

4 | Las reales compañías de Comercio con América en el siglo XVIII. Análisis de las reales cédulas fundacionales

CARLOS PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO

UNIVERSIDAD SAN PABLO CEU (CEU UNIVERSITIES)

SUMARIO: *Introducción; I. La real cédula de fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas de 25 de septiembre de 1728; II. La Compañía Real de Filipinas y su cédula fundacional (29-3-1733); III. La “Real Cédula a favor de la Compañía de Comercio de el Reyno de Galicia”, de 20 de abril de 1734; IV. La Real Compañía de Filipinas de 1785. Estudio de la real cédula de 10 de marzo de 1785; Conclusiones; Bibliografía.*

Introducción

El siglo XVIII español vio nacer una nueva realidad institucional en el marco de la política mercantilista adoptada por los ministros, o secretarios de Estado y del Despacho, responsables de la política comercial española ya desde el primer tercio de la centuria. Dicha realidad fue la de las denominadas “compañías privilegiadas de comercio con América”, aunque alguna de ellas extendió su ámbito de actuación a otros territorios como las islas Filipinas. Son muchos los trabajos que se han ocupado hasta la fecha tanto de la creación de estas compañías en el siglo XVIII, como de sus antecedentes, proyectos frustrados muchos de ellos, en el siglo anterior. A ellos nos remitimos, por tanto, para conocer más en profundidad estos precedentes, tanto españoles como extranjeros, preferentemente franceses y holandeses.

Como indica Molas Ribalta, tras la Guerra de Sucesión, el “...gobierno borbónico estimuló el proyectismo económico.”¹ Un proyectismo que se plasmó en la realidad en las señaladas compañías de comercio, precisamente como reacción, en parte, a las gravosas condiciones que para el comercio español supuso el Tratado de Utrecht. Evidentemente, hubo otras razones que condujeron a la creación de estas compañías. García-Baquero ha señalado la doble finalidad de su creación: “por una parte, incorporar al comercio metropolitano ciertos

¹ Molas Ribalta, P., “La Compañía como proyecto (Siglos XVII-XVIII)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Gran Canaria, 2004, n° 50, 1, pp. 607-623, 616.

territorios coloniales, insuficientemente abastecidos por el sistema de convoyes; por otra, permitir a las emergentes burguesías periféricas de la península un acceso más directo a los beneficios del monopolio, liberándolas de la mediación impuesta por las oligarquías mercantiles de Cádiz y Sevilla.”²

Son muchos los autores que consideran a José Patiño el verdadero artífice de estas compañías. Hubo algún proyecto anterior, pero lo cierto es que Patiño supo aprovechar el enorme poder del que dispuso para imponer su criterio y decisión en este punto. Conviene señalar que Patiño llegó a ocupar simultáneamente cuatro de los cinco Ministerios o Secretarías de Estado y del Despacho existentes, al menos entre 1730 y 1736: Estado, Guerra, Hacienda y Marina e Indias. Precisamente fue como titular de esta última Secretaría de Estado y del Despacho cuando prestó su apoyo incondicional a la constitución de las primeras compañías de comercio privilegiado con América. Rodríguez García así lo ha señalado: “...la mayor innovación de Patiño, durante estos años, fue el apoyo prestado a la creación de compañías privilegiadas, salvaguardando en la medida de lo posible los intereses del comercio andaluz. Patiño pasará a la historia como el gran promotor de estos establecimientos...”³

Recalca Pulido Bueno la intervención personal de Patiño en la decisión de establecer estas compañías privilegiadas o reales compañías de comercio con las Indias: “El carácter novedoso en esta centuria radica en que el poder, y en especial, el ministro José Patiño demostraron un gran empeño por alentar desde la Corona la fundación de este tipo de empresas comerciales con monopolio limitado, sin tener en cuenta las opiniones contrarias a las mismas ni los fracasos previos.”⁴ Por su parte, quien suscribe insistió en la misma idea: “Las discrepancias teóricas sobre la conveniencia o inconveniencia de establecer en España estas compañías no amilanaron a Patiño en su intento de encontrar una vía de salida a los productos españoles en Indias.”⁵

Efectivamente, hubo disensiones en los tratadistas de la época acerca de la conveniencia o no de establecer dichas compañías. Así, Gerónimo de Uztáriz, en 1724, en su *Theorica y practica de Comercio y de Marina*, se mostró radicalmente contrario a su creación en España: “...debo introducir aquí un discurso, sobre las dificultades, é inconvenientes, que, según mi sentir, avria en establecerlas, y conservarlas en España; a que me ha dado tambien ocasion lo esforzada que

² García-Baquero González, A., “Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial”, *Chronica Nova*, Granada, Universidad de Granada, 1995, n° 2, pp. 105-140, 123.

³ Rodríguez García, M. E., “Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)”, *Estudios de Historia Económica*, Madrid, Banco de España, 2005, n° 46, págs. 1-82, 29.

⁴ Pulido Bueno, I., *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998, pág. 250.

⁵ Pérez Fernández-Turégano, C., *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006, p. 173.

oygo la idea, y voz de formarlas para todo el Comercio entre estos Reynos, y los de Indias, que seria lo mismo que estancarle en cierto numero de individuos”.⁶ Rechazaba, por tanto, la erección de estas compañías privilegiadas con el argumento de que solo unas cuantas personas, quienes suscribiesen las acciones en el momento de su constitución, se verían beneficiadas de su funcionamiento.

No obstante, esta premisa era bien falsa, pues los estímulos e incentivos fiscales otorgados por la Corona a los fundadores y “accionistas” de estas compañías tenían una principal finalidad, que ya se ha señalado anteriormente: encontrar nuevos mercados para los productos manufacturados fabricados en la Península y burlar así las limitaciones impuestas por los tratados internacionales suscritos por la Monarquía española derivados, fundamentalmente, de la Guerra de Sucesión. Si al mismo tiempo, gracias a su actividad, se beneficiaban unos particulares que además habían arriesgado su patrimonio personal, pues mejor que mejor. Mediante el fomento de la iniciativa privada se trataba de crear y redistribuir riqueza, siguiendo así uno de los principios básicos de lo que hoy llamamos el liberalismo económico.

Por su parte, Zavala y Auñón, en su famosa *Representación* ... dirigida a Felipe V unos años después, en 1732, cuando ya se había constituido la Compañía Guipuzcoana de Caracas, se mostró totalmente favorable al establecimiento en España de las compañías privilegiadas de comercio: “El modo de establecer este Comercio, según nos enseñan estas Naciones, que fundan en su consistencia, y aumento su poder, es el de formar Compañías para aquellos negociados de la mayor importancia ... han de erigirse en virtud de Reales Cédulas de V.M. concediendoles todas las prerrogativas, honras, y franquezas que convengan”.⁷

Pero por encima de estas desavenencias o discrepancias se encontraba el deseo y objetivo de encontrar una salida a los productos manufacturados y géneros de la Península, aun manteniendo el sistema de flotas y galeones que se había mostrado aceptablemente satisfactorio desde 1720. Sin embargo, como vamos a ver más adelante, de las tres compañías de comercio diseñadas por el ministro José Patiño, solo una de ellas, la Guipuzcoana de Caracas, terminaría por alcanzar cierto éxito comercial y económico, al menos durante su primera etapa.

Tapias Herrero, reciente biógrafo también de Patiño, ha señalado cómo por encargo del ministro el capitán general Dionisio de Alsedo y Herrera “... estudió con detalle los abusos, fraudes y contrabandos que se realizaban a la sombra de los tratados, como era el caso de Utrecht. Considerando estos informes,

⁶ Uztáriz, G. de, *Theorica y practica de comercio y de marina*, Madrid, 1724, p. 125.

⁷ Zavala y Auñón, M. de, *Representación al Rey nuestro señor D. Phelipe V, dirigida al más seguro aumento del Real Erario, y conseguir la felicidad, mayor alivio, riqueza, y abundancia de su Monarquía*, 1732.

así como lo realizado por las naciones vecinas en proyectos muy rentables y novedosos, se animó a facilitar la formación de compañías...”.⁸

Por tanto, tomada la decisión de instituir estas compañías como medio alternativo y complementario a las flotas y galeones, la primera de ellas en erigirse de entre las cuatro analizadas en este trabajo fue la Compañía Guipuzcoana de Caracas.

I. La real cédula de fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas de 25 de septiembre de 1728

El origen de esta compañía cabe situarlo en una petición que el ministro José Patiño recibió en 1728 por parte de un grupo de comerciantes vascos, reunidos en San Sebastián por el conde de Peñaflores, para que se les permitiera constituir una compañía que comerciara entre las costas del norte de España y Venezuela. Patiño, interesado en esta propuesta, que incrementaría la importación del cacao venezolano hacia la Península, negoció con Felipe de Aguirre, secretario de la Junta Foral de Guipúzcoa y representante de esos comerciantes.⁹

Tras estas conversaciones, el 25 de septiembre de 1728 se aprobó la real cédula de fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas,¹⁰ dando así soporte legal a los deseos tanto de la Corona como de los comerciantes vascos que habían participado en las negociaciones previas.

En el preámbulo se hacía alusión, precisamente, a las dificultades que soportaba el comercio del cacao, y a la propuesta de los comerciantes guipuzcoanos, quienes se ofrecían a paliar dichos problemas:

Y habiendo en este estado ocurrido la provincia de Guipúzcoa, ofreciendo concurrir por su parte a obviar los graves daños, y perjuicios expresados, con utilidad de mi Real Hacienda, y del común de mis vasallos de todo el reino, con tal, que yo fuese servido concederla permiso de navegar con registro a Caracas dos navíos al año, de cuarenta a cincuenta cañones, armados en guerra y bien tripulados, a su costa, con varias calidades y la de corsear aquellas costas: tuve por bien mandar que esta proposición se examinase con atenta reflexión por ministros míos, y personas inteligentes en el asunto, y circunstancias que comprehende...

