

LAS EMPRESAS COMERCIALES MARÍTIMAS EN LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XIX EN MÁLAGA. COMERCIANTEs, MARINEROS Y CORSARIOS

Antonio Carmona Portillo

Doctor en Historia. Catedrático de Enseñanzas Medias jubilado

RESUMEN

El desarrollo mercantil de Málaga se vio truncado a principios del siglo XIX por catástrofes como epidemias, inundaciones, etc., y finalmente, por la ocupación de las tropas francesas en los años 1810-1812. Fue el comercio marítimo el que más se resintió de estas circunstancias, con su disminución y modificación de su estructura empresarial y de la orientación de los negocios: destinos de los fletes, compraventa ordinaria o judicial de buques, etc.

Los actos administrativos eran múltiples: constitución de empresas, petición de fianzas para patentes, matriculación de barcos, justificación de las presas de corso, protestas de patentes...

Palabras clave: Málaga, comercio marítimo, fianzas, corso, empresas de navegación.

*MARITIME COMMERCIAL COMPANIES IN THE EARLY YEARS OF
THE NINETEENTH CENTURY IN MALAGA. MERCHANTS, SAILORS
AND PRIVATEERS*

ABSTRACT

The commercial development of Malaga was truncated in the early nineteenth century by catastrophe-faiths such as epidemic, floods, etc., and finally, by the occupation of French troops in the years 1810-1812. It was maritime trade that most resented these circumstances, with their decline, modification of their business structure and business orientation: freight destinations, ordinary and judicial sale of ships...

The administrative acts were multiple: company incorporación, request for bonds for patents, ships registration, justification of privateering, patent protests...

Keywords: Malaga, maritime trade, bonds, corsican, shipping companies.

1. Introducción

Los primeros años del siglo XIX fueron negativos para la economía malagueña. No obstante, como ocurre en la mayoría de las economías pujantes, cualquier crisis, aunque modifique la estructura económica vigente, es rápidamente paliada si existe, como en Málaga, una burguesía renovadora capaz de solucionar los problemas.

En el caso de los negocios marítimos, Málaga se vio acometida por los inconvenientes que supusieron las epidemias (fiebre amarilla), terremotos, inundaciones y, finalmente, la ocupación por el ejército napoleónico. Así que desde 1801 hasta 1814 el desequilibrio de los

negocios fue una constante, aunque en todos los casos, sus emprendedores supieron salir con bien del trance. El difícil comienzo del siglo, con el aumento de los precios, la evasión de capitales por los comerciantes extranjeros y la crisis demográfica de 1804, condujo a la quiebra de muchas compañías. Pero eso no fue óbice para que, a lo largo del año anterior a la llegada de los franceses, aún mantuviera un comercio próspero, que aprovechaba de manera adecuada las ventajas que suponía tener un puerto natural desde la antigüedad.

Entre los meses de julio y noviembre de 1809, entraron en el puerto de Málaga 286 buques de distintos tipos, con cargas consignadas a las principales compañías de comercio. Entre ellos destacan las de Torcuato Betsim y Cía, Zetta Loustaunau, la compañía familiar de los señores Murphy, la casa Grevigné, la familia Maury y Rafael Isasy, entre otros. Las casas comerciales de Grevigné, Koops y Maury, eran las que más movimientos mercantiles protagonizaron bajo el poder de la Junta de Gobierno de Málaga en 1809¹.

A partir de 1810, los negocios de navegación en Málaga mantenían una actividad aún importante a pesar de inconvenientes como el cierre de su puerto, decretado por el gobernador para evitar la salida de géneros que la ciudad necesitaba y, al mismo tiempo, mantener la Plaza aislada de la flota inglesa. Costó trabajo a la Municipalidad convencer al mariscal Soult, duque de Dalmacia, al conde de Montarco y a Sebastiani, para que abolieran tal orden.

Argumentaba la Municipalidad que, si se cortaba esta fuente de ingresos para la ciudad, le iba a ser imposible obtener los derechos sobre mercancías, para con ellos proceder al mantenimiento del ejército francés. Este asunto se volvió a ver en el cabildo del 6

1 VILLAR GARCÍA, María Begoña, «Aproximación al estudio del capital extranjero en Málaga en la crisis del Antiguo Régimen», *Beatica. Estudio de Arte, Geografía e Historia*, Málaga (España), 1979. p. 208.

Empresa	Consignaciones	Empresa	Consignaciones	Empresa	Consignaciones
Grevigné	34	Reyns	2	Loustaunau	1
Señores Koops	18	José Calvi	2	Gerasino	1
Maury	10	Fernández – Garrido	2	Neumann	1
Juan Barrera	8	Cónsul GB	2	Viso	1
Tránsito	7	Basso	2	Mesa	1
Señores. Murphy.	6	Cónsul de EU.	2	Terry	1
J.C. Betsdim.	6	Hill y Loring	1	Durán	1
Rafael Isasy	5	Juan Martín	1	Pomar	1
Antonio Bresca	5	Romero y Sanz	1	Espitery	1
Power	4	Miguel Baños	1	Juan Vissó	1
Villatoro	3	Diego López	1	Cristóbal Herrera	1
José Pica	3	Montovio	1	Juan Asenjo	1
José de Yera	2	Emilio Soler	1	Pedro Sánchez	1

Fig. 1: Consignaciones a las principales casas de comercio de Málaga en el año 1809.
(A)rchivo (H)istórico (M)unicipal de (M)álaga. *Diario de Málaga*, varios números.

de mayo de 1811, pero nada nuevo se puso sobre la mesa². Por fin el 25 de junio el duque de Dalmacia accedió a la apertura del puerto, pero previo listado de los derechos que debían pagar los géneros que se exportaran³.

Vamos, pues, a realizar un análisis de los negocios marítimos en esta coyuntura económica especialmente negativa, mediante el estudio de los documentos escriturados en las escribanías de Málaga entre los citados años que, aunque, como dice María Begoña Villar, solo nos puedan dar una visión generalizada, es la única fuente de que disponemos al desaparecer los fondos del Consulado⁴.

Los datos que aparecen en el gráfico nos indican un descenso de los asuntos generales tratados en el año 1810 y, aunque no todos eran de índole económica, la paralización de la vida en Málaga durante la ocupación fue evidente⁵.

Pero lo significativo es que se aprecia un ascenso de los asuntos escriturados en el año 1811 y en 1812, cuando los franceses aún ocupaban Málaga. A la vista de ello se puede argumentar que, a pe-

2 (A)rchivo (H)istórico (M)unicipal de (M)álaga, Actas Capitulares, libro 201, ff. 211 y 327v.

3 AHMM, Actas Capitulares, libro 201, f. 420.

4 VILLAR GARCÍA, María Begoña, *id.*, p. 208.

5 He utilizado los asientos de los siguientes escribanos: Félix Chacón, Antonio del Castillo Fragua, Miguel de Ávila, Joaquín Schumaquer, José Ruiz de la Herranz, Juan Cuartero Castañeda, Joaquín Rando, Luis Antonio Olano, Joaquín de Cosso, Lorenzo García Fernández, Manuel José Garrido, José de Lara y Bada, José Marín Bedmar, José de Mesa, Pascual Ortega Noriega, José Sánchez del Castillo, José Pérez Mérida, José Gordón Gómez, Francisco Marín Piñón, Joaquín de Vilchez y Sixto, Luis Rivero y Campoo, Francisco Rodríguez Cosgaya, Manuel Romero de León, Manuel José Romero y Juan Félix Carrión. (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial de (M)álaga, Protocolos notariales, varios legajos. De todos ellos el más importante para este trabajo son los de la escribanía de José Marín Bedmar, que se dedicaba en exclusiva asuntos relacionados con las empresas marítimas (AHPM, Protocolos notariales, legs., 3902 y ss.).

sar de las circunstancias por las que pasaba la ciudad, su vitalidad económica se mantenía, y permitió una cierta recuperación de la normalidad en 1811 y 1812.



