden a un artículo de revista. Se trata, como hemos visto, de una propuesta globalizadora (abarcando todo el comercio con las Indias Occidentales, así como la parte correspondiente a las Orientales), audaz, utópica dentro de su esforzado realismo, sospechosa de unilateralidad, según denuncia alguno de sus informantes. Se trata en última instancia de un trasvase del monopolio, en ningún caso de una ruptura del mismo. Importan los detalles de sus planteamientos que nos hemos esforzado de desgranar aquí. Como tantas otras, a pesar de ser ambiciosa o precisamente por ello, al desear la remoción de un estatus quo demasiado aquilatado por la costumbre, terminó quedando en el papel. En cualquier caso, su estudio nos abre al conocimiento de las ideas en torno a un comercio universal y a sus condiciones, así como a la información sobre numerosos datos y cálculos de interés para el historiador.

## BIBLIOGRAFÍA

Bustos Rodríguez, M. (1996-1997). Los extranjeros y los males de España y América en los tratadistas hispanos (siglos XVI-XIX). *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 8-9, 47-70.

- Bustos Rodríguez, M. (1999). Un proyecto frustrado de Compañía General de Comercio de los Países Bajos en tiempos de Carlos II. *Studia historica. Historia moderna*, 20, 297-318.
- Bustos Rodríguez, M. (2017). *El Consulado de cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)*. Cádiz: Editorial UCA.
- Carrera Pujal, J. (1943-1947). *Historia de la economía española*. Barcelona: Bosch, 5 vols.
- Chaudhuri, K. N. (1981). *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760*. Cambridge University Press.
- Colmeiro, M. (1979). *Biblioteca de los economistas españoles de los siglos XVI, XVII y XVIII*. Madrid: Real Academia de Ciencias Sociales y Políticas.
- Donoso Anes, R. (2008). Los navíos anuales de permiso del Asiento de esclavos con Inglaterra hasta la feria de Portobelo de 1731. *Revista de Historia Naval*, 100, 7-60.
- Emmer, P. C. C. (1981). A Companhia das Índias Ocidentais, 1621-1791: Holandês ou Atlântico? En *As empresas e comércio: Ensaio sobre empresas de comércio exterior durante o ancien régime*, 71-95.
- Emmer, P. (2014). The Organisation of Global Trade: the Monopoly Companies, 1600-1800. *European Review*, 22 (1), 106-115.
- Gentile de Silva, J. (1969). Les sociétés commerciales, la fructification du capital et la dynamique sociale, XVI-XVII siècles (Essai d'histoire comparée). En *Anuario de Historia económica y social*, II, Madrid: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid, 117-189.
- Haudrière, Ph. y Le Bouëdec, G (2010). *Les compagnies des Indes*. Rennes: Éd. Ouest-France, 2010.
- Ménard-Jacob, M. (2010). *La première compagnie des Indes. Apprentissages, échecs et héritage 1664-1704*. Rennes: P.U.R.
- Molas Ribalta, P. (2004). La compañía como proyecto (siglos XVII-XVIII). *Anuario de Estudios Atlánticos*, 50, 607-623.
- Morineau, M. (1994). *Les grandes compagnies des Indes Orientales (XVIe-XIXe siècles)*. París: P.U.F., 1994.
- Pulido Bueno, I. (1993). *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista 1526-1740: contribución al estudio de la economía en la España moderna*. Huelva: Artes Gráficas Andaluzas.
- Rodríguez García, M. E. (2005). *Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)*. Madrid: Estudios de Historia Económica del Banco de España.
- Vrenken, M. T.J. (2014). The Dutch East India Company (1602-1795). *Itinerario. International Journal of European Expansion and Global Interaction*, 17.