En su consecuencia, se autorizó a la nueva Compañía a enviar “... a Caracas dos navíos de Registro cada año, de cuarenta a cincuenta cañones, montados,

⁸ Tapias Herrero, E., *Colbert y Patiño. Grandes hombres de Estado con Luis XIV y Felipe V*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2019, p. 192.

⁹ Basterra, R. de, *Los navíos de la Ilustración. Una empresa del siglo XVIII*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1987, pp. 39-41.

¹⁰ Real cédula de fundación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, de 25 de septiembre de 1728 (En www.cervantesvirtual.com). También puede consultarse en Rico Linage, R., “Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de gobierno”, Sevilla, 1983.

y bien tripulados en guerra, cargando en ellos frutos de estos reinos, y otros géneros, con que permutar el cacao, y los demás de aquellos parajes” (cap. I). Allí debían arribar al puerto de la Guayra, y posteriormente navegar hasta Puerto Cabello; en ambos intercambiarían los géneros traídos desde la Península por cacao y otros. Además de mantener la exención del pago de derechos de aduanas del que gozaban las provincias vascas, que el rey decidió conservar en su integridad, se acordó que a su regreso de las Indias, los navíos de la Compañía pasasen por Cádiz, donde pagarían para declarar la mercancía que llevasen y pagar así los correspondientes derechos de salida, con arreglo al Proyecto de Galeones y Flotas de 1720, por los géneros embarcados en el puerto de salida, como “asimismo lo correspondiente a los derechos que los mismos géneros tuvieran adeudado de entrada en Cádiz antes de el embarco para la América” (cap. II).

Esto fue un inconveniente, desde luego, para la Compañía, pues obligaba a que los dos navíos pasaran por Cádiz, lo que fue corregido más tarde por la real orden de 15 de junio de 1744, por la que se dispuso que solo arribarían a Cádiz el o los navíos que trajeran el cacao para consumo exclusivo de Andalucía.

Una peculiaridad propia de esta real cédula de 1728 fue que el permiso concedido a los navíos de la Compañía no lo fue en régimen de monopolio, pues el capítulo V establecía que no obstante dicho permiso “... concederé, si lo tuviere a bien, a otros cualesquiera de mis vasallos, otros semejantes permisos para Caracas, con iguales o distintas circunstancias, según fuere de mi real agrado; y no por esto dejará la provincia de continuar sus esfuerzos, en cuanto le sea posible ...”. También lo dispuesto en este capítulo fue a su vez corregido, o más bien derogado, en este caso por la real cédula de 11 de julio de 1742:

...he resuelto, sobre consulta del referido mi Consejo de las Indias de diez y ocho de mayo del año próximo pasado, derogar, como por la presente mi Real Cédula derogo, el capítulo quinto de la expedida en veinte y cinco de septiembre del año de mil setecientos y veinte y ocho, para la formación y establecimiento de la Compañía de Guipúzcoa, y que no se concedan registros para las provincias de Venezuela, y Maracaibo, de lo cual he dado, por la vía reservada, a mi Presidente del Tribunal de la Casa de la Contratación a las Indias.¹¹

El capítulo VI de la real cédula de 1728 por la que se instituyó la Compañía Guipuzcoana recogía también una importante exención fiscal, pues se liberaba a la Compañía de pagar derecho alguno por las presas hechas en alta mar, puertos o ríos pertenecientes a piratas, contrabandistas, etc. A lo largo de este

¹¹ Real cédula de 11 de julio de 1742 (en www.cervantesvirtual.com).

trabajo, y al analizar las sucesivas reales cédulas de erección de las compañías privilegiadas de comercio, veremos que se trata de una medida de exención fiscal prevista en todas y cada una de ellas.

El contrabando iba a convertirse en el principal enemigo del comercio de las compañías privilegiadas con América. Por ello, se autorizaba a la Compañía a utilizar el armamento de sus navíos contra “... cuantos ilícitamente comercian en Indias ...” (cap. X). También se ponía a los navíos de la Compañía bajo protección y amparo real, y se encomendaba a todas las autoridades políticas y militares tanto de la Península como especialmente de las Indias, que no perturbasen en lo más mínimo la actividad de la Compañía y auxiliasen a sus navíos en caso de necesidad.

La real cédula de 1728 fue, en extensión, la más breve de cuantas dieron vida a las compañías privilegiadas de comercio y que se analizarán en este trabajo. Contaba solo con dieciocho capítulos, lo que verdaderamente era escaso. En todo caso, sirvió de modelo para otras posteriores, como se va a ver más adelante, pues buena parte de su contenido (exenciones fiscales, privilegios, protección real) fue reproducido en el resto de reales cédulas constitutivas de las compañías privilegiadas de comercio en el siglo XVIII.

Ahora bien, en la Junta General de la Provincia de Guipúzcoa celebrada el 17 de noviembre de 1728 se aprobaron unas *Reglas para el gobierno económico y dirección de la Compañía*, que respetando la real cédula aprobada solo unos meses antes desarrollaba, fundamentalmente, cuestiones de gobierno político y económico interno de la Compañía.¹² Allí se dispuso que cada una de las acciones de la Compañía tuviera un valor de quinientos pesos escudos de a quince reales de vellón, fijándose un capital mínimo necesario para comenzar las actividades de un millón y medio de pesos. No obstante, solo el accionista que dispusiera de un mínimo de ocho acciones tendría derecho a voto en las Juntas a celebrar a partir de entonces (caps. I-VII).

A la Junta General de accionistas o “interesados”, como se les llamaba, se le daba poder y facultad para aprobar los decretos y reglamentos que juzgare convenientes para el gobierno económico de la Compañía, así como para imponer las penas pecuniarias correspondientes a quienes los contravinieren (cap. IX). Los directores de la Compañía serían nombrados por la Junta, debían estar en posesión de dieciséis acciones propias cada uno, y no tendrían relación alguna de consanguinidad entre ellos hasta el segundo grado (caps. XII-XIII). Estos directores tenían amplios poderes para la dirección de la Compañía: llevanza de las cuentas, ordenación de la construcción y armamento de los navíos, elección de los empleados en la sede de la Península, pero también en

¹² Reglas establecidas para el gobierno económico, y dirección de esta Real Compañía (www.cervantevirtual.com).

la de Caracas, etc. Se les exigía, además, juramento ante el Diputado General de la Provincia de observar puntualmente la real cédula de 25 de septiembre de 1728 así como estas *Reglas para el gobierno económico*. En un primer momento se acordó nombrar cinco directores, como disponía el cap. XXII; éstos fueron los siguientes: Joseph Miguel de Vildósola, prior del Consulado de la ciudad de San Sebastián; Domingo de Yunibarvia, Joseph de Lopeola, Juan Antonio Claesens y Joseph de Ayerdi, a cada uno de los cuales se le fijó un salario anual de mil pesos. Para fiscalizar las cuentas presentadas por estos directores se nombró a tres “revisores”, empleo que recayó en 1728 en las personas de Pedro Antonio de Lazcano, Joseph Antonio de Arbayza y Juan Francisco López, con trescientos pesos de salario anual (cap. XXIII).

Comprometido personalmente el ministro Patiño con el buen inicio de las actividades de la Compañía, nada más aprobarse la real cédula escribía a Varas y Valdés, el 28 de septiembre, recordándole que según la condición 3ª estipulada con la Provincia de Guipúzcoa para la formación de la Compañía, cuando los navíos volviesen de las Indias deberían pasar por Cádiz para pagar los correspondientes derechos de aduanas, descargando allí solo el cacao correspondiente a Andalucía, para el resto llevarse por mar al norte de la Península. De esta forma, la estancia en Cádiz sería breve, y se evitarían más gastos de descarga. También se evitarían los gastos del traslado por tierra del cacao desde Cádiz hasta el resto de la Península, abaratando así su precio, que era el fin y objetivo último perseguido.¹³

El primer viaje de los navíos de la Compañía se inició el 15 de julio de 1730, como describe Amezaga Iribarren:

Aunque los papeles de formación de la Compañía se firmaron en 1728, es dos años más tarde, un 15 de julio de 1730, cuando parten de Pasajes, tras bendiciones y jolgorio público, las tres naves pioneras, dos fragatas y una galera: San Ignacio, Guipuzcoana y San Joaquín, armadas con cañones, es decir, aunque eran barcos mercantes iban armados en corso, cargando toda clase de mercancías peninsulares para descargarlas en los puertos de Venezuela, comercializarlos y proveer a su regreso, a la Metrópoli, el preciado cacao venezolano.¹⁴

Las primeras décadas de funcionamiento fueron todo un éxito comercial y económico para la Compañía y, por tanto, para sus accionistas. Señala Baste-

¹³ Carta de Patiño a Varas y Valdés, de 28 de septiembre de 1728 (Archivo General de Indias, Arribadas, leg. 12, exp. 7, fols. 479-480).