Fig. 2: Evolución de los asuntos tratados por los escribanos de Málaga. (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial de (M)álaga, Protocolos notariales, legajos varios.

2. La concesión de patentes de navegación

Los documentos que con más asiduidad se firmaban en las escribanías malagueñas eran los de fianzas. Entre ellas distinguimos las carcelarias, las que se regían por la ley de Toledo, fianzas para constituir negocios, comprar cargos, etc. En este caso concreto vamos a estudiar las fianzas para conseguir patente de navegación, que se encuentran en la escribanía de José Marín Bedmar, que se dedicaba en exclusiva a asuntos navales.

Estas patentes eran condición *sine qua non* para poder realizar cualquier tipo de transacción marítima, ya fuera de contratación de fletes, ya de creación de empresas de corso, ya para la compra y venta de barcos y su consecuente matriculación. Su valor se calculaba en función del que se declaraba en los objetivos del viaje, por lo que encontramos que algunas embarcaciones y viajes se valoraban de diferente manera según el año en el que se efectuaba, la carga y el destino. Por ejemplo, la polacra llamada «La Concepción» fletada por Cristóbal Cruzet, valoró su fianza en 169.000 reales en un viaje a Indias en 1813, mientras que en 1808 el valor declarado para viajar a un puerto de Europa, por esa misma polacra, había sido de solo 27.960 reales.

La pujanza marítima de Málaga, ya comentada, se aprecia, en el caso de las patentes, en las cantidades concedidas en los años 1808, 1809 e, incluso, 1810. En 1809 se concedieron hasta 70 patentes, y en 1810, aunque disminuye el número de licencias de navegación a 45, aún está por encima de las 35 de 1809. A partir de ese año de 1810, la petición y concesión de patentes para navegación cayó en picado, siendo el año 1811 catastrófico (con solo 4), como consecuencia de la guerra y el cierre del puerto de Málaga. Sin embargo, el sector se recuperó, aunque lentamente, a partir de 1812, año en el que ascendió a 20, mientras que en 1813 las 40 patentes llegaron a superar las concedidas en 1808 (35), pero muy lejos de las de 1809. El total de patentes solicitadas y concedidas desde 1808 hasta 1813 fue de 224⁶.

Las patentes de navegación podían ser: de corso, de corso y mercancías, para América y para Europa (incluyéndose en esta la costa del norte de África).

Las empresas de corso tuvieron un gran auge en la zona del Estrecho desde al menos el siglo XV, siendo una de las causas de

6 AHPM, Protocolos notariales, legs., varios.

las desavenencias entre España y los reinos de Fez y Mequínez⁷. A partir del siglo XVIII disminuyeron según el historiador Fe de Cantó⁸. Esta puede ser una de las causas por las que encontramos en Málaga pocas patentes para corso. Por otro lado, aunque parezca extraño, la guerra con los franceses no favorecía en Málaga la creación de empresas de este tipo, pues el dominio del mar correspondía a los buques de guerra, tanto franceses como españoles, estos bajo el mando de la Regencia. Dicho de otra manera, aunque en época de guerra las empresas de corso eran beneficiosas para los objetivos de los países beligerantes, durante la guerra de la Independencia no solo se enfrentaban barcos franceses e ingleses, sino buques españoles contra españoles, unos bajo la Regencia y otros bajo el gobierno de José I, aunque no cabe duda de que el potencial británico en el mar era superior al francés, lo que hacía más difícil salir indemne de ataques del corso inglés⁹. No era extraño ver como buques fletados por empresas de navegación malagueñas, eran apresados por buques corsarios franceses, ingleses y españoles indistintamente.

Como ejemplo de lo que acabamos de decir, podemos citar algunos expedientes de barcos que zarparon del puerto de Málaga en 1810 y fueron apresados por corsarios españoles: uno de ellos camino de Tetuán fue llevado a Algeciras; otro, nombrado «La Juanita», a Gibraltar; el bergantín «Nuestra Señora del Carmen» y el falucho «Santísima Trinidad», también fueron capturados por corsarios es-

7 Vid: OCAÑA TORRES, Mario Luis, *El corso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Algeciras (España), Instituto de Estudios Campogibraltareño, 1992.

8 FE DE CANTÓ, Luis Fernando, «*El corso magrebí en España en los años centrales del siglo XVIII*», *Clío & Crimen*, n^o11, Durango (España), 2014, p. 210.

9 DE DIEGO GARCÍA, Emilio. «El mar en la guerra de la Independencia», *Cuadernos de Historia Contemporánea*. Madrid (España), 2003, p. 59.

pañoles¹⁰. Y es que los buques malagueños, fueran a donde fueran, eran “buena presa” de los corsarios españoles, porque el de Málaga era considerado puerto francés.

Las empresas de corso, además, necesitaban de inversión de capitales, y estos no eran muy abundantes en estas fechas. Por consiguiente, cuando disminuyó la actividad marítima, también lo hicieron las dedicadas al corso. Las fianzas para patentes exclusivas de corso concedidas en este periodo fueron de solo diez, siendo la mayoría de ellas otorgadas en el año 1808, mientras que en 1809 y 1810 no se concedieron ninguna.

Es cierto que había otra modalidad de patentes que mezclaba la actividad puramente comercial con la del corso. Consistía en que el buque, una vez entregado su flete, si no recibía demanda de transporte de mercancía solía dedicarse al corso e, incluso, realizar las dos actividades simultáneamente. En el periodo 1808-1814 se concedieron 23 patentes mixtas, que englobaban tanto las mercancías como el corso. En 1808 solo se concedieron 5, y en 1809 llegaron a 8. En 1810 solo contamos 3 fianzas de patentes, y a partir de ese año ninguna, salvo en 1812 en el que se concedió solo una.

Las fianzas concedidas para comerciar con América fueron 121. Empieza la serie con guarismos bajos (17 en 1808), para subir hasta 56 en 1809, cuando aún no habían entrado las tropas francesas en Málaga. Pero cuando ese hecho se produce en 1810, el número de fianzas de patentes de navegación a América desciende hasta los 18 para llegar a cero en el 1811. La recuperación es lenta y sólo puede llegar a los 22 en 1813.

Pero quienes muestra cifras realmente bajas eran las fianzas de patente de navegación con destino a puertos europeos, que solo aumentaron en 1810 en dirección principalmente a los puertos franceses.

10 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3903, f. 1.001.

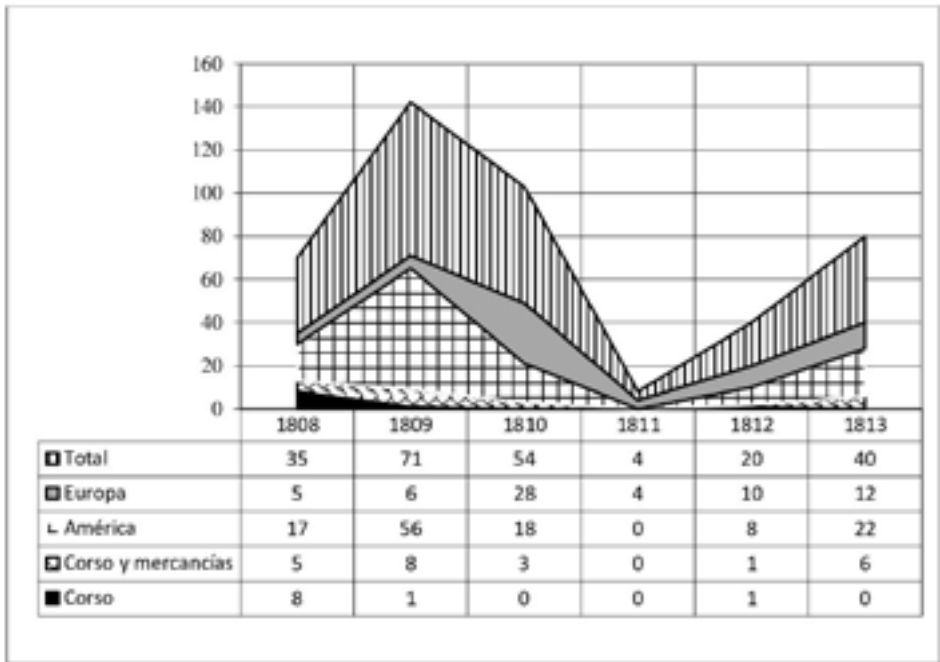


Fig. 3. Número de patentes de navegación según tipo. AHPM, Protocolos notariales, legs., 3903-3906.

