

LAS EMPRESAS COMERCIALES DE LA SOCIEDAD  
“VIUDA DE DON MARIANO CANET E HIJOS”  
Y LAS PRIMERAS EXPEDICIONES DIRECTAS  
DE VALENCIA A VERACRUZ (1786-1805)

*Manuel Ardit*

EN un artículo publicado anteriormente he estudiado ya las empresas americanas del comerciante valenciano Mariano Canet y Montalbán entre 1758 y 1785<sup>1</sup> y en aquel estudio doy noticia del archivo particular de la familia Canet-Oliag, sobre el que he trabajado fundamentalmente, y a él me remito.<sup>2</sup> En aquel artículo investigaba, a través de una documentación fragmentaria, la evolución de las exportaciones de tejidos de seda a América, vía Cádiz, desde 1758, primer año del que poseemos documentación, y 1785, fecha de la muerte del comerciante valenciano. Aventuraba allí la hipótesis, fundamentada débilmente en los datos del archivo, de que las exportaciones de tejidos de seda a América habían sido siempre una actividad secundaria dentro del conjunto de los negocios de Canet, actividad en la que aquél invirtió siempre poco capital, incrementándolo progresivamente de manera cauta hasta alcanzar un nivel satisfactorio en los años setenta (antes de la intervención en la guerra de independencia norteamericana), nivel en el que se mantuvo. La suposición era hipotética, ya que no poseemos documentación del período 1774-1783, y la elevada cifra de ventas del período comprendido entre el mes de agosto de 1783 y mayo de 1784 parecía indicar más bien un incremento progresivo del volumen de negocios. De todos modos el incremento de dicho período se puede explicar también como consecuencia del final de las hostilidades, aunque la documentación nunca se refiere a esta circunstancia. Sin embargo es sintomático que el reaviva-

---

<sup>1</sup> M. Ardit, “Datos sobre el comercio español con América en el siglo XVIII. Las empresas comerciales de Mariano Canet y Montalbán (1758-1785)”, en *Estudios dedicados a Juan Peset Aleixandre*, Valencia, 1982, tomo I, págs. 157-174.

<sup>2</sup> Las citas del Archivo Canet se harán de acuerdo con la división en legajos publicada en el artículo anteriormente mencionado.

miento de las ventas comience precisamente en el mes de agosto de 1783, poco antes de la firma del tratado de Versalles.

LA CONTINUACIÓN DE LAS EXPORTACIONES A AMÉRICA A TRAVÉS DE CÁDIZ (1785-1794)

A la muerte de Mariano Canet y Montalbán, ocurrida en diciembre de 1785, su viuda e hijos procedieron a la liquidación de sus negocios, constituyendo en fecha desconocida (probablemente en 1786) la sociedad "Viuda de don Mariano Canet e Hijos, Compañía". La correspondencia que mantuvieron el año 1786 con los agentes gaditanos Diego Loustau y Pedro Fartané trata fundamentalmente de la liquidación de los géneros almacenados del difunto, operación que quedó a cargo del hijo mayor, Estanislao Canet, el cual actuó probablemente como albacea testamentario. El saldo acreedor con Pedro Fartané no era muy elevado (15.167 reales de plata), y a este comerciante no le quedaban más que ocho piezas por vender. Entre el 27 de agosto de 1784 y el 14 de junio de 1785 aquél había vendido por cuenta de Canet tres piezas de tejido, totalizando 146 varas. Mucho más intensas habían sido las relaciones con Diego Loustau. Una cuenta de venta cerrada el 6 de octubre de 1786 (y que comprendía ventas realizadas desde el 4 de octubre de 1785) incluía veintiuna piezas, que hacían un total de 1.265 varas, más seis cortes para faldillas de terciopelo, con una longitud probablemente *standard* no especificada. En fecha un poco anterior, 28 de febrero de 1786, la cuenta corriente de la testamentaría de Mariano Canet y Montalbán con Loustau dejaba a su favor un saldo de 164.622 reales de plata, que quedaban anotados en principio de cuenta nueva. Las piezas no vendidas eran treinta y cuatro, y con poca esperanza de serlo a corto plazo, ya que, según expresaban los comerciantes gaditanos, con un lenguaje que venía repitiéndose desde hacía ya tiempo, "la estación actual no puede ser peor para venta de tejidos, pues nada se despacha por la inacción del comercio, y también porque en Indias están muy abundantes las sedas, y sin estimación".<sup>3</sup>

Los años posteriores son muy pobres en documentación y sólo conservamos algunas notas de seda prensada por diferentes maestros del Arte Mayor, notas que van dirigidas indistintamente a Estanislao Canet, "Viuda de Canet Compañía" (la primera mención es de 1788) o "Estanislao Canet y Compañía". Si la serie de notas fuera completa podría servir para reconstruir la evolución de la "fábrica" de los Canet, cosa

<sup>3</sup> Archivo Canet, legajo 3.

que desgraciadamente no es posible, dado su carácter fragmentario. De todos modos, y una vez hecha esta aclaración, es indudable que la información tiene un cierto interés, razón por la cual se reproduce en el cuadro 1.