¹⁴ Amezaga Iribarren, A., “La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Crónica sentimental con una visión historiográfica. Los años áuricos y las rebeliones (1728-1751)”, *Sancho el Sabio. Revista de cultura e investigación vasca*, Vitoria, Fundación Sancho el Sabio, 2005, n° 23, p. 167-208, 187.

rra, a título indicativo del éxito de la Compañía, que solo en las dos primeras travesías, el beneficio obtenido para los accionistas fue de 738.570 pesos.¹⁵ Son los denominados por Amezaga Iribarren como los “años áuricos” o de oro para la Compañía, que se extendieron hasta aproximadamente la mitad de siglo; la misma autora concluye que durante estos años las expectativas puestas a la fundación de la Compañía “...se cumplieron cabalmente e, incluso, se desbordaron. Por eso, quizá, se traslada la pujante sede de la Compañía a Madrid en 1751”.¹⁶

A partir de entonces, sin embargo, el contrabando puso en aprietos la actividad de la Compañía en aquellas provincias americanas. Por su parte, Zubiri Marín achaca buena parte de la responsabilidad en la decadencia y caída de la Compañía Guipuzcoana de Caracas a “... la implantación de la Intendencia de Venezuela y a la actuación al frente de la misma de su primer titular, Don José de Abalos.”¹⁷ La real cédula de 8 de diciembre de 1776 en virtud de la cual se creó dicha Intendencia otorgaba al intendente un poder casi omnímodo sobre los destinos de la Compañía, lo que fue aprovechado por Abalos para dirigir en el curso de los años a la Península distintos informes contrarios al monopolio de la Compañía. Además, la guerra con Inglaterra, el hundimiento de varios de sus navíos, las protestas de los cultivadores venezolanos y la presión de los contrabandistas terminaron de dar la puntilla a la Compañía, pues sus pérdidas eran ya muy cuantiosas.¹⁸

Como se explicará después, la Compañía Guipuzcoana de Caracas fue subsumida en 1785 en la Real Compañía de Filipinas, pasando sus navíos, bienes, fondos y empleados a formar parte de ésta última.

II. La Compañía Real de Filipinas y su cédula fundacional (29-3-1733)

El éxito inicial de la Compañía Guipuzcoana de Caracas estimuló a Patiño para realizar otros intentos de compañías privilegiadas cuyo comercio trataría de revitalizar la industria tanto nacional como de otras zonas españolas allende los mares. Una de ellas eran las islas Filipinas, cuyo comercio con territorio español se llevaba a cabo a través del galeón de Manila que navegaba entre Acapulco, en la costa del Pacífico de Nueva España, y Manila. Sin embargo, el tráfico comercial a través del galeón de Manila no estuvo exento de problemas y protestas. Así, los comerciantes sevillanos se quejaban de la “competencia” que este galeón suponía para ellos al encontrar ya el mercado americano abastecido

¹⁵ Basterra, *Los navíos de la Ilustración*, págs. 43-47.

¹⁶ Amezaga Iribarren, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, pág. 187.

¹⁷ Zubiri Marín, M^a T., “Etapa final y caída de la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1777-1785)”, *Pedralbes. Revista d'història moderna*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1991, n^o 11, pp. 155-164, 156.

¹⁸ *Ibidem*, pp. 161-164.

con productos suministrados desde Filipinas por el galeón. Por ello, se pensó en establecer una línea de navegación directa entre la Península y las islas Filipinas.

Hubo dos intentos previos en 1730 y 1731, pero por diferentes razones no llegaron a buen puerto. Un nuevo proyecto obtuvo respaldo legal al año siguiente, en 1733, cuando el ministro Patiño refrendó la real cédula de 26 de abril de 1732, en virtud de la cual se concedió a cuatro comerciantes españoles (Manuel de Arriaga, Francisco de Arteaga, Juan Martínez de Alvinagorta y Juan de Leaguí) permiso para navegar desde Cádiz hasta las Filipinas embarcando vinos, aguardiente, aceites, almendras, entre otros productos, así como doscientos cincuenta mil pesos fuertes en moneda de plata para comprar allí productos orientales. En su regreso, el cargamento se compondría de cobre, seda torcida, seda en rama, té, loza, tejidos de algodón, etc. A su regreso, debían pagar por derechos de aduana un 8% las especies y un 5% el resto de los géneros.¹⁹ Sin embargo, a pesar de estar aprobada su ordenación legal, tampoco se llegó a efectuar viaje alguno, en opinión de Pulido Bueno porque "... no había total unanimidad de criterios en cuanto a la conveniencia de sustituir la ruta de Oriente por los puertos españoles".²⁰

Patiño no se dio, no obstante, por vencido, y al año siguiente promovió la constitución de una nueva compañía "privilegiada de comercio" cuya regulación legal se recogió en la real cédula de 29 de marzo de 1733 por la cual se creaba la Compañía Real de Filipinas.²¹ Aunque tampoco esta Compañía llegó a poder cursar navío alguno hacia las islas, resulta útil analizar su real cédula fundacional, pues su contenido sirvió igualmente de modelo esencial para redactar, en 1785, la real cédula que creó la Real Compañía de Filipinas. La similitud literal entre los capítulos de una y otra resulta verdaderamente curiosa. El preámbulo de la real cédula de 1733 recogía el objetivo pretendido con su establecimiento:

...he juzgado por conveniente de mi propio motu, plena ciencia, y poderío Real, y por el derecho de Soberanía, y autoridad que me pertenece, establecer, y formar una Compañía para el Comercio de dichas mis Islas Philipinas con extension à las demás Provincias, y Reynos, que está prohibido por la Ley treinta y quatro, libro nueve, titulo quarenta y cinco de la Recopilacion de Indias (la qual derogo para en quanto à esta Compañía) concediendo por mi, y por mis Successores graciosamente se establezca, y forme en mi Ciudad de Cadiz, por el tiempo de veinte años, como

¹⁹ Real cédula de 26 de abril de 1732 (Archivo Histórico Nacional – en adelante AHN, FCMº Hacienda, Serie General, libro 6576).

²⁰ Pulido Bueno, *José Patiño*, p. 259.

²¹ *Real cédula de 29 de marzo de 1733 estableciendo la Compañía Real de Filipinas* (Para su estudio se ha utilizado el ejemplar de esta disposición depositado en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia, sign. 9/5698).

la establezco, y formo por esta presente irrevocable resolucion con el nombre, y titulo de Compañía Real de Philipinas con los Articulos, libertades y condiciones siguientes.

Se establecía por tanto Cádiz como puerto de salida de los navíos de la nueva Compañía que, bajo bandera real (cap. 4), debían navegar para negociar en las islas Filipinas, pero también en todas las Indias Orientales y en las costas de África (cap. 1). Ello lo podrían hacer en régimen de monopolio casi exclusivo (el galeón de Manila seguía navegando) durante veinte años, un privilegio que fue una constante en toda la legislación reguladora de las compañías de comercio en el siglo XVIII. Además, se establecían severas penas en caso de incumplimiento de esta prohibición: “Que otra ninguna persona de qualquier estado, y condicion, que no sea por el Cuerpo de esta Compañía, no ha de poder hacer directa, ni indirectamente la dicha Navegacion en el termino de los dichos veinte años, pena de mi indignacion, y de confiscación de sus Baxeles, Armas, Municiones, y mercancias en favor de la Compañía” (cap. 2). Dado que la anterior real cédula de 26 de abril de 1732 estaba todavía vigente, se revocaron y anularon expresamente todos los permisos y licencias en ella contenidas en favor de Manuel de Arriaga y los otros tres comerciantes (cap. 3).

A modo de estímulo fiscal, se eximía a los navíos de esta Compañía de pagar “...derechos algunos, por razon de Toneladas, Extrangeria, ni media Anata, considerandolos como Navios de mi Real Armada” (cap. 5), aunque como preveía la real cédula antecedente de 1732, sí que debían pagar a la Real Hacienda un 8% del valor de las especies o “especerías” y un 5% de todos los demás géneros que trajeren (cap. 27). Para no perturbar el comercio directo que efectuaba el galeón de Manila con tierras americanas se prohibió a los navíos de la Compañía hacer escala en los puertos de las Indias occidentales, salvo por necesidad o infortunio de la mar (cap. 16). De esta forma, se trataba de evitar las protestas de los comerciantes americanos, especialmente del Virreinato de Nueva España, que encontraban en el galeón una puerta de salida a sus productos con destino a las islas Filipinas.

Otra de las constantes en la regulación de estas compañías privilegiadas de comercio se incluyó igualmente en esta real cédula de 1733: fue la participación de la Corona en la gestión de la Real Compañía de Filipinas a través de la suscripción de parte del capital. Así, fijándose un capital de cuatro millones de pesos, se dividió en cuatro mil acciones de mil pesos cada una (cap. 43), de las cuales la Corona suscribió un total de cuatrocientas acciones, es decir, un 10% del capital total: “... à fin de que los que quisieren interesarse lo executen con esfuerzo, y sin recelo alguno” (cap. 56). Es decir, se perseguía demostrar a futuros accionistas que la empresa era viable si la Corona comprometía su

propio capital en ella, además de asegurar claro está futuras ganancias para la Real Hacienda si el negocio marchaba según se preveía. En este punto, el 30 de abril de 1733 Patiño ordenó a Varas y Valdés que entregase los cien mil pesos que valían esas cuatrocientas acciones de los fondos de la Depositaria de Indias.²² Sin embargo, en la Depositaria no se disponía de tal cantidad, por lo que en una carta del mismo día Patiño mandaba a Varas y Valdés que descontase esa cantidad de los derechos a pagar por la Compañía en su primer viaje a las islas, travesía que por cierto nunca se llevó a cabo.²³

Continuando con el contenido de la real cédula de 1733, en el capítulo 46 se procedía a nombrar a los directores de la Compañía. Todos ellos eran comerciantes, por lo que de esta forma la Corona se desligaba de su gestión, tanto directa como indirecta, premisa que no se cumplió en posteriores ocasiones. De los cuatro que intentaron formalizar un año antes idéntica compañía para comerciar con Filipinas, solo permanecía Manuel de Arriaga, lo cual deja entrever que quizás una de las razones de su no constitución fue unas posibles desavenencias entre los cuatro socios o accionistas iniciales. Decía así este capítulo, que además obligaba a todos los directores a suscribir obligatoriamente veinte y cinco acciones cada uno, comprometiéndose de esta manera con los beneficios o pérdidas resultantes de la actividad de la Compañía:

Nombro por Directores de esta Compañía durante su concession, y permanencia a D. Manuel de Arriaga, Don Alonso Garcia, D. Guillermo Mace, D. Juan Garcia Romero, D. Joseph del Duque, D. Lorenzo Ley, D. Gaspar Prèn y castro, D. Juan Tyrry, y D. Juan White, y cada uno deberá tener por lo menos de fondo, veinte y cinco Acciones, baxo de su nombre, y por su propria cuenta, libres de todos cargos...