Al no suscribirse patentes de navegación por la ocupación francesa de Málaga y el cierre de su puerto, se produjo también un descenso en la contratación de tripulantes. En 1808 se contrataron 30 nuevos marineros, cifra que se elevó a 75 al año siguiente; pero en 1810 ya descendió a 15, y en 1811 el número de contratos fue de solo siete, y de nueve en 1812. El ascenso en la contratación en 1813 (14) no llegó a cifras acordes con la importancia del puerto de Málaga ni, por supuesto, a los 75 contratos de tripulantes de 1809, pero sí denota una mejora en el comercio marítimo. En total se escrituraron 150 contratos de enrolamiento de marineros desde 1808 a 1813¹¹.

11 AHPM. Protocolos notariales, legajos varios.

3. Los destinos de los buques según patentes

Como se ha dicho, las fianzas que con más frecuencia se otorgaron fueron las de navegación a América, que en 1809 alcanzó su mayor número llegando a las 56, para buques cuyo destino eran los puertos de aquel continente, que a finales del siglo XVIII obtuvieron un libre comercio con España.

Destino	Número de viajes
Puerto Rico	33
La Habana	29
Vera Cruz	23
Montevideo	19
Santa Marta (Colombia)	6
Guayana	6
Cumana (Venezuela)	4
Matanzas (Cuba)	4
Cartagena de Indias	2
La Guaira	1

Fig. 4. Puertos americanos de destino de los buques fletados en Málaga (1808-1813). AHPM. Protocolos notariales, legs., 3903-3906.

En cuanto a los de Europa, la mayor parte de las contrataciones se hacían para viajar a Londres, a donde se exportaba vinos y licores.

La guerra de la Independencia modificó el destino de los viajes. Desde junio de 1810 fueron los puertos del norte de África (Tánger, Tetuán...), en vez de los de América, los más frecuentados por barcos que zarpaban de Málaga. Tras el bache de 1811, de las 20 licencias que se conceden en 1812, quince fueron para viajar al norte de África (a Tetuán y Larache), siendo esta la causa de la recuperación del número de licencias en este año. Es evidente que los mercaderes

malagueños encontraron una salida a sus productos por mar en las costas marroquíes. No debemos olvidar que Marruecos mostró siempre una actitud más favorable a los españoles que a los franceses¹².

En algunas ocasiones el negocio se hacía de forma mixta entre cristianos y musulmanes. Así, Diego Haasan y el argelino Abraham Besaria constituyeron una empresa de navegación por valor de 5.000 reales para la compra de trigo y su envío a Málaga, aunque desgraciadamente el barco naufragó¹³.

En algunos casos, buques españoles navegaban bajo pabellón musulmán con el fin de esquivar al corso y a los buques enemigos. Por ejemplo, en 1812, Juan Palomo compró en Ceuta un falucho que navegaba bajo pabellón magrebí¹⁴.

4. Las empresas, patrones y origen de las matrículas de los barcos

Las empresas se fundaban con dos socios: el capitán del barco y el socio capitalista (fiador) que ponía el dinero y las mercancías. Entre estos últimos encontramos a la mayor parte de los hombres de negocio de Málaga: Enrique Grevignée, quien dejó de financiar viajes a partir del año 1811 cuando su compañía cayó en la quiebra; Cristóbal Cruzet; Juan Bautista Biso, Rafael Isasy, la casa Fissón y Cía., Gregorio Casadevell, Thomas Quilty, Federico Hoope, etc.

También encontramos muchos patrones de los barcos de procedencia catalana. En 1809 hay más de diez en este negocio, entre ellos: José Arnau, Francisco Grau, Pedro Font, Salvador Puyol, Jaime

12 (A)rchivo (H)istórico (N)acional, Estado, leg., 22 A. *Negociación con Marruecos para la compra de caballos por parte de la Regencia.*

13 AHPM, Protocolos notariales, leg. 3905, f. 155v.

14 AHPM, Protocolos notariales, leg. 3905. f. 99.

Sampere... Pero a causa de la crisis provocada en el sector por la presencia francesa y el cierre del puerto, a partir de 1810 se aprecia

Empresas	Nombre del barco	Tipo	Valor	Viajes
Cristóbal Cruzett	Santa Cristina	fragata	79.716	2
	Santo Cristo de la Salud	bergantín	205.160	6
	La Concepción	polacra	169.000-27.960	2
	Santa Familia	goleta	52.790	1
	Ntra Señora del Rosario	fragata	214.268	2
	San Félix	bergantín	163.284	2
	Zaragoza	fragata	No consta	1
	San Cristóbal	bergantín	No consta	1
	San José	polacra	143.206	1
	Correo de la Habana	bergantín	171.880	1
Enrique Grevigné	La Paz	fragata	225.833-230.190	3
	Bailén	fragata	92.000	2
	Santa Teresa	fragata	305.022	1
	San José	corbeta	142.670	1
	Enriqueta	fragata	268.609	1
	N.S. del Carmen	bergantín	136.710	1
	Gerona	bergantín	No consta	1
	San Antonio	místico	24.280	1
	Juanita	polacra	No consta	1
	La Esperanza	goleta	107.696	1
	San Francisco	fragata	166.000	1
	N.S. de la Victoria	fragata	155.340	2
	Las dos Marías	bergantín	108.310	1
	Neptuno	bergantín	No consta	1
Juan Bautista Biso	San Juan Bautista	bombarda	49.983-107.370	4
	El destino feliz	bergantín	139.110-157.600	3
	N.S. de la Victoria	pingue	135.880	1

Fig. 5: Algunas empresas de navegación de Málaga. AHPM, Protocolos notariales, legs., 3905 y 3906.

un descenso de comerciantes catalanes en el negocio, y en 1813 sólo reconocemos algunos apellidos catalanes, pero en muy escaso número: Jaime Pablo Font, Matías Arnau y Guillermo Ferrer.¹⁵

De la misma manera la matrícula de los barcos que llevaban y traían mercancías a Málaga experimentó un notable cambio en su procedencia. Hasta 1809 en el comercio marítimo predominaban las empresas catalanas. En ese año anotamos 33 matrículas catalanas y una de Valencia, mientras que en el año siguiente solicitó, y obtuvo licencia de embarque, un solo navío matriculado en Barcelona, al que podemos añadir dos más de Valencia y El Grao respectivamente, y otro de Mahón para completar la zona levantina. En 1813 todas las embarcaciones para las que se solicitaron patentes de navegación eran de Málaga salvo una de Mallorca, dos de Cádiz y otras dos de Villanueva¹⁶. Es evidente que los comerciantes catalanes abandonaron estas aguas en cuanto la situación se volvió complicada.

Por otra parte, las matriculaciones de barcos muestran, obviamente, la misma tendencia. De 30 matriculaciones en 1808, baja a 23 en los dos años siguientes (1809 y 1810), para llegar sólo a 6 en 1811 y 7 en 1812. En 1813 hay un breve aumento, con un total de 10 barcos matriculados en Málaga¹⁷. Esto es, aparece la misma tendencia que en otros asuntos marítimos: descenso hasta 1811 y lenta recuperación posterior, lo que indica el impacto negativo que la guerra produjo en este sector. No obstante, reclamamos de nuevo la atención sobre el hecho de que, en 1810, a pesar de que desde principios de febrero estaban los franceses en Málaga, el número de matriculaciones es el mismo que en 1809.