CUADRO 1

SEDA Prensada por diversos maestros del arte mayor de la seda de Valencia para la sociedad "Viuda de don Mariano Canet e Hijos" (1787-1804). (DATOS FRAGMENTARIOS.)

Años	N.º de piezas	Varas (sin decimales)
1787	7	560
1788	39	3.232
1789	62	5.119
1790	179	19.769
1791	351	35.976
1792	290	30.528
1793	211	22.256
1794	184	16.398
1795	222	18.773
1796	329	27.360
1797	280	21.392
1798	137	6.357
1799	290	23.248
1800	19	1.735
1801	259	19.051
1802	171	11.988
1803	228	13.221
1804	170	10.702

Elaboración del autor a partir de datos dispersos del archivo Canet.

Son pocas las conclusiones que podemos deducir del cuadro 1 por el hecho de haberse elaborado sobre documentación incompleta, pero al menos una es evidente: las cifras de producción pueden tomarse como cifras mínimas y en los años en que éstas son mayores (1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1796, 1797, 1799 y 1801), superan, y casi siempre duplican, la cifra máxima de exportaciones a América del período 1758-1784.<sup>4</sup> Esta diferencia parece indicar que una gran parte de la producción de tejidos de seda, al menos la mitad, no se exportaba a América y probablemente se vendía en el mercado interior.

A partir de 1791 los documentos comienzan a dar alguna información que nos certifica cómo los hijos de Canet continuaron las remesas

<sup>4</sup> Esta cifra máxima es la correspondiente al año 1784, en que Diego Loustau vendió a diferentes cargadores de Indias de Cádiz 10.389 varas de tejidos de seda. Vid. M. Ardit: "Datos sobre el comercio español con América...", pág. 174.

de tejidos de seda a Cádiz, tal y como ya había hecho su padre, relacionándose con los mismos corresponsales que aquél (como por ejemplo Diego Loustau, Félix Lorente y Jerónimo Martínez) y con otros nuevos. Uno de estos últimos fue Mariano Mateu y Tudela, de quien conocemos una carta, de 15 de abril de 1791, en la que comunica enviar a la sociedad, por medio del arriero Pablo Martínez Cañada (que ya había trabajado para Mariano Canet y Montalbán) 283 pesos, saldo de su cuenta corriente, cerrada el 7 de enero. Otro almacenista de Cádiz con el que trabajaron los hermanos Canet fue Manuel Rances, del que sabemos que mantenía relaciones con ellos por diversas cartas de Estanislao Canet y Longás a su hermano Mariano. A comienzos de octubre de 1792 Rances comunicaba que no se había hecho ninguna venta para los registros del Sur. Escribía Estanislao: "En este correo nos escribe dicho señor (*se refiere a Rances*) y dice que el 29 del pasado se hizo a la vela la fragata marchante el Neptuno, y el primero del corriente la Princesa, ambas para Lima, que van a poco más de media carga, y que no se han vendido para ellas géneros ningunos de Valencia, y que sin embargo pueden mirarse como concluidas las expediciones para el Sur, resultando de lo dicho, que este año es uno de los más malos, que jamás se aian visto para los tejidos de seda. Lo que me ha hecho mucha novedad, pues sabes muy bien las ynstancias que dicho señor nos ha hecho para que le fabricásemos con tesón y abundancia".<sup>5</sup> El asunto era grave, ya que parece que el volumen de negocio con los comerciantes de Cádiz había bajado notablemente desde la muerte del padre y Rances se había convertido prácticamente en el único almacenista para el cual trabajaban los hermanos Canet. Esta disminución parece evidente por la exigua cantidad que Félix Lorente envió a Valencia el 27 de noviembre de 1792 con el arriero Valeriano Hernández Cañada, cantidad que había llegado registrada en las fragatas *Pastora* y *Mariana*, procedentes de Veracruz: 3.619 reales de vellón y 6 maravedís. Un dato curioso es que el peligro de los bandoleros, que nunca había preocupado a los arrieros que trabajaban para los Canet (o al menos nunca habían hecho mención de ello) aparece por primera vez en la documentación. En una carta de Hernández Cañada, fechada en Cádiz el 30 de noviembre de 1792, éste comunica a Estanislao Canet:

Muy señor mío y mi dueño: Con Miguel Cantó, que salió de aquí el 27 del corriente remito a vuestra merced el dinero, que recibí de don Félix Lorente por motivo de que va acompañado de Francisco Llac, dos comerciantes de Requena y doce arrieros, y a más del dinero en oro, y metido en parte segura y con orden de