Otros privilegios que recibió esta Compañía tenían que ver con los apresamientos hechos en la mar, cuya propiedad se atribuía a la Compañía a excepción de un 10% de su valor pagadero a la Real Hacienda (cap. 23), y con la compra de pertrechos, jarcias, maderas y víveres que quedaría igualmente libre de derechos (cap. 10).

A pesar del apoyo fiscal concedido en la real cédula de 29 de marzo de 1733, y del entusiasta patrocinio oficial que mostraron las autoridades, encabezadas por el todopoderoso ministro José Patiño, a los comerciantes implicados en el proyecto, éste al final no llegó a hacerse realidad. Dos fueron las razones que lo impidieron: "... faltó el capital necesario y, a la vez, los comerciantes de

²² Carta de José Patiño a Varas y Valdés, de 30 de abril de 1733 (Archivo General de Indias, Arribadas, leg. 17).

²³ Carta de Patiño a Varas y Valdés, de 30 de abril de 1733 (*Ibidem*).

Manila creyeron lesionados sus derechos con los privilegios concedidos a la nueva Compañía.”²⁴

Protestas de los comerciantes filipinos de las que se hizo eco Bernardo de Ulloa, unos años después, en su famoso tratado *Restablecimiento de las fábricas y comercio español...*, como recoge el mismo autor: “Repara con igual acierto Manila que, al mismo tiempo que estaba el comercio de Cádiz solicitando la ruina del de Filipinas, para quitarle el comercio de las sedas de China, trataba de asiento con S.M. para navegar a Filipinas y hacer por sí lo que abominaba del de Manila, como se pudo reconocer del dicho asiento que fue aprobado por Cédula de 29 de marzo de 1733.”²⁵ En cuanto a la falta del capital mínimo imprescindible para la puesta en funcionamiento de la Compañía, el 23 de junio de 1733 incluso se publicaba en la *Gazeta de Madrid* el anuncio de apertura del período de suscripción de las acciones:

Los Directores de la Real Compañía de Philipinas hazen saber a el publico, que el día primero de Junio de este presente año, abrieron los Libros de suscripción, que estan en Cadiz en las Casas de D. Manuel de Arriaga, para que el que quisiere interesarse en ella, ocurra los Lunes, ò Jueves por la mañana de ocho à diez, por si, ò sus Apoderados à suscribirse en el tiempo de quatro meses, que se contaràn desde dicho dia, en conformidad de los Capítulos 43, 44 y 45 del Real Despacho.²⁶

A pesar de este anuncio, la suscripción pública de acciones no tuvo el éxito esperado, y de ahí el malogro de la Compañía ya desde su mismo inicio.

III. La “Real Cédula a favor de la Compañía de Comercio de el Reyno de Galicia”, de 20 de abril de 1734

Otra de las compañías constituidas siguiendo el modelo de “compañía privilegiada de comercio” encuentra su origen en la petición realizada al monarca Felipe V en 1734 por un grupo de comerciantes de la ciudad de La Coruña, donde se comenzaba a producir un importante renacimiento comercial tras un período de decadencia en el siglo anterior,²⁷ para que les permitiera extraer y comercializar en régimen de monopolio el denominado “palo de Campeche” que solo se extraía en Yucatán, en el Virreinato de Nueva España. Se trataba de un tinte imprescindible para dar color negro a la lana, de ahí su importan-

²⁴ Pulido Bueno, *José Patiño*, pág. 260.

²⁵ *Ibidem*, tomado de Ulloa, B. de, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español, errores que se padecen en las causas de su decadencia, cuáles son los legítimos obstáculos que lo destruyen y los medios eficaces de que florezca*, pág. 352.

²⁶ *Gazeta de Madrid*, núm. 25, de 23/06/1733, pág. 102.

²⁷ Montero Ameneiro, L. M^a, “Una compañía de comercio internacional en la Galicia del siglo XVIII”, *Los extranjeros en la España Moderna. Actas del I Coloquio Internacional*, Málaga, 2003, Villar García, M. B. y Pezzi Cristóbal, P. (edits.), págs. 519-528, 520 (En este trabajo el autor alude a la Compañía Mariquetta y Cía. establecida en La Coruña en el siglo XVIII).

cia. Ello había provocado que fuera objeto de codicia por contrabandistas extranjeros, generalmente ingleses, que hasta habían llegado a establecerse en el interior de Campeche, construyendo incluso barracas para el corte y almacenamiento del palo.

Esta situación, perjudicial a todas luces para el erario español, fue aprovechada por los señalados comerciantes coruñeses para efectuar una solicitud al rey, quien tras consultar al todopoderoso ministro Patiño,²⁸ decidió autorizar la constitución de la compañía. Sobre todo, se perseguía no solamente abastecer a la Península de este preciado bien, sino expulsar a los contrabandistas de los dominios españoles en el Virreinato. El 20 de abril de 1734, el rey sancionaba y Patiño refrendaba la “Real cédula a favor de la Compañía de Comercio de el Reyno de Galicia”, a cuyo estudio procedemos partiendo del ejemplar sito en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia, en Madrid.²⁹

Formada por un total de treinta y dos capítulos, en su preámbulo recogía la concesión realizada por Felipe V:

...he venido en aprobar el establecimiento de esta Compañía, y en concederla (como por el presente la concedo) pueda por el termino de cinquenta años cortar, y almacenar en la referida Provincia de Yucatan, ò Campeche, y conducir à estos Reynos todo el Palo que fuere preciso para su provision, y para la de el que necesiten comprar, y extraer de ellos los Comerciantes de otros; y que asimismo pueda guardar este genero en aquella Provincia, y defender su furtiva extracción, manteniendo las Embarcaciones, y practicando los medios que hallare por propósito para asegurar el logro de estos fines, y todo debaxo de las circunstancias, y condiciones siguientes.³⁰

En efecto, a continuación, la real cédula establecía las condiciones bajo las cuales habría de desarrollarse su actividad. Se comenzaba otorgando a la Compañía, pero también a todos los que la compusieran “... todos los honores, preeminencias, y franquezas que están concedidas à las demás Compañías que se hallan formadas en estos mis Reynos” (cap. I), con lo que se adoptaba el modelo de las dos constituidas hasta el momento, ya señaladas: la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Compañía Real de Filipinas. Adelantándose a lo dispuesto por Carlos III varias décadas después, se señalaba que la condi-

²⁸ En aquellos momentos, en 1734, José Patiño ocupaba cuatro de las cinco Secretarías de Estado y del Despacho o Ministerios existentes: Estado, Guerra, Hacienda, y Marina e Indias. Como ha señalado el profesor Escudero, “despachar con Patiño era despachar la práctica totalidad de los asuntos de la monarquía” (Escudero, J. A., “La reconstrucción de la Administración central en el siglo XVIII”, *Historia de España de Menéndez Pidal*, Madrid, Espasa Calpe, 1985, t. XXIX, pp. 80-175, 127).

²⁹ *Real Cédula a favor de la Compañía de Comercio de el Reyno de Galicia, de 20 de abril de 1734* (Real Academia de la Historia, Biblioteca, sign. 9/5698).

³⁰ *Ibidem*.

ción de miembro de la Compañía, en cualquiera de sus empleos (presidente, director, diputados, cónsules, etc.) no habría de suponer en ningún caso un desdoro para estas personas, ni desde luego un “obstáculo para su Nobleza” (cap. II). Como se ha dicho, el 18 de marzo de 1783 Carlos III aprobó una real cédula en virtud de la cual se declaraban honestos y honrados oficios como los de curtidor, zapatero y otros, además de distinguir a las familias que durante tres generaciones se hubiesen dedicado al comercio o a la actividad fabril con gran adelantamiento “...sin exceptuar la concesión o privilegio de nobleza” a estas familias. En este sentido, lo dispuesto en el señalado capítulo II de la real cédula de 20 de abril de 1734 no es más que un primer, pero relevante paso, para implicar a la nobleza en la actividad mercantil.

Igualmente, el monarca prometía aprobar las Ordenanzas que la propia Compañía dispusiera (cap. III), le otorgaba autonomía para la elección de los cargos directivos como cónsules o factores, y, lo que era más importante, le concedió jurisdicción privativa para que la Diputación de la Compañía conociese de todas las causas y controversias que resultaren de su tráfico y comercio, y entre sus dependientes, sin que “...por ninguno de los Tribunales, Justicias Ordinarias, ni otras de estos mis reynos, se altere, ni impida, por via de competencia, recurso, ni otro motivo, à la Diputacion de esta Compañía del conocimiento, y juicio en primera instancia de todas las causas que quedan expressadas...” (cap. IV). Esta concreta disposición era buena muestra de las jurisdicciones privilegiadas o especiales tan frecuentes en la España del Antiguo Régimen, como bien resume Domínguez Nafría: “Realmente los fueros especiales o privilegiados casi podría afirmarse que no eran la excepción sino la regla, y no sólo en cuanto a las grandes jurisdicciones, como la eclesiástica, la señorial, la inquisitorial o la militar, sino también en lo que se refiere a la variedad de reducidas jurisdicciones competentes por razón del gremio, cofradía, ayuntamiento, corporación ... al que se perteneciese”.³¹ Además, con ello se trataba de facilitar en la medida de lo posible el regular y dinámico funcionamiento de la Compañía, evitando interferencias externas que iban a dilatar en demasía la resolución de los conflictos. Es más, de las apelaciones de las causas sustanciadas ante la Diputación de la Compañía solo podría conocer bien el propio monarca bien el Consejo de Indias.