15 AHPM, Protocolos notariales, legs., 3903 y ss.

16 Los puertos catalanes de matriculación en 1809 eran: Mataró, Tarragona, Canet de Mar, Areins de Mar, Barcelona, Sitges y Palamós (AHPM, Protocolos notariales, leg., 3903).

17 AHPM, Protocolos notariales, legs., varios.

5. Protesta de patentes

Cuando un barco era apresado por un buque corsario, naufragaba, era embargado por contrabando, sufría al llegar a puerto los inconvenientes de la burocracia que imposibilitaba su descarga, o sufría una avería que le impedía llegar a su destino, se solicitaba, y se concedía casi siempre, la devolución de la fianza de patente (protestas de patentes). La mayor parte de estas protestas de patentes se produjeron en 1812 y 1813, pero en 1810 tenemos el caso de la goleta llamada «La Esperanza», propiedad de Enrique Grevigné, apresada en su viaje a Marsella por el corsario inglés «Pelicán». El armador solicitó la devolución de la cantidad depositada como fianza y esta le fue devuelta¹⁸.

En 1812 contabilizamos 9 protestas, y 26 en 1813, once de las cuales fueron por temporales, que a veces se concentraban en varios días seguidos. Como el ocurrido desde el 18 de marzo hasta el 2 de abril de ese año, y que causó problemas a cinco barcos cuyos patrones solicitaron la devolución de la fianza. Citaremos a continuación algunos de los casos correspondientes a los años 1812 y 1813.

Juan de La Hera solicitó la devolución de fianza el 13 de agosto de 1812 por hundimiento de su nave a causa de una vía de agua¹⁹. Juan Garms, capitán prusiano de la goleta «Buena Esperanza» pidió en septiembre de 1812 la devolución de la fianza porque al llegar al puerto de Málaga con tablas consignadas a la Casa Juan Rein y Cía., procedente de Londres, los representantes de dicha empresa de comercio no acudieron al puerto a su descarga. Por su parte el patrón Maxim Guilleros protestó la patente por avería de su barco en octubre del mismo año²⁰. Otros patrones que solicitaron por diversas causas la devolución de

18 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3904.

19 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3905, f.173.

20 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3905, f.367.

fianzas fueron: José Clara en noviembre de 1812; y en diciembre: Joaquín Hidalgo, Blas Balentín, los capitanes ingleses Robert Butterfs y Henrrique Verbiter, Jaime Sardá, así como el patrón español Enrique de los Reyes, que tuvo que realizar una escala forzosa en el puerto de Málaga a causa de una tempestad y se hundió en su rada²¹.

Debido a la importancia que los patronos magrebíes tuvieron en el comercio marítimo malagueño en estas fechas, también encontramos una serie de protestas de patentes de patronos de esas nacionalidades, como consecuencia de incidentes en el transporte. La mayor parte de ellas en 1812. En ese año el arráez Muhammad solicitó la devolución de patentes por apresamiento, y el argelino Jach Condor también por detención por un corsario francés²². En julio de ese mismo año el arráez Mohammed solicitó la devolución de la patente por fracaso en su viaje a Gibraltar; el patrón Ibrahim también reclamó la devolución de la fianza de patente por haber tenido que interrumpir su viaje a Cartagena por una vía de agua, y tener que recalar en el puerto de Málaga²³.

En 1813 el número de protestas de patentes aumentó, como hemos dicho. Esto se debía, sin duda, al incremento, asimismo, de los contratos de navegación. En síntesis, estos fueron las protestas ejecutadas:

Fecha	Patrón	Causa
1 de enero	Andrés de Bartolo	No consta
25 de enero	Ramón Casal	Accidente
28 de enero	José Serra Bergues	Enfermedad
12 de febrero	Francisco Barceló	Contrabando de tabaco

21 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3905, ff. 367, 587, 614, 616, 619, 622 y 635.

22 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3905, f.202.

23 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3905, f.288.

Fecha	Patrón	Causa
26 de febrero	José Escardó	Temporal
3 de marzo	José Almirall	Temporal
10 de marzo	Manuel González	Vía de agua
18 de marzo	Brahim	Temporal
25 de marzo	Juan Picaso	Temporal
26 de marzo	Bautista Bayra	Temporal
27 de marzo	Gabriel Bosch	Temporal
2 de abril	José Durán	Temporal
8 de abril	Sari Juthe (sueco)	Abordaje
10 de abril	Francisco Llops y LLops	Temporal
28 de junio	Ignacio Leompart	Vía de agua
29 de junio	Juan de Sevilla	Golpe de mar
1 de julio	Joaquín Ruiz	Vía de agua
6 de julio	Juan Francisco González	Burocracia
19 de julio	Francisco del Castillo	“Poderosas causas”
22 de julio	Francisco Fernández	Temporal
9 de agosto	Alonso Diego Olivero	Vía de agua
18 de agosto	Guillermo Ferrer	Burocracia
9 de noviembre	Tomas Park	Temporal
24 de noviembre	Salvador Carbonell	Temporal
30 de noviembre	Pedro Ruiz	Cuarentena
25 de diciembre	José Casado	Temporal

Fig. 6: Patrones y causas de protesta de patentes en 1813. AHPM, leg., 3966 y ss.

6. La compraventa de embarcaciones

Estaba íntimamente ligada a las patentes de navegación que determinaban también la existencia o no de negocios de flete. Al caer

este negocio en los años de ocupación francesa, y ser sustituido por otro de menor cabotaje como el europeo y, sobre todo, el africano, la compra de barcos se hizo por personas procedentes de otros países, especialmente de los del Magreb.

La adquisición iba seguida del correspondiente expediente de matriculación del barco, y la cantidad a pagar como tasa de matriculación, se hacía en función del valor del buque, cuyo nuevo dueño solía cambiar el nombre de la embarcación.

Como en los demás sectores económicos, eran las grandes familias de comerciantes adineradas las que solían comprar y vender embarcaciones, en especial en los años anteriores a la ocupación francesa. Así tenemos la compra de un bergantín llamado «Fortaleza» valorado en 123.267 reales de vellón y una goleta denominada «Fina», cuyo valor desconocemos, comprado por Juan Bautista Maury.

Los buques embargados por deudas eran subastados por la subdelegación de Rentas, con el fin de conseguir dinero para la ciudad. Además, si bien barcos malagueños, o de otros lugares que zarpaban de nuestra ciudad, eran detenidos por corsarios, también los buques malagueños, armados en corso, apresaban embarcaciones enemigas o, simplemente, cargadas con mercancías de valor²⁴. En estas ocasiones también eran vendidos en pública (o no tan pública) subasta y comprados por estas familias de comerciantes. A ello se unía la compra en subasta en Gibraltar de buques considerados como «buena presa», que superaba a las celebradas en Málaga. Adquiridas en la colonia inglesa fueron: la fragata francesa denominada «Victoria» por 167.679 reales de vellón, que pasó a denominarse «Nuestra Señora del Rosario», o un bergantín de la misma nacionalidad rematado en 85.471 reales por doña Manuela Vázquez, viuda de Pedro Supervie-

24 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3902 (s.f.).

la²⁵. En otras ocasiones el apresamiento se producía por contrabando de tabaco. En esos casos el procedimiento era el mismo: se subastaba la nave incautada.

Especialmente significativo fue el apresamiento, y venta posterior, de barcos daneses. Dinamarca y Noruega se declararon neutrales en las guerras napoleónicas, pero en 1808 un ejército español formado por 15.000 hombres al mando del marqués de la Romana intervino en Dinamarca a favor de Napoleón, quedando aislado y retenido por el gobierno danés. En represalia se ordenó que se incautaran las embarcaciones y mercancías de todos los barcos daneses que se encontrasen o arribasen a los puertos españoles. «...Como escribano del Rey certifico que en el Juzgado Militar de Málaga se siguen autos relativos a detención en estos puertos por vía de Represalia de todos los buques dinamarqueses que se encuentren o arriben a ellos»²⁶.