<sup>5</sup> Archivo Canet, legajo 5, exp. 9.

no caminar más que de día, como lo harán aunque echen algún día más, porque todos van interesados, y lleva Miguel mi orden, de a más de dicha compañía, si necesita de más, que la busque de paisanos de los pueblos cueste lo que cueste. Y respecto de que el General de aquí no puede dar tropa, que acompañe, porque no la hay, confío lograr de la Chancillería de Granada un despacho, para que las Justicias desde ésta, a la de Requena, que están baxo de su jurisdicción, nos den gente, que acompañe de tránsito en tránsito, para ver si de este modo se logrará alguna cosa, pues si no esto está tan malo, que no se encuentra nada que trabajar.<sup>6</sup>

Probablemente por estas razones, y también para acabar de organizar los negocios de la testamentaria de su padre, el hermano menor, Mariano Canet y Longás, hizo un viaje a Cádiz entre los meses de agosto y noviembre de 1792. Mariano estaba en Barcelona a finales de agosto, ciudad en la que probablemente también tenían algunos intereses los Canet,<sup>7</sup> el 2 de septiembre estaba en Fraga, el 4 en Zaragoza, del 20 al 23 en Madrid, el 27 en La Carolina, y en fecha no determinada, pero con seguridad a principios de octubre, llegaba a Cádiz.<sup>8</sup>

El tema fundamental del viaje fue la liquidación de los géneros de la testamentaria y el establecimiento de nuevas relaciones entre los hermanos Canet y Manuel Rances, quien según parece era el principal corresponsal gaditano de la sociedad. Por el contenido de una carta de Estanislao, del 6 de octubre, sabemos que las existencias en tejidos de seda del difunto Mariano Canet y Montalbán estaban distribuidas entre los almacenistas Loustau, Tudela y Rances, y éstas habían de ser divididas entre los diferentes hermanos y la madre, María Inés Longás. Por lo que respecta a la nueva sociedad "Viuda de don Mariano Canet e Hijos" parece que lo que se intentaba era centralizar toda la actividad comercial en manos de un solo agente de Cádiz, Manuel Rances, a

<sup>6</sup> Archivo Canet, legajo 3.

<sup>7</sup> "Quedo enterado de lo acahecido al capitán del barco vizcaíno...", escribía Estanislao a Mariano en carta dirigida a Barcelona. Archivo Canet, legajo 6, exp. 7.

<sup>8</sup> Una de las preocupaciones de estos meses era la probable ruptura de hostilidades con Francia. Escribía Estanislao a Mariano el 1 de octubre: "En este correo dicen haber declarado España guerra contra la Asamblea de Francia, y si esto se verifica, no faltarán trabajos, suspensión de la mitad de la fábrica, pues escriven en este correo suspendiendo muchos encargos, según nos lo dijeron ayer en casa Ruiz", Archivo Canet, legajo 6, exp. 7. La mención de Estanislao a la suspensión de la mitad de las fabricaciones parece corroborar la hipótesis anterior de era ésta la proporción que se exportaba. En otra carta del 25 de septiembre Estanislao le incluía a su hermano una nota con un texto en castellano del *Crestid* de *Francisco Ximénez* (*sic*, por Francesc Eiximenis) en que este autor declamaba contra el reino de Francia.

quien de momento querían imponer condiciones más duras respecto a los pagos aplazados, que querían que no fuesen nunca superiores a tres meses.<sup>9</sup>

Por lo que se deduce de la documentación, Rances se convirtió efectivamente en el principal corresponsal en Cádiz de la sociedad valenciana, pero las nuevas relaciones comerciales empezaron en un momento muy inoportuno. Rances era un comerciante francés, o de origen francés, establecido en Cádiz, y sus negocios se resentieron gravemente de los disturbios antifranceses que tuvieron lugar en esta ciudad atlántica a principios de 1793. Los movimientos populares que se desarrollaron en Cádiz no fueron tan graves como los de Valencia de esta misma fecha,<sup>10</sup> pero de todos modos se obligó a salir de la ciudad a todos los comerciantes franceses, “cerrándoles las escrituras y almacenes”, medida de la que fueron exceptuadas las casas de Loustau y de Rances, por razones que desconozco. Pero así y todo la nueva situación debió llevar a Rances a una casi completa paralización de sus negocios, situación que motivó la ruptura de relaciones comerciales con la sociedad valenciana. Para solucionar el asunto Mariano Canet y Longás hizo un nuevo viaje a Cádiz, ciudad a la que llegó a principios de junio de 1793. En aquel momento la situación entre los hermanos Canet y Rances era muy tensa, ya que este último había protestado toda una serie de letras que le había girado la sociedad valenciana, y además se negaba a entregar diferentes piezas de tejido ya que, según se comentaba en Cádiz, pensaba sacarlas a subasta para saldar sus deudas. Sin embargo finalmente Mariano consiguió que Rances entregara todas las existencias que tenía de los Canet al comerciante gaditano Jerónimo Martínez, en número de