Además de lo anterior, la Compañía de Comercio del Reino de Galicia recibió otros privilegios bien detallados en su real cédula fundacional. Por ejemplo, el de establecer fábricas de toda suerte de paños (cap. VII), construir almacenes para depositar estos paños u otros géneros sin pagar “...por el suelo

³¹ Domínguez Nafría, J. C., “Conflictos de competencias entre la jurisdicción ordinaria y la militar en el Antiguo Régimen”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, Ministerio de Justicia, 1997, t. LXVII, vol. II, pp. 1545-1566, 1545.

pension alguna” (cap. VI), o la posibilidad de traer maestros de países extranjeros (cap. VIII). Sin embargo, lo que había reclamado la Compañía como base imprescindible para que el negocio del palo de Campeche le fuera rentable era el poder efectuar esta actividad en absoluto régimen de monopolio, como así también se lo concedió el rey en el capítulo X:

...prohibo absolutamente pueda usar de esta facultad otro alguno de mis Vassallos, o extraños, ni Provincia, Ciudad, ò Pueblo de estos Reynos, para conducir à ellos otro de los de Europa, ni los de la America, en navio propio, ò fletado, el expresado genero, pena de mi indignación, y las demás que tuviere por conveniente aplicar à los transgresores; y en caso que en otros Navios se aprehendiere por los de la Compañía alguna porcion del referido Palo, no solo se ha de dár por comisso esta, sino toda la demás carga que conduxere el Navio, ò Embarcacion en que se halle.³²

Eso sí, también asumía alguna obligación la Compañía, como era la de luchar frente al contrabando del palo con navíos de guerra, u otros que a bien tuviere, tanto en beneficio de los resultados de la Compañía como para evitar el fraude continuado que en perjuicio de la Real Hacienda suponía el contrabando ilegal inglés (cap. XI). Es más, se ordenaba que todas las fuerzas marítimas y terrestres a disposición del gobernador de la provincia de Yucatán, del comandante del Fuerte de San Felipe o del comandante de la Armada de Barlovento auxiliaran en lo necesario a la Compañía “...para el logro de evitar el comercio ilícito, corte, y extraccion de el Palo...” (cap. XII), lo que suponía desde luego una quizá desproporcionada puesta a disposición de recursos públicos en beneficio de una compañía de capital privado, sí, pero cuya actividad habría de redundar innegablemente en beneficio de las arcas de la Hacienda española.

Eran dos los navíos autorizados anualmente para realizar el viaje de ida y vuelta desde el puerto de La Coruña hasta Campeche, cada uno de ellos de hasta trescientas toneladas. De regreso a la Península, debían fondear en Cádiz, sede de la Casa de Contratación desde su traslado en 1717; aquí debían pagar los derechos correspondientes, sin descargar la mercancía, y una vez realizado ello los navíos se dirigirían hasta La Coruña donde ya sí descargarían el palo (cap. XVI-XVIII).

Otro de los privilegios concedidos a la Compañía consistió en que de todas las presas hechas por sus navíos en su campaña de lucha contra el corso, las dos terceras partes se las quedaría la propia Compañía, y el tercio restante los oficiales y tripulación de esos navíos, con lo que se fomentaba que la Compañía dedicara los medios materiales y personales necesarios para luchar contra el

³² *Real Cédula a favor de la Compañía de Comercio de el Reyno de Galicia, de 20 de abril de 1734* (Real Academia de la Historia, Biblioteca, sign. 9/5698).

contrabando ilícito, el gran problema que se encontrarían a la hora de ejercer el negocio (caps. XXV-XXVI). Al mismo tiempo, se otorgó a los navíos de la Compañía libertad absoluta para entrar y fondear en puertos americanos distintos del de Campeche, si a ello le obligaban circunstancias extraordinarias como tormentas, falta de víveres, etc. Allí no serían molestados, ni se les investigaría su cargamento, ni se les pediría razón alguna del motivo del fondeo en ese puerto (cap. XXVIII).

El cap. XXXI de la real cédula de 20 de abril de 1734 era buena muestra del deseo del monarca de proteger a toda costa a la Compañía y su actividad, pues se llegaba a liberarla del cumplimiento de sus obligaciones si el rey no había adoptado las providencias necesarias que, solicitadas por la Compañía, se considerasen por ésta imprescindibles tanto para la custodia del palo como para evitar su extracción ilícita. Incluso si la actividad de la Compañía se suspendía por un tiempo inferior a un año por naufragio, accidente u otro motivo, no se consideraría extinguido el permiso concedido a los navíos para efectuar la travesía, muy al contrario, debían comunicar a la Corona las razones del retraso para que el rey resolviera lo conveniente. En resumen, la Corona pondría todo cuanto estuviera de su parte para que el negocio fuera un éxito. Como lo demuestra lo dispuesto en el último capítulo de esta disposición, pues el rey se obligaba a “...ampararla, y defenderla [a la Compañía] en el libre uso, y practica de esta concession, y mandar se la indemnice, y satisfaga de los perjuicios, ò injurias que por qualesquiera de mis Vasallos de estos Reynos, y los de America se la hicieren” (cap. XXXII).

A pesar de todos estos privilegios, de la especial protección que le confirió la Corona, la Real Compañía del Reino de Galicia tuvo una existencia efímera. ¿Cuáles fueron las razones que condujeron a su fracaso? Pulido Bueno, recogiendo la opinión de Carrera Pujal, señala hasta tres: “Esta iniciativa encontraría un obstáculo insalvable en la presencia consolidada de los asentamientos británicos en la costa de Honduras, quienes en la práctica se habían apropiado de la región. El escaso número de navíos propios, sólo dos, y una dotación muy limitada impidió que la empresa prosperara en los años siguientes y en breve plazo puso fin a su actividad”.³³ Tapias Herrero, por su parte, además de insistir en la competencia desleal que suponía el contrabando inglés, alude a otras motivaciones que justificarían el fiasco de la compañía gallega:

La sociedad tuvo que clausurarse a los pocos años de iniciar su andadura debido a varios motivos: su endeblez y falta de organización, la decadencia comercial gallega en ese momento, la concesión de toneladas a Canarias, la oposición de los

³³ Pulido Bueno, *José Patiño*, p. 261.

comerciantes sevillanos y gaditanos, el comercio ilícito extranjero y la competencia de los establecimientos británicos asentados en Honduras. Pero su mayor debilidad residía en que su producto estrella dependía exclusivamente de la buena marcha de la industria textil española, que se encontraba todavía en fase de despegue auxiliada con medidas de protección estatales.³⁴

Subraya Walker la idea del perjuicio que supuso para la actividad de la Real Compañía del Reino de Galicia la presencia y enorme fuerza de los establecimientos comerciales ingleses en la zona.³⁵ Meijide Pardo, por último, recoge una cita textual de Murguía en la que le atribuye la responsabilidad a los enemigos de la Compañía, aunque no señala quienes son: "...lo estorbaron, con dolorosa fortuna, los interesados en que no prosperase semejante concesión, logrando deshacer lo que ya parecía inevitable, y a la fuerza soportó la ciudad tan temible contratiempo."³⁶

Por unas u otras razones, la Compañía fracasó. Fue un importante revés para el ministro Patiño, que en todo caso fallecería en 1736 sin conocer la caída definitiva de la Compañía.

IV. La Real Compañía de Filipinas de 1785. Estudio de la real cédula de 10 de marzo de 1785

El éxito de alguna de las compañías privilegiadas de comercio con América (véase la Guipuzcoana de Caracas, o la de la Habana) y el fracaso de otras (por ejemplo, la del Reino de Galicia para el palo de Campeche) entre las constituidas en la primera mitad del siglo XVIII, no hizo sino avivar el debate político y doctrinal a favor o en contra de este modelo de comercio con las Indias occidentales y orientales amparado y fomentado por la Monarquía española.

En este punto, cabe destacar la figura de José de Carvajal y Lancáster, titular de la Secretaría de Estado y del Despacho de Estado desde el 3 de enero de 1747 hasta su fallecimiento el 8 de abril de 1754.³⁷ Ministro honrado y hombre clave de la Administración española de mitad de siglo, sostuvo con vehemencia una postura radical en defensa del papel que podían jugar las compañías privilegiadas en el comercio americano. Delgado Barrado ha analizado con minuciosidad la postura de Carvajal puesta negro sobre blanco en tres de sus principales escritos: el *Testamento Político*, de 1745; la denominada *Representación*, de 1752, y, por último, *Mis pensamientos*, fechada en 1753. Recoge este autor, especialmente de la primera de estas obras, algunos párrafos que no dejan lugar

³⁴ Tapias Herrero *Colbert y Patiño*, pág. 196.

³⁵ Walker, G., *Política española y comercio colonial. 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979, pág. 215.

³⁶ Meijide Pardo, A., *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, La Voz de Galicia, 1984, pág. 14.