Una orden de la Regencia de 2 de febrero de 1809 establecía que estos buques se vendieran y su caudal se depositase en la Tesorería del Ejército. Uno de ellos fue la fragata danesa llamada «Hanna», comprada por 92.000 reales de vellón por Christian Scholtz, socio de la casa de comercio Lambrecht Roose. Otro de los buques apresados por esta real orden fue el bergantín «Señora Hillegonda Jacoba» que se encontraba detenido en el puerto de Málaga desde el 10 de agosto de 1807 y asistida su tripulación por el consignatario con 3.000 ducados. El buque fue subastado y adquirido por Enrique Grevigné por 129.677 reales de vellón. Pasó a llamarse «Gerona». Es una muestra más de lo “boyante” de la economía malagueña, y del propio Grevigné antes de su quiebra. Otros buques daneses vendidos pasaron a denominarse «La Cristiana», «Diez Hermanos», «La Concepción» y «San Juan Bautista»²⁷.

25 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3903, f.286.

26 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3903, f.211.

27 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3903, ff. 380 y 1019.

Como no podía ser de otra manera, las autoridades afrancesadas también entraron en el negocio de compra y venta de buques. Así el prefecto José Cervera, compró en 1810 una galeota por 4.600 reales de vellón, propiedad del presidio de Alhucemas, que se hallaba varada en la playa de Málaga. Con ella se dedicó al transporte de mercancías a corta distancia²⁸.

La mayor parte de las patentes de matriculación se despachaban para la compra o venta de barcos de segunda mano, aunque este tuviera que ser reparado en las playas de Málaga. Pero también se concedía patentes de matriculación a barcos de nueva construcción, que se solían fabricar en los puertos de Mijas y Nerja.

7. Conclusiones

En resumen, podemos afirmar, sin lugar a duda, que el tráfico marítimo desde y hacia el puerto de Málaga, sufrió un duro golpe como consecuencia de la guerra de la Independencia, pero también que el negocio se mantuvo con cambios significativos, como el de la disminución del comercio con América, el desgaste del corso, la modificación del origen de los patrones y dueños de barcos, así como el destino de los fletes, que, en esos años, se dirigieron más hacia el norte de África.

De cualquier forma, se advierte una recuperación del sector nada más salir los franceses de Málaga y, como aspecto positivo, hay que destacar los beneficios que, para el negocio de compra y venta de barcos, supuso el decreto de suspensión de comercio con Dinamarca y el embargo de los buques de ese pabellón anclados en el fondeadero de Málaga.

28 AHPM, Protocolos notariales, leg., 3904, f.645.

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
10-01-1808	Patente de corso	No consta	Virgen del Carmen	59			Francisco Colona, Gerónimo de los Reyes y María Alemán
13-02-1808	Patente de corso	No consta	La Concepción	130			Martín Hernández
1808	Patente de corso	bergantín	Santa Cristina	148	79.280	Europa y África	Cristóbal Cruzett
1808	Patente de corso	pingüe	Virgen de la Victoria		97.198		Félix Rebelo
1808	Patente de corso	jabeque	Purísima Concepción	30	27.960	Europa y África	José Valentín
1808	Patente de corso	bombarda	San Juan Bautista	64			Francisco de Sixto y Juan Bautista Biso
1808	Patente americana	fragata	La Paz			Habana	José Ibarra, Enrique Grevigné
1808	Patente americana	bergantín	Amiguito			Habana	Mariano Musque y Rafael Isasy
1808	Curso y mercancia	bombarda	Francisco de Paula			Vera Cruz	Casa Pedro Fisson
1808	Patente americana	fragata	San Erasmo			Puerto Rico	Gregorio Casadevell
1808	Curso y mercancia	bergantín	Santo Cristo de la Salud		219.963	Puerto Rico	Cristóbal Cruzett
1808	Patente de corso	fragata	la Ramona				José Olom y Felipe Prieto
1808	Patente americana	polacra	Dulce Nombre	165		Vera Cruz	Rafael Moyano y Thomas Quilty
1808	Patente de corso	pingüe	Virgen de la Victoria	202	123.973		Félix Rebelo
1808	Patente americana	bergantín	N.S. del Carmen	142	93.925	Vera Cruz	Bartolomé Ariza
20-10-1808	Patente americana	fragata	N.S. de la Victoria		155.857	Vera Cruz	Miguel Rodríguez y Manuel Isturiz
10-11-1808	Patente americana	fragata	Bailén		92.000	Vera Cruz	Enrique Grevigné
19-11-1808	Patente de Europa	bergantín	La Estrella	117	107.587	Londres	Juan Ángel de Lousiaga y Nicolás Muñoz
20-11-1808	Patente americana	patache	La Concepción		34.880	Vera Cruz	Ramón Coquetin y Cristóbal Cruzett
21-11-1808	Patente de Europa	polacra	Purísima Concepción		27.960	La Coruña	José Valentín y Cristóbal Cruzett
1808	Patente americana	fragata	Bailén			Vera Cruz	Enrique Grevigné
28-11-1808	Patente americana	fragata	San José		223.943	Montevideo	Antonio Ruiz y Federico Hoppe

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
1808	Curso y mercancia	bombarda	Juan Bautista		49.983		Francisco Sixto y Juan Bautista Biso
1808	Curso y mercancia	bergantín	El destino feliz		139.110	Montevideo	Juan Saviñon y Juan Bautista Biso
1808	Curso y mercancia	bergantín	La Fortaleza				Agustín Fernández y Nicolás Muñoz
1808	Patente de Europa	bergantín	N.S. de la Piedad		45.328	Londres	José Pendón
1808	Patente americana	bergantín	San Antonio			Habana	Juan Nieto
1808	Patente de Europa	galeota	Fina	66		Dublín	Domingo Antonio de Elouduy
1808	Patente americana	fragata	Preciosa catalana		220.334	Vera Cruz	Francisco Torres y Ramón José Picar
14-12-1808	Patente americana	polacra	N.S. de los Dolores	75	82.264	Habana	Sebastián Torrentt y Antonio Bresa
1808	Patente americana	polacra	N.S. de la Victoria	98	64.316	Puerto Rico	Guillermo Écija y Juan Gutiérrez
1808	Patente de Europa	bergantín	Santa Cristina	119	79.716	La Coruña	Antonio Valentín y Cristóbal Cruzett
1808	Patente americana	bergantín	Santísima Trinidad	127	81.665	Habana	Francisco Rexach y Antonio Madueño
1808	Patente americana	bergantín	San Antonio de Padua	90	70.812	Cumana	Pablo Mas y Juan García (fiador)
1808	Patente americana	polacra	Nuestro Deseado FVII	90	60.120	Habana	Miguel Casaniego
03-01-1809	Curso y mercancia	fragata	Prosperidad	300	263.945	Montevideo	Cristóbal Samano y Roberto Deveruex
06-01-1809	Patente americana	polacra	San Antonio de Padua	140	90.876	Cumana	Manuel Masott
09-01-1809	Patente americana	fragata	Santa Teresa	270	305.022	Montevideo	Mateo de Hoyo y Enrique Grevigné y Gallegos
10-01-1809	Curso y mercancia	fragata	Santa Teresa	270	305.022		Mateo de Hoyo y Enrique Grevigné y Gallegos
11-01-1809	Patente de curso	polacra	San Antonio de Padua	300	263.945		Manuel Masott y Francisco Codina
17-01-1809	Patente americana	bergantín	Buen Viaje	117	65.594	Vera Cruz	Felipe Prieto y José Quepon
16-02-1809	Patente americana	bergantín	N.S. del Mar	145	123.450	Vera Cruz	Joaquín Ruiz
17-02-1809	Patente americana	corbeta	San José	130	142.670	Montevideo	Juan Bautista Coll y Enrique Grevigné y Gallegos
23-02-1809	Patente americana	goleta	Santa Familia	40	52.790	Santa Marta	José Arnaú y Cristóbal Cruzett