³⁷ Escudero, *La reconstrucción de la Administración central en el siglo XVIII*, pág. 135.

a dudas acerca de la opinión del ministro sobre estas compañías: "... Forméanse compañías para Indias y así se hará este comercio con caudal de españoles, y le habrá, se evitará el contrabando sin disensiones con extranjeros y florecerán estos y aquellos dominios..."³⁸ Con la finalidad de que la Monarquía española diera salida en las Indias a los productos que no podía vender en Europa, Carvajal proponía lo siguiente:

...tengo por de la mayor importancia que cada compañía se sitúe en diferente puerto del Océano y del mediterráneo y aunque tengan que pasar el Estrecho, todo comercio riega y fertiliza infinito, pues gocen todos los dominios este riego, den por este medio salida a sus frutos, conozcan los de Indias, tómenles cariño, denles aprecio y tomen comprensión de este gran negocio...³⁹

No había, por tanto, más objetivo que dar salida a los productos peninsulares en las Indias: "... [hacer el comercio activo de la Monarquía Hispánica] en sus dominios de la Europa con los mismos suyos de la América ... quiso dar a la España en los de la América lo que le podía faltar en los de la Europa ...".⁴⁰ Carvajal propuso la creación de un total de doce compañías privilegiadas de comercio, cada una de las cuales tendría su propia área de influencia, tanto en la Península como también en las Indias.

Aunque algunas de las señaladas obras no fueron publicadas hasta después de su fallecimiento, los proyectos de Carvajal y Lancáster tuvieron una influencia innegable en la posterior realidad comercial hispano-americana. Por ejemplo, Delgado Barrado entiende que la creación de la Real Compañía de Barcelona en 1755, al año de fallecer Carvajal, fue la plasmación en la realidad del proyecto del ministro extremeño sobre esta compañía. Lo mismo señala respecto de la Real Compañía de Filipinas en 1785, que aunque obra directa de Francisco Cabarrús, recogía según este autor "... la teoría de Carvajal sobre el traspaso de responsabilidades de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas al mercado filipino".⁴¹

No obstante, hubo que esperar casi tres décadas desde el fallecimiento de Carvajal, producido en 1754, para que esta última compañía viera la luz. Vallejo García-Hevia ha estudiado su proceso de creación al hilo de la posterior intervención de Campomanes en los asuntos de gobierno de esta empresa. Su constitución vino íntimamente relacionada con el proceso de languidecimiento de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, "... a punto de desaparecer a causa

³⁸ Delgado Barrado, J. M., "América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal (1745-1754)", *Brocar. Cuadernos de Investigación Histórica*, Universidad de la Rioja, 1998, n° 22, pp. 103-120, 109.

³⁹ *Ibidem*, tomado de Carvajal, *Testamento Político*, p. 126.

⁴⁰ *Ibidem*, tomado de Carvajal, *Testamento Político*, p. 56.

⁴¹ Delgado Barrado, *América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal*, pág. 116.

de la libertad de comercio general decretada en 1778 y de las pérdidas que le había ocasionado la guerra hispano-inglesa de 1780-1783.”⁴² Como solución a esta lenta agonía, Cabarrús presentó en la Junta General de Accionistas de 6 de julio de 1784 un proyecto de unión del comercio de América y el de Asia que habría de plasmarse en una nueva compañía que, partiendo de la preexistente Guipuzcoana de Caracas, “... readaptaría sus objetivos comerciales y se dedicaría al comercio con Asia, a través de las Filipinas.”⁴³

Cuatro días después era aprobada la propuesta de Cabarrús, aunque su real cédula fundacional hubo de esperar hasta el 10 de marzo de 1785. Este día el rey Carlos III sancionaba y su ministro de Indias José de Gálvez refrendaba la *Real Cédula de erección de la Compañía de Filipinas*.⁴⁴

Formada exactamente por cien capítulos, en su preámbulo, como era costumbre, se justificaba el porqué de la creación de la “nueva” compañía que recibía el nombre de Real Compañía de Filipinas. Se aludía a la creación de su homónima en 1733, al decreto de libre comercio de 1778 y a la petición que había efectuado al monarca la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas para reunir “... á beneficio de sus Accionistas el comercio de Filipinas con el de mis dominios de América”. Con un capital inicial de ocho millones de pesos sencillos, se establecía la Compañía por un período inicial de veinticinco años, hasta 1810, con posibilidad de posterior prórroga, como así fue. Ese capital se dividiría en treinta y dos mil acciones de doscientos cincuenta pesos cada una, la mayoría a suscribir por particulares, pero también por la Corona, que se comprometía a suscribir acciones por valor de un millón de pesos fuertes, además del capital que ya poseía en la compañía originaria, la Guipuzcoana de Caracas (caps. 1-3).

Hubo que especificar, para no dejar lugar a dudas, el proceso de transición entre una compañía y otra, tanto en lo organizativo, en lo accionario como en lo patrimonial, ordenándose una tasación general de sus bienes, acciones, fondos, navíos, etc., “... de modo que precisamente quede en este tiempo apurado y liquidado en todo el fondo de la Compañía de Caracas en Indias, y corriente su valor neto á favor de sus respectivos accionistas” (cap. 8). Todo ello debía verificarse con relativa celeridad, pues la fecha prevista para el inicio de actividades de la Real Compañía de Filipinas, liquidada ya la anterior, se fijó para el 1 de julio de 1786.

⁴² Vallejo García-Hevia, J. M.^a, “Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, Ministerio de Justicia, 1993-1994, vols. 63-64, p. 847-896, 852.

⁴³ *Ibidem*, p. 853.

⁴⁴ Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas, de 10 de marzo de 1785. Madrid, por D. Joaquín Ibarra, Impresor de Cámara de S.M. En Biblioteca Digital de Castilla y León, www.bibliotecadigital.jcyl.es

El fin último de este nuevo establecimiento comercial venía especificado en el cap. 13, y se ligaba a la riqueza personal de los naturales y vecinos de las islas, razón por la cual se reservaban tres mil acciones para que fueran suscritas por ellos: “Siendo la prosperidad de las Islas Filipinas y de sus moradores el objeto principal que ha movido á mi paternal amor para proteger y concurrir á este establecimiento, y deseoso de que, además de las ventajas que les resultarán por el aumento de su agricultura, industria y navegación, tengan un interes mas directo en las utilidades de este comercio...”. De esta forma, todos los actores implicados en este comercio: accionistas peninsulares, los “filipinos”, la Corona, y otras instituciones públicas, como el Banco Nacional de San Carlos, asumirían una participación en su capital, con el común deseo de obtener pronto beneficios que se repartirían, en el caso de los accionistas de Indias y de Filipinas “...en las Factorías donde entregaron sus capitales, segun la distribucion que disponga la Junta” (cap. 21).

Lógicamente, la consecución de esas ganancias requería de un entorno fiscal favorecedor de ello, lo que se plasmó en los consiguientes privilegios a los que se refería también la real cédula de 10 de marzo de 1785 en sus capítulos 21 y siguientes. En este primero se recogía el principal de ellos, que no era otro que el comercio en régimen exclusivo y monopolístico, durante veinticinco años, hacia las islas Filipinas:

Quedando ya prevenido todo lo que por ahora se ha regulado conducente al fondo y Accionistas de esta Compañía, es consiguiente arreglar su comercio, privilegio y obligaciones, á cuyo fin declaro, que en los veinte y cinco años de su duración debe gozar de privilegio exclusivo para todas las expediciones que hiciere á las Islas Filipinas y otras partes de la Asia, que tengan relacion con ellas, y tambien para el retorno de sus frutos y efectos á los Puertos habilitados de esta Península; de modo que en dicho término solo los navíos de la Compañía podrán traficar, ó en derechura, ó por los Puertos de la América Meridional con las Islas Filipinas y Provincias de Asia, sin perjuicio de los baxeles de guerra que yo tuviere por conveniente destinar á Filipinas con otros objetos de mi servicio.

No era éste, sin embargo, el único privilegio que recibía la Compañía. Un comercio tan arriesgado fue favorecido con el permiso de enviar dos mil toneladas de diversos frutos y géneros a Caracas, Maracaibo y Cumaná, y de ochocientas a Nueva España (cap. 25); o con la posibilidad asimismo de embarcar en los puertos de América del Sur (pues se recomendaba el viaje a Filipinas por el cabo de Hornos) los efectos y mercaderías que se considerasen adecuados para vender en las islas, favoreciendo de esta manera la unión de América con Filipinas.

Ahora bien, para ello era necesario derogar algunas leyes incluidas en la *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias*, de 1680, lo que se efectuaba en el capítulo 26 de la real cédula “... por especial gracias á favor de la Compañía”. Igualmente, se le concedía “... libertad absoluta de derechos” por los frutos y efectos extraídos bien de la Península bien de las Indias (cap. 27), el permiso para llevar quinientos mil pesos fuertes en plata amonedada en cada uno de los navíos que anualmente se dirigían a Filipinas, con lo que se fomentaba la inversión en aquellas islas para la compra de mercaderías por la propia Compañía (cap. 28), y se declaraba a Manila como puerto franco para todas las naciones de Asia, precisamente para que la Compañía adquiriera frutos y géneros del Oriente con mayor facilidad (cap. 29).

Aun mucho más importante resultaba el permiso que se otorgaba a la Compañía para traer e introducir en los puertos peninsulares “todos los frutos y mercaderías de la Asia” (especería, algodón, seda en rama, tejidos de cualquier clase) y, todo ello, sin pagar derecho alguno a la salida de Filipinas (cap. 37). El uso de la bandera real en los navíos de la Compañía, o la concesión a los oficiales y gente de mar de estos navíos de los mismos fueros y privilegios de los que gozaban “los de mi Real Armada” culminaban una larga lista de franquicias, prerrogativas y exenciones que solo podían conducir al éxito de la empresa, como así ocurrió al menos en sus primeros años de funcionamiento.