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
02-03-1809	Patente de Europa	místico	N.S. de los Remedios	500q		Malta	Jaime Ferrándiz (dueño y patrón)
03-03-1809	Patente americana	bergantín	San Francisco de Asís		129.146	Montevideo	José Llenay y Gregorio Casadevall
06-03-1809	Patente americana	polacra	San Francisco de Paula	170	139.061	Puerto Rico	Francisco Grau y Ramón José Pica
10-03-1809	Patente americana	bergantín	Correo de la Habana	136	171.880	Vera Cruz	Miguel Uribondo y Cristóbal Cruzett
18-03-1809	Curso y mercancía	fragata	La Paz		225.833	Habana	Francisco Aguilo y Enrique Grevigné
18-03-1809	Curso y mercancía	bergantín	Santo Cristo de la Salud		205.160	Habana	Pedro Musquiz y Cristóbal Cruzett
23-03-1809	Patente americana	tartana	Santa Victoria	70	68.120	Cumana	Ramón Jover y José Ramón de Pica
27-03-1809	Patente de Europa	fragata	Margarita		207.760	Londres	Pedro Fernández y Miguel Croke
28-03-1809	Patente americana	bergantín	Amiguito		166.400	Habana	Mariano Musquiz y Rafael Isasy, fiador
12-04-1809	Patente americana	bergantín	San Vicente Ferrer		101.870	Puerto Rico	Isidro Ricard y Diego López
13-04-1809	Patente americana	polacra	Concepción		124.499	Guayana	José Docet y Prudencio de Balenzategui
15-04-1809	Patente americana	bergantín	N.S. de la Piedad		45.328	Cumana	Francisco Herrero y José Maras
21-04-1809	Patente americana	fragata	N.S. del Rosario		246.000	Vera Cruz	José Soler principal e Ignacio Casadevall, fiador
24-04-1809	Patente de Europa	bergantín	Fortaleza		85.094	Londres	Juan Bautista Maury y compañía. Capitán: Agustín Fdez.
27-04-1809	Patente americana	fragata	N.S. del Rosario		223.375	Montevideo	Juan Rubio y Torres, y Juan Palomo
29-04-1809	Patente de Europa	bergantín	Divina Pastora		125.568	Europa y África	Antonio Gutiérrez y Manuela Vázquez como fiadora
06-05-1809	Patente americana	landró	San Francisco de Paula		60.020	Puerto Rico	Miguel Alta y Antonio Bresca, fiador
13-05-1809	Patente americana	bergantín	San Isidro		80.806	Habana	Salvador Zarau y José Ramón Pica
13-05-1809	Patente americana	bergantín	N.S. de los Dolores		121.035	Vera Cruz	Cecilio Marques y Francisco Ortiz Galán
18-05-1809	Patente americana	bombarda	San Juan Bautista		60.875	Guayana	Tomás Baratan y Juan Bautista Biso
19-05-1809	Curso y mercancía	bergantín	San Francisco de Paula		205.230	Guayana	Juan José Cucullo y Pedro Inés Ruiz, fiador

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
23-05-1809	Patente americana	bergantín	Amado Fernando		184.520	Santa Marta	Pablo Ricard y Antonio Bresca
26-05-1809	Patente americana	bergantín	San José		56.866	Santa Marta	José Castelló y Andrés Rivera
03-06-1809	Patente americana	polacra	Jesús, María y José		160.505	Puerto Rico	Pedro Font y Francisco Codina
06-06-1809	Patente americana	polacra	San Rafael		151.000	Puerto Rico	José Rodríguez y José Rafael de Rivas, fiador
12-06-1809	Patente americana	bergantín	N.S. de la Concepción		127.480	Puerto Rico	José Misca y Francisco Codina
15-06-1809	Patente americana	bergantín	Fernando el Restaurado		202.593	Habana	Cayetano Olibella y Antonio Bresca
17-06-1809	Patente americana	polacra	Dulce Nombre de María		114.690	Puerto Rico	Rafael Moyano y Juan Comín
21-06-1809	Patente americana	polacra	La Favorita	161	184.590	Vera Cruz	Salvador Puyols y Luis Rigal
22-06-1809	Patente americana	fragata	Bailén		132.750	Vera Cruz	Salvador Fabeiro y Enrique Greignée
22-06-1809	Patente americana	fragata	N.S. del Rosario		214.268	Habana	Francisco Soler y Cristobal Cruzett
22-06-1809	Patente americana	polacra	Sacra Familia		144.051	Vera Cruz	Maxim Pascual y Ramón José Pica
28-06-1809	Patente americana	bergantín	San José	105	138.455	Cartagena in-dias	José Lloren y Andrés de Ribera
30-06-1809	Curso y mercancía	fragata	N.S. de la Victoria		147.497	Vera Cruz	Miguel Ramírez y Manuel Isturiz
28-07-1809	Patente de Europa	polacra	La Reunión		40.790	Presidios Me-nores	Francisco Coloma y Felipe Prior
28-07-1809	Patente americana	bergantín	N.S. de la Merced		144.790	Puerto Rico	Maxim Griber y Prudencio de Balenzategui
21-07-1809	Patente americana	polacra	Santo Ángel de la Guarda		126.385	Montevideo	Jaime Marques y Antonio Bresca
08-08-1809	Patente de Europa	místico	N.S. de los Milagros		19.264	Malta	Manuel García y Salvador Spitery
10-08-1809	Patente americana	bergantín	San Antonio de Padua		104.661	Orinoco	Esteban Vilatto y Jaime Gual
12-08-1809	Curso y mercancía	pingüe	N.S. de la Victoria		135.880	Puerto Rico	Francisco de Sixto y Juan Bautista Bisó
21-08-1809	Patente americana	fragata	Enriqueita	300	268.609	Habana	Juan Claros y Enrique Greignée
11-09-1809	Patente americana	fragata	La Unión	267	223.020	Vera Cruz	Domingo Antonio de Elonduy y Pedro Fison

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
22-09-1809	Patente americana	fragata	N.S. de la Caridad	250	288.347	Puerto Rico	Manuel Carrerao y Casa Ruda de López
23-09-1809	Corso y mercanca	bergantín	Santo Cristo de la Salud		205.016	Puerto Rico	Pedro Musquiz y Cristóbal Cruzett
26-09-1809	Patente americana	místico	N.S. del Rosario		73.820	Guayana	José Sauri y consorte
28-09-1809	Patente americana	bergantín	San Nicolás	75	171.700	Cumana	Nicholas Gallart y Ramón José Pica
28-09-1809	Patente americana	fragata	Santa Rosa	250	280.850	Montevideo	Mauricio la Planesta y Juan de Medina, fiador
30-09-1809	Patente americana	polacra	Purísima Concepción	650	328.660	Montevideo	Carlos Pascual y Juan Cortes como fiador
03-10-1809	Patente americana	bergantín	Virgen del Carmen		172.728	Montevideo	Jaime Picar y Diego Mara López
05-10-1809	Patente americana	bergantín	Amiguito		162.580	Habana	Mariano Musquiz y Rafael Isasy
20-10-1809	Patente americana	polacra	La Ramona		520.780	Puerto Rico	Bartolomé Campin y Felipe Prieto
20-10-1809	Patente americana	goleta	Sacra Familia		76.596	Santa Marta	José Arnau y Antonio Bresca
21-10-1809	Patente americana	polacra	San Antonio de Padua		90.684	Santa Marta	José Doménech y Antonio Brasca
21-10-1809	Patente americana	fragata	La Paz		230.190	Habana	Francisco Aguilo y Enrique Grevigné
25-10-1809	Patente americana	bergantín	San José y Animas		132.350	Vera Cruz	José Cayetano Sánchez y Juan Benach
09-11-1809	Patente americana	polacra	La Esperanza		24.170	Puerto Rico	Francisco Bordiu, Luis Biso y Juan Bautista Biso
17-11-1809	Patente americana	bergantín	N.S. del Carmen		136.710	Habana	José Ibarra y Enrique Grevigné
20-11-1809	Patente americana	polacra	Virgen de la Victoria		66.186	Puerto Rico	Guillermo Écija y Juan Gutiérrez
01-12-1809	Patente americana	bergantín	N.S. de la Misericordia		101.010	Puerto Rico	José Vicente y Ramón José Prio
09-12-1809	Patente americana	bergantín	N.S. de la Concepción	206	144.802	Puerto Rico	Jaime Sampere y Diego María López
14-12-1809	Patente americana	bergantín	San Juan Bautista		124.700	Puerto Rico	Fidel Misser principal y Juan Rubio Torres, fiador
21-12-1809	Patente americana	bergantín	Virgen del Carmen		131.928	Vera Cruz	Juan Martos y Ramón José Prio
04-01-1810	Corso y mercanca	bergantín	Gerona				Ramón Arralde y Enrique Grevigné