Tan generosos privilegios debían tener alguna contrapartida en forma de prohibiciones u obligaciones. Entre las primeras, la de que los navíos de la Compañía no regresasen de las Filipinas a las Indias, pues debían hacerlo a la Península directamente por el cabo de Buena Esperanza (cap. 32), lo que no tenía más motivación que el asegurar que la Península no quedara excluida del comercio efectuado por la Real Compañía de Filipinas. O la prohibición de mezclarse en cualesquiera asuntos políticos (cap. 33), o la de no inmiscuirse lo más mínimo con el navío que navegaba desde este puerto a las Filipinas, el denominado “galeón de Manila”, que seguiría practicando su habitual comercio con las islas como hasta entonces sin intervención alguna de la Compañía de Filipinas (cap. 43).

Entre las obligaciones, cabe mencionar que en el capítulo 50 se exigía a la Compañía que, a cambio de gozar de las “... franquicias contenidas en los artículos anteriores”, aplicase un 4% de sus ganancias anuales “... al fomento de las Filipinas en los dos ramos de agricultura, é industria” (cap. 50), que eran precisamente aquellos sectores productivos de las islas cuyo fomento estaba en el objeto con el que se constituyó la Real Compañía, como ya se ha reseñado.

Regulado todo lo anterior, faltaba una cuestión fundamental por normativizar en lo relativo al funcionamiento de la compañía: sus órganos de gobierno, a los que la real cédula de 10 de marzo de 1785 dedicó los siguientes veinte

capítulos. Se preveía una Junta de Gobierno, con sede en Madrid, con un total de doce vocales: tres de la propia Compañía; dos representantes del Banco Nacional de San Carlos, también accionista de la Compañía; dos de la de los Gremios, otros dos de la Compañía de La Habana, uno de la de Sevilla y, por último, dos accionistas (cap. 55). Se nombraba al secretario del Despacho Universal de Indias, o ministro de Indias, como presidente de la Compañía, con voto preferente y decisivo en caso de empate (cap. 56), al mismo tiempo que se mantenía en sus puestos de directores generales a los de la antigua Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, aprovechando así su experiencia en el comercio con el archipiélago filipino (cap. 58). Además, de los anteriores, el organigrama de la Compañía se completaba con un contador, un tesorero y un secretario, a los que se les señalaban las obligaciones típicas de estos empleos (caps. 60 y siguientes).

Curiosamente, se mandó constituir en Manila otra Junta de Gobierno, pero subordinada a la de Madrid, presidida por el gobernador y capitán general de las islas Filipinas. La Junta filipina debía estar así en todo caso a lo dispuesto en las instrucciones enviadas por la de Madrid, aunque con buen criterio se le permitía suspender la ejecución de alguna de ellas “en la parte que reconozca grave inconveniente”, informando de ello a la de Madrid y proponiendo la solución adecuada. Esto era lógico, pues dada la distancia a la Península, la Junta de Manila tenía un mayor y mejor conocimiento sobre el terreno de la realidad comercial filipina (caps. 92 y ss.).

Cuestión esencial, tratándose de una compañía mercantil, era la del reparto o repartimiento, como decía la real cédula, de los beneficios anuales. El capítulo 87 establecía cierto intervencionismo por parte de la Corona, pues proponía u ordenaba que “... estos repartimientos se harán de las tres cuartas partes de la utilidad líquida que se reconociere, reservando otra por cualquiera resultado que pueda haber en el año sucesivo”; reparto que se antoja prudente y ajustado a las peculiaridades de este comercio tan especial por la distancia y sujeto a circunstancias y peligros propios de la navegación en mares tan dispares y distantes. En este sentido, también asignaba la real cédula participación en los beneficios anuales a los dos directores, al contador, al tesorero y al secretario de la Junta de Manila, lo que debía suponer un acicate para el acierto de su gestión y cortapisa para todo tipo de corrupción (cap. 96).

El último capítulo de la real cédula, de número cien, concluía con el consabido mandato real a todas las autoridades de los dominios españoles de cumplir lo dispuesto en ella, pues la Compañía quedaba bajo la protección del monarca. Éste solo perseguía “... el adelantamiento que espero de mis Islas Filipinas”.

Con arreglo a esta real cédula comenzó a funcionar el 1 de julio de 1786 la Real Compañía de Filipinas, heredera de la agonizante Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. ¿Cumplió el objetivo perseguido por el monarca para

las islas Filipinas? ¿Obtuvieron beneficios los accionistas de la Compañía? Así fue en los primeros años posteriores a la aprobación de la real cédula, hasta aproximadamente el cambio de siglo. Los navíos de la Compañía partían desde el puerto de Pasajes, encontrándose ya con un primer enemigo: el contrabando ilícito de mercancías, realizado tanto en los navíos de ida como en los de retorno a Pasajes a pesar del control que trataban de ejercer los jueces de arribadas. Una de las últimas Juntas Generales de la Real Compañía durante el siglo XVIII tuvo lugar el día 17 de agosto de 1796, dando comienzo a las nueve horas de la mañana en sus oficinas. El señalamiento lo llevó a cabo el rey, y sería presidida por Bernardo de Iriarte, vicepresidente de la Compañía y “ministro del Supremo Consejo y Cámara de las Indias”. Como indicaba la convocatoria, publicada en la *Gaceta de Madrid* el 1 de julio, los accionistas y demás personas con derecho de asistencia a dicha Junta debían presentar los documentos acreditativos una semana antes, el día 10 a más tardar.⁴⁵ Todavía en aquella época, a pesar de la guerra franco-española de 1793 a 1795, la Compañía generaba importantes beneficios.

Sin embargo, a partir de 1800, aproximadamente, diversos acontecimientos añadieron importantes dificultades al ya de por sí complicado comercio que trataba de llevar a cabo la Compañía. Díaz Trechuelo, experta conocedora de su vida y avatares, destacó tres circunstancias o sucesos llevaron a la extinción definitiva de la Compañía en 1834: el liberalismo económico de la época, contrario a todo tipo de privilegio o monopolio; la invasión napoleónica en 1808 y la decisión de las Cortes del Trienio Liberal de suprimir en 1820-21 todos los privilegios que disfrutaba la Compañía. Aunque anteriormente se había ampliado la vida de la Compañía diez años más, hasta 1820, ya poco se podía hacer. Es más, como también señaló esta autora, las pérdidas eran la tónica general desde principios de siglo.⁴⁶

Así las cosas, el 6 de septiembre de 1834 un real decreto firmado por la Reina Gobernadora declaraba extinguida la Real Compañía de Filipinas. Se ordenaba nombrar una Comisión liquidadora, que se ocuparía de dar destino a sus caudales y empleados, así como de hacer un examen final de sus cuentas:

Siguiendo en mi propósito de remover cuantas trabas se opongan á la prosperidad de mis amados españoles de ambos hemisferios, y siendo de mucha consideracion las que el comercio experimenta actualmente por los privilegios acordados á la Real Compañía de Filipinas en las Reales cédulas de creacion y próroga de 10 de

⁴⁵ Convocatoria de la Junta General de Accionistas de la Real Compañía de Filipinas para el 17 de agosto de 1796 (*Gaceta de Madrid*, núm. 53, de 01/07/1796, págs. 546-547).

⁴⁶ Díaz-Trechuelo, M^a L., “La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, San Sebastián, Museo Naval, 2003, págs. 369-381, 378-380.

Marzo de 1785 y 12 de Julio de 1803, he venido en decretar lo que sigue: 1º Quedan abolidos desde esta fecha los privilegios que disfruta la Compañía de Filipinas en virtud de las expresadas cédulas ó Reales órdenes posteriores. 2º La rebaja de derechos concedida continuará disfrutándola la Compañía por las existencias que tenga al presente en la Península, y por las que introduzca en el término de dos años de las que tuviere en Manila, según el inventario que para este objeto formará aquel Intendente y Gefes de Real Hacienda. 3º Los Administradores de las aduanas respectivas cuidarán del exacto cumplimiento del artículo anterior. 4º La actual Junta de Gobierno de la Compañía convocará inmediatamente una general de accionistas al tenor de la misma Real Cédula de 1803, para que enterados estos de la disolucion de la Compañía procedan á elegir á pluralidad de votos una comision compuesta de seis individuos, que se denominará de liquidacion de la extinguida Compañía de filipinas. 5º Será Vocal de esta comision un individuo que nombrares para representar los intereses del Estado en esta liquidacion. 6º Esta comision examinará las cuentas de la actual administracion de la Compañía, reasumiendo el Gobierno y Direccion de los caudales, existencias, propiedades, acciones y derechos de ella; procederá al arreglo y direccion de los negocios pendientes, ó de los que ocurran con motivo de la liquidacion; llevará esta a efecto hasta su conclusión ... 7º Los empleados de la Compañía extinguida serán atendidos en destinos correspondientes de Real hacienda según su aptitud y mérito. Tendréislo entendido, y dispondréis lo necesario á su cumplimiento. Madrid 6 de Setiembre de 1834.⁴⁷

Conclusiones

Además de las ya reseñadas, otras compañías de comercio se constituyeron en el siglo XVIII al amparo de la Corona. Entre ellas, como reseña Tapias Herrero, la de la Habana creada en 1740, la de San Fernando en 1747 y la de Barcelona, en 1755. Quizás menos conocidas que las analizadas, gozaron de cierto éxito en su funcionamiento y en el cumplimiento de sus objetivos fundacionales, hasta el punto de que, como concluye este autor, entre “...1730 y 1778 controlaron el 20% del movimiento naval entre España y América, con lo que se resquebrajaba el monopolio gaditano”.⁴⁸

¿Qué juicio puede realizarse acerca del modelo de compañías privilegiadas de comercio fomentado desde la Corona española en el siglo XVIII? ¿En qué medida influyó en su éxito o fracaso el contenido de sus respectivas reales cédulas fundacionales? Como en tantas otras ocasiones, la doctrina diverge en el juicio acerca de esta realidad de las compañías privilegiadas de comercio que García-Baquero ha incluido en lo que denomina el “reformismo borbónico”,

⁴⁷ Real decreto de 6 de septiembre de 1834 extinguiendo la Real Compañía de Filipinas (BNE, Biblioteca Digital Histórica, sign. HA/16537).

⁴⁸ Tapias Herrero, *Colbert y Patiño*, p. 196.

caracterizado en este punto del comercio con las Indias por la que denomina “política del libre comercio” que se fue imponiendo, en su opinión, a través de un “... cambio cualitativo, puntual y no gradual pero sin ruptura”.⁴⁹ En todo caso, no es éste el lugar para realizar un dictamen valorativo del funcionamiento comercial y económico de tales compañías. Por diversas circunstancias, unas alcanzaron el éxito, aunque ciertamente limitado, otras en cambio naufragaron casi desde su mismo comienzo, caso de la Real Compañía del Reino de Galicia.

Lo que se trata de dilucidar, a modo de resumen, es si las reales cédulas fundacionales de las cuatro compañías aquí analizadas respondieron a la finalidad pretendida, si esta política legislativa reformadora coadyuvó al auge del comercio colonial o si, por el contrario, supusieron un obstáculo insalvable para la consecución de los objetivos iniciales de las compañías. Los privilegios y exenciones concedidos en las reales cédulas formaban parte de esa política de estímulo y protección de la industria y el comercio nacional que fue santo y seña de los dirigentes políticos españoles preilustrados, caso de Patiño, fuertemente imbuidos del pensamiento mercantilista. Este ministro fue un firme defensor de la concesión de ventajas fiscales de diverso tipo a las industrias nacionales y de la intervención de la Corona en la gestión de estas industrias y fábricas; ejemplo de lo primero, la real cédula de 4 de abril de 1727 por la que concedían a José Sánchez y Narciso Basa diferentes exenciones de impuestos para establecer en Madrid una fábrica de telas de seda, la exención del pago de tributos a Juan Otonel, director de la nueva fábrica de papel de Cuenca, o los privilegios fiscales otorgados a Joseph Benito de Figueroa a cambio de restablecer la fábrica de jarcia y lona de Sada.⁵⁰ De lo segundo, es decir, de la intervención de la Corona en la gestión de las fábricas, cabe señalar la Real Fábrica de Paños de Guadalajara, o la de cristales de San Ildefonso, etc. Tal fue el éxito de estas fábricas que alguna de ellas ha perdurado hasta la actualidad.

Idéntica política se llevó a cabo con las compañías privilegiadas para el comercio con las Indias. Tanto los privilegios y exenciones fiscales como la participación de la Corona en su capital, y consecuentemente, en su gestión, fueron recogidas en las reales cédulas fundacionales de estas compañías, como se ha analizado a lo largo de este trabajo. En muchos casos, quedaban libres del pago de derechos por los géneros transportados tanto en el viaje de ida como en el de retorno a la Península.

También quedaron las compañías privilegiadas de comercio bajo la protección real, como así se indicaba en las reales cédulas (“pues la he erigido y queda baxo de mi Real proteccion”), otorgando además en algunos casos a sus miembros un fuero privilegiado que les eximía de la Justicia ordinaria, de la

⁴⁹ García-Baquero, *Comercio colonial y reformismo borbónico*, p. 119.

⁵⁰ Pérez Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la Administración*, p. 220.

misma manera que a las nuevas fábricas antes señaladas se les permitió utilizar la inscripción de “Fábrica Real” o el escudo real.

A todo ello cabe sumar que como, por ejemplo, en el caso de la Real Compañía de Filipinas, la reglamentación en forma de reales cédulas de estas compañías recogía el privilegio exclusivo del comercio en régimen de monopolio, lo que era una ventaja indudable: “solo los navíos de la Compañía podrán traficar...”.

En consecuencia, puede afirmarse que la actividad comercial desarrollada por estas compañías pudo beneficiarse en el siglo XVIII español, en virtud de lo dispuesto en las reales cédulas, de una serie de ventajas y privilegios de enorme trascendencia económica sin los cuales nunca hubieran alcanzado, aquellas que llegaron a funcionar y obtener beneficios, que no fueron todas, sus objetivos fundacionales.

Por tanto, si las bases legales de fomento de la actividad de estas compañías eran claramente favorecedoras de su actividad, si estaban previamente fijadas y de obligado cumplimiento por todos los actores de este comercio, ¿por qué fracasaron algunas de ellas? Hay que buscar en causas ajenas a esta ordenación legal las razones de su fiasco. Ningún tratadista de la época alegó como causa del hundimiento de alguna de estas compañías una incoherente regulación o distorsionada apreciación de la realidad comercial por parte de los redactores de estas reales disposiciones. Nunca se consideró que los privilegios allí contenidos fueran escasos, salvo en algún caso puntual, ni se reclamó una reforma en profundidad de lo dispuesto en ellas. Incluso desde la perspectiva actual, el marco fiscal establecido en dichas reales cédulas sería hoy claramente envidiado por numerosas empresas a la hora de iniciar su actividad. Por tanto, el juicio o análisis histórico jurídico no puede ser más que favorable, tanto desde el punto de vista de la técnica legislativa como de su contenido.

Si todo esto fue así, cabe interpelarse de nuevo: ¿por qué del fracaso de alguna de ellas? Aunque los motivos pudieron variar de unas a otras, hay que indicar varias causas: una deficiente previsión en la aportación del capital inicial; desajustes igualmente en su organización u organigrama interno; la ilícita competencia del contrabando extranjero; amén de las circunstancias bélicas del siglo XVIII que dificultaron la navegación de los navíos.

En este sentido, García-Baquero acierta al señalar también la ausencia de dos supuestos estructurales, uno ya referido, como causa de que la política de libre comercio, de la que las compañías privilegiadas eran fiel reflejo, no hubiera alcanzado el éxito total esperado: “la reactivación de la capacidad productiva de la industria española y la solidez de una marina de guerra capaz de sostener la integridad del tráfico frente a los acosos exteriores.”⁵¹ Todo coadyuvó a que

⁵¹ García-Baquero, *Comercio colonial y reformismo borbónico*, p. 139.

de una u otra forma algunas de estas compañías no llegaron a tomar cuerpo, o, aun haciéndolo, fracasaron al poco del inicio de sus actividades, a pesar del formidable marco legal que las amparó desde el momento mismo de su fundación por real concesión.

Bibliografía

- Amezaga Iribarren, A., “La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Crónica sentimental con una visión historiográfica. Los años áuricos y las rebeliones (1728-1751)”, *Sancho el Sabio. Revista de cultura e investigación vasca*, Vitoria, Fundación Sancho el Sabio, 2005, n° 23, pp. 167-208.
- Basterra, R. de, *Los navíos de la Ilustración. Una empresa del siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1987.
- Delgado Barrado, J. M., “América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal (1745-1754)”, *Brocar. Cuadernos de Investigación Histórica*, 1998, Universidad de la Rioja, 1998, n° 22, pp. 103-120.
- Díaz-Trechuelo, M^a Lourdes, “La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, San Sebastián, Museo Naval, 2003, pp. 369-381.
- Domínguez Nafría, J. C., “Conflictos de competencias entre la jurisdicción ordinaria y la militar en el Antiguo Régimen”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, Ministerio de Justicia, 1997, t. LXVII, vol. II, pp. 1545-1566.
- Escudero, J. A., “La reconstrucción de la Administración central en el siglo XVIII”, *Historia de España de Menéndez Pidal*, Madrid, Espasa Calpe, 1985, t. XXIX, pp. 80-175.
- García-Baquero González, A., “Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial”, *Chronica Nova*, n° 22, 1995, Universidad de Granada, pp. 105-140.
- Meijide Pardo, A., *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, La Voz de Galicia, 1984.
- Molas Ribalta, P., “La Compañía como proyecto (Siglos XVII-XVIII)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Gran Canaria, 2004, n° 50, 1, pp. 607-623.
- Montero Ameneiro, L. M^a, “Una compañía de comercio internacional en la Galicia del siglo XVIII”, *Los extranjeros en la España Moderna. Actas del I Coloquio Internacional*, Málaga, 2003, Villar García, M. B. y Pezzi Cristóbal, P. (edits.), pp. 519-528.
- Pérez Fernández-Turégano, C., *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.
- Pulido Bueno, I., *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998.
- Rodríguez García, M. E., “Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)”, *Estudios de Historia Económica*, Madrid, Banco de España, 2005, n° 46, pp. 1-82, 29.
- Tapias Herrero, E., *Colbert y Patiño. Grandes hombres de Estado con Luis XIV y Felipe V*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2019.
- Uztáriz, G. de, *Theórica y practica de comercio y de marina*, Madrid, 1724.
- Vallejo García-Hevia, J. M^a, “Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, Ministerio de Justicia, 1993-1994, vols. 63-64, pp. 847-896.

Walker, G., *Política española y comercio colonial. 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979.

Zavala Y Auñon, M. de, *Representación al Rey nuestro señor D. Phelipe V, dirigida al más seguro aumento del Real Erario, y conseguir la felicidad, mayor alivio, riqueza, y abundancia de su Monarquía*, 1732.

Zubiri Marín, M^a T., “Etapa final y caída de la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1777-1785)”, *Pedralbes. Revista d’historia Moderna*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1991, n^o 11, pp. 155-164.