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
15-01-1810	Patente de Europa	bergantín	San Antonio de Padua		62.360	Londres	Manuel de la Puente y Francisco Robles
15-01-1810	ilegible	ilegible	ilegible		ilegible	ilegible	ilegible
15-01-1810	ilegible	ilegible	ilegible		ilegible	ilegible	ilegible
30-01-1810	Patente americana	bergantín	Fortaleza		94.000	Indias	Agustín Fernández
15-01-1810	ilegible	ilegible	ilegible		ilegible	ilegible	ilegible
01-02-1810	Patente americana	fragata	Unión		199.600	Matanzas	Antonio Rexach
04-02-1810	ilegible	ilegible	ilegible		ilegible	ilegible	ilegible
18-05-1810	Patente de Europa	goleta	N.S. del Carmen		33.700	Santander	Juan Sinbera y Juan González
26-05-1810	Patente de Europa	bombarda	San Juan Bautista		55.840	Huelva	Juan Saviñón
28-05-1810	Corso y mercancía	bergantín	Ave Fénix		256.851	Puerto Rico	Francisco Herrera Felipe Prieto
29-05-1810	Patente de Europa	polacra	N.S. del Carmen		19.500	Norte de África	Francisco Prieto y Miguel Corranega
02-06-1810	Patente de Europa	bergantín	Santo Cristo de la Salud		201.380	La Coruña	Pedro Musquiz y Cristobal Cruzett
05-06-1810	Patente de Europa	bergantín	No consta		92.760	Santander	Francisco de la Casa y José de Mesa
05-05-1810	Patente americana	polacra	Virgen de la Victoria		126.860	Puerto Rico	Félix Revelo y Juan Burción
07-06-1810	Patente de Europa	místico	San Antonio		24.280	Tánger	Francisco Ruiz y Enrique Grevigné
08-06-1810	Patente de Europa	bergantín	N.S. del Carmen		119.000	Islas Canarias	José Ibarra y Domingo Díaz
12-05-1810	Patente de Europa	bergantín	Divina Pastora		ilegible	Mogador	José Esterico y Manuela Vargas
09-06-1819	Patente de Europa	falucho	San Vicente		4.750	Tánger	Antonio Rodríguez y Felipe Prieto
12-06-1810	Patente de Europa	goleta	La Esperanza		No consta	Tánger	Rafael Canales
15-06-1810	Patente de Europa	polacra	Juanita		No consta	Tánger	Ventura del Valle (patrón) Enrique Grevigné (fiador)
18-06-1810	Patente de Europa	falucho	San Joaquín		16.100	Tánger	Miguel Ortiz
20-06-1810	Patente americana	polacra	La Fortuna		60.670	Puerto Rico	Manuel Sarachaga Domingo Díaz

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
20-06-1810	Patente de Europa	pingüe	San Antonio de Padua		ilegible	Santander	Manuel López y Mateo Castaño
22-06-1810	Corso y mercancía	goleta	La Esperanza		107.696	Marsella	Francisco Antonio Libano y Enrique Grevinee
22-06-1810	Patente americana	bergantín	Minerva			Montevideo	Francisco Corbera y Rafael Ribas
27-06-1810	Patente de Europa	laúd	San Francisco		3.000	Tetuán	Juan Pascual y Luis de Luque
28-06-1810	Patente americana	fragata	San Francisco		166.000	Vera Cruz	Salvador Sabeiro y Enrique Grevinee
28-06-1810	Patente americana	fragata	N.S. de la Victoria		155.340	Vera Cruz	Miguel Ramírez y Enrique Grevinee
28-06-1810	Patente americana	polacra	Dulce Nombre de María		94.620	Habana	Rafael Moyano y Juan González
28-06-1810	Patente de Europa	jabeque	S. María y San Antonio		22.380	Mogador	Serafin Roque y Ana Navarro
28-06-1810	Patente americana	bergantín	Las dos Marías		108.310	Habana	Jaime Baully y Enrique Grevinee
30-06-1810	Patente americana	bergantín	Santísima Trinidad			Habana	José Rodríguez y Antonio Madueño
12-07-1810	Patente americana	bergantín	San José y Animas		107.696	Montevideo	Salvador Yusti y José Rafael de Ribas
14-07-1810	Fianza buena navegación	laúd	Santo Cristo		15.210	Tetuán	Mariano Vázquez y Miguel Cornejo
15-07-1810	Patente americana	bergantín	Santísima Trinidad		ilegible	Puerto Rico	ilegible
16-07-1810	Patente americana	ilegible	ilegible		ilegible	Puerto Rico	ilegible
18-07-1810	Patente de Europa	bergantín	Santa Ana	110	64.000	ilegible	Pascual Mariscal y Jaime Zetta
20-07-1810	Patente americana	ilegible	ilegible		ilegible	Habana	José Díaz
01-08-1810	Patente americana	fragata	ilegible		248.380	Puerto Rico	Manuel Carreras y Domingo Díaz de Casa Juan Rubio
30-08-1810	Patente americana	ilegible	ilegible		23.890	ilegible	ilegible
04-09-1810	Patente americana	bergantín	San José y Ánimas			Habana	Gabriel Artiel y Federico Hoop
18-09-1810	Patente americana	laúd	ilegible		100.350	Habana	Francisco Fernández y Francisco Castillo
19-09-1810	ilegible	ilegible	ilegible		ilegible	ilegible	Mariano Cabello y Miguel
28-09-1810	Patente de Europa	laúd	El Constante		120.600	Extranjero	Francisco Lomera y Manuel Rengjio

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
01-10-1810	Patente de Europa	falucho	San Simón			Extranjero	Francisco Río y Luis de Luque
12-10-1810	Patente de Europa	ilegible	ilegible		ilegible	Extranjero	ilegible
15-10-1810	Patente de Europa	laúd	San Juan Bautista		ilegible	Tetuán	ilegible
17-10-1810	Patente de Europa	laúd	Santo Cristo		15.210	Tenerife	Maury y Compañía
30-10-1810	Patente de Europa	laúd	N.S. del Carmen		10.880	Nerja	Juan Gutiérrez
06-12-1810	Patente americana	fragata	Zaragoza		241.170	Vera Cruz	Francisco Bautista de la Coloma
20-12-1810	Patente de Europa	jabeque	San Juan Bautista			Extranjero	José Álvarez y Vicente Sáenz
21-12-1810	Patente de Europa	falucho	San Vicente Ferrer			Tetuán	Antonio Fernández y Nicolás García
30-12-1810	Patente americana	ilegible	ilegible			Montevideo	ilegible
28-03-1811	Patente de navegación	fragata	N.S. de la Victoria			Habana	Miguel Ramírez y Enrique Grevigné
17-06-1811	Patente de navegación	corbeta	N.S. de la Victoria		39.616	ilegible	Enrique Grevigné
17-06-1811	Patente de Europa	bergantín	San Antonio		128.350	Dinamarca	Manuel de Mazo
01-08-1811	Patente de navegación	bergantín	Neptuno			Bayona	Juan José Cucullu y Grevigné
13-01-1812	Obligación de regreso	laúd	Virgen del Carmen			Tetuán	Francisco Lozano y Antonio Maza
20-01-1812	Obligación de regreso	falucho	San Antonio			Marbella	Esteban Seguil y Antonio Sole
25-01-1812	Obligación de regreso	falucho	N.S. del Carmen			Tetuán	Miguel Carmona
15-02-1812	Obligación de regreso	falucho	San Antonio			Larache	Benito Sánchez Sanz
20-02-1812	Obligación de regreso	falucho	N.S. Del Mar			Tetuán	José Coloma
27-02-1812	Obligación de regreso	laúd	San Francisco de Paula			Tetuán	Diego Herrera
04-03-1812	Obligación de regreso	falucho	San Vicente Ferrer			Tetuán	Bernardo Ferrer
07-03-1812	Obligación de regreso	falucho	Santa Marta			Tetuán	Rafael Canales
20-03-1812	Pasaporte de corso	buque	El Haron			Almería	Manuel de Reyes y Agustín Escobar

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
05-10-1812	Patente americana	bergantín	San Félix		163.284	Puerto Rico	Juan de Cuenca y Cristóbal Cruceit
05-10-1812	Patente americana	bergantín	La Virgen de Belén		94.280	Filadelfia	Francisco Borden y Bartolomé Villa
06-10-1812	Patente americana	fragata	Virgen de la Victoria		165.352	Nueva York	Miguel Ramírez y Bartolomé Villa
14-10-1812	Patente americana	polacra	N.S. de la Victoria			Puerto Rico	José Roldán y Antonio Sanz y Antonio Espada
16-10-1812	Patente americana	bergantín	María Dolores		114.760	Nueva York	Francisco Herrera y José Maza
22-10-1812	Patente de Europa	bergantín	Santa Ana		94.212	Londres	José de Insta y Casa Rein y Cía.
13-11-1812	Curso y mercancia	fragata	Montserrat				Juan Pablo Font
27-11-1812	Patente americana	polacra	San Francisco de Paula		139.600	Montevideo	Juan Agustín Cuncill y Antonio Bresca
31-12-1812	Patente de Europa	bombarda	N.S. del Carmen		44.660	Gijón	Mariano Vázquez
31-12-1812	Patente americana	polacra	La Concepción		87.330	Puerto Rico	Juan Bautista Sures
31-12-1812	Patente americana	fragata	Cristina		173.180	Puerto Rico	José Javegas y Pedro Arnau y Gril
01-01-1813	Patente americana	fragata	La Josefá		112.800	Puerto Rico	Pablo Aymerich y Antonio Bresca
12-01-1813	Curso y mercancia	bergantín	El destino feliz		143.270		Francisco de Sixto y Francisco Bautista Bisso
12-01-1813	Curso y mercancia	bergantín	Santo Cristo de la Salud		209.660		José Rodríguez y Cristóbal Cruzet
26-01-1813	Patente americana	corbeta	La Serrana			Puerto Rico	José Segreda y Antonio Bresca
29-01-1813	Curso y mercancia	bergantín	Cristo de la Salud				Salvador Faburoz y Cristóbal Cruceit
10-02-1813	Patente de Europa	jabeque	Virgen del Carmen			Mediterráneo	Francisco Scobater y Miguel Alayta
13-02-1813	Patente americana	bergantín	Fernando VII		170.921	Montevideo	José Rodríguez y Felipe Prieto
26-02-1813	Patente americana	jabeque	San Jaime		70.480	Isla Margarita	Pedro Diaz y José Pica y Ferrer
27-02-1813	Patente de Europa	bergantín	San Jaime y S. Francisco		107.000	Cádiz	Manuel Gerich y Manuel de la Vega
05-03-1813	Curso y mercancia	fragata	San Francisco		164.760	Habana	Manuel de Sarachaga y Antonio Guerbos
17-03-1813	Patente americana	paquebote	N.S. del Carmen		167.762	Montevideo	Buenaventura y Matías Arnau

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
20-03-1813	Patente americana	polacra	Purísima Concepción		91.481	Montevideo	Juan Docet y Antonio Bresca
26-03-1813	Patente de Europa	bergantín	Gerona		155.336	Rusia	Ramón Arrarte y Manuel María Ferron
02-04-1813	Patente americana	polacra	Virgen del Rosario			Matanzas	José Virbeondo y Cristóbal Cruceit
06-04-1813	Patente de Europa	bergantín	San José		27.310	Plymouth	Manuel Jerez
07-04-1813	Patente de Europa	bergantín	San Pascual		66.250	La Coruña	Juan Antonio Arriaga y Antonio Bresca
10-04-1813	Patente de Europa	bergantín	N.S. del Carmen		150.000	Europa	Jaime Moysi y Juan Rubio y Torres
21-04-1813	Patente americana	bergantín	N. S. de Covadonga		122.800	Puerto Rico	Pablo Sordo y Lorenzo Sandoval
17-05-1813	Patente americana	bergantín	San Félix			Matanzas	Juan de Cuenca y Cristóbal Cruceit
19-05-1813	Patente americana	bombarda	San Juan Bautista		107.370	Guaira	José Godinos y Blas Bisso
26-05-1813	Patente americana	bergantín	Fortaleza		99.146	Habana	Agustín Fernández y Nicolás Fernández
29-05-1813	Patente americana	bergantín	Golondrina		89.049	Santa Marta	Ramón Jover y Pedro Arnau y Bris
08-06-1813	Patente americana	fragata	Zaragoza		212.864	Habana	José Ibarra y Cristóbal Cruceit
21-06-1813	Patente americana	barca	N. S. de Regla		44.444	Guayana	Antonio Márquez y Antonio Bresca
10-07-1813	Patente de Europa	goleta	La Fortuna		67.200	Lisboa	Antonio Álvaro y los señores Murphy
24-07-1813	Patente de Europa	jabeque	N.S. del Carmen		36.850	Vigo	Antonio Corsanego y Miguel Corsanego
27-07-1813	Patente americana	bergantín	N.S. del Carmen			Montevideo	José Quepon y Juan Rubio y Torres
27-08-1813	Corso y mercancía	bergantín	María Dolores		195.120	Indias	Francisco Herrera y José de Masa
30-08-1813	Corso y mercancía	bergantín	El destino feliz		157.600	Habana	Francisco Sixto y Juan Bautista Bisso
02-09-1813	Patente de Europa	queche	Santo Cristo		65.630	Santander	Ramón de Andicochea y José Cuculla
09-09-1813	Patente americana	bergantín	La Concepción		169.000	Indias	Nicolás Fernández y Cristóbal Cruzet
09-09-1813	Patente americana	bergantín	San Cristóbal			Matanzas	Juan Cuculla como principal y Cristóbal Cruzet

Año	Empresa	Barco	Nombre	T.m	Valor	Destino	Patrones y fiadores
11-09-1813	Patente de Europa	polacra	N.S. del Rosario			Europa	Antonio Valentín y Miguel Ramírez
17-09-1813	Patente americana	polacra	San Narciso		87.480	Habana	Narciso Pares y Antonio Bresca
17-09-1813	Patente americana	polacra	N.S. del Carmen		100.908	Habana	Jaime Paulina y Antonio Bresca
21-09-1813	Patente de Europa	goleta	Santo Domingo		64.080	La Coruña	José Puiseras y Juan Rubio y Torres
13-11-1813	Patente americana	polacra	San José		143.206	Ultramar	José Escardo y Cristóbal Cruzet
15-12-1813	Patente americana	bergantín	San Telmo		108.780	Guayana	Juan Antonio Pérez y Antonio Bresca
24-12-1813	Patente de Europa	bombarda	N.S. del Buen Consejo			Europa	José Pedón e Ignacio Marineto

Fig. 8. Fianzas de patentes de navegación, Málaga, 1808-1813. AHPM, Protocolos notariales, vv. leg.