<sup>9</sup> En esta carta de 6 de octubre de 1792 escribía Estanislao: “Cuando alles oportunidad puedes decirle buenamente a dicho señor Rances, que nosotros con motivo de haver entregado el capital perteneciente a nuestra madre y socia, que era en valor de sesenta y tantos mil pesos, no podemos en lo sucesivo (*sic*) venderle los géneros a más largo plazo que el de tres meses, es regular que esto le aga novedad y lo sienta muchísimo, y si esto no lo pudiese lograr, puedes alargarte hasta quatro meses, o bien decirle que conviniéndose a los tres meses no le libramos hasta que éstos hayan vencido, y siendo los libramientos a 90 días, se verificará el pago a los 6 meses, en la inteligencia que en este caso deberá ser el quebranto de las letras de su quenta, pues no siendo así nada adelantamos”, Archivo Canet, legajo 3.

<sup>10</sup> Escribía Manuel Rances a Estanislao Canet el 14 de marzo de 1793: “En Cádiz no a podido suceder, ny a sucedido el símil de lo que a pasado en ésta (*se refiere a Valencia*), pues lo que vulgarmente se llama populacho es aquí mui humano y muy esclarecido, bien a la contra, los que más intempestivamente an gritado contra los franceses an sido los comerciantes de la carrera de Indias, y los predicadores, esforzándose en hacer recaer sobre todos los franceses el horrible crimen cometido contra el rey de Francia”, Archivo Canet, legajo 3.

doscientas diecisiete. Estas, junto con dieciséis piezas de tejido que Martínez tenía anteriormente de los Canet, hacían un total de 233, y éste las fue vendiendo durante los años siguientes. El resultado de estas ventas lo conocemos de manera muy deficiente, a través de un expediente formado el año 1820 sobre la testamentaria de María Inés Longás.

Jerónimo Martínez vendió el mismo año 1793 noventa y cinco piezas, embarcadas para Veracruz (6 cajones), Chile (2 cajones) y Lima (2 cajones), por un importe neto de 136.203 reales de plata y 1 cuarto. Otras quince piezas fueron vendidas por Félix Lorente, que las había recibido de Martínez, a diferentes cargadores de Indias: éstas fueron vendidas todas a plazos largos, entre 6 y 18 meses, por un importe neto de 25.691 reales de plata y 10 cuartos. Jerónimo Martínez embarcó también, por su cuenta, sesenta y seis piezas el 5 de noviembre de 1793, con destino a Veracruz. De este envío conocemos algunos detalles: las piezas fueron embarcadas en 6 cajones, de los cuales 2 lo fueron en la fragata *La Nueva Empresa*, 1 en *La Par*, 1 en la *San Fermín*, 1 en *La Liebre* y un último en la *Diana*, e iban a la consignación de Pedro del Puerto Vicario y Gaspar Martín Vicario, vecinos de Veracruz. Reproduzco los nombres de los consignatarios, porque el primero de ellos será en el futuro uno de los agentes mejicanos que los Canet utilizarán en las expediciones directas a América. La diversificación de las embarcaciones se debió a las circunstancias de la guerra con Francia y de hecho uno de los navíos, la fragata *Diana*, fue apresado por los franceses en el Caribe. Entre 1795 y 1802 la compañía de Jerónimo Martínez envió a Estanislao Canet y Longás las cuentas de venta de los diversos cajones, que ascendieron en total a un producto neto de 9.790 pesos y 4 reales de plata.

Otras treinta y tres piezas de tejido, de las de Rances, las embarcó Martínez con destino a Lima. Una parte de éstas lo fueron en la fragata *Nuestra Señora de las Nieves* el año 1793, y otra parte en la *San Pedro* en 1794, a la consignación de Juan Hernández, vecino de Lima. La cuenta de venta, del año 1803, dio un producto neto de 6.535 pesos. Finalmente las restantes veinticuatro piezas, que con las anteriores totalizan las 233 que Jerónimo Martínez tenía de los Canet el año 1793, fueron enviadas a Chile en la fragata *La Unión*, a la consignación de Juan Manuel de la Cruz. La cuenta de venta, que es de 1802, dio un producto neto de 5.190 pesos y 6 reales de plata. No podemos saber el beneficio de la empresa, pero hay dos constataciones evidentes: determinados envíos tardaron casi diez años en cobrarse y los gastos de algunos fueron muy considerables. La tasa de los gastos sobre el precio bruto, datos que aparecen en la documentación, fue muy elevada: de un 22 % en el envío a Chile y un 27 % en la del Perú, que contrastan con el

10 % de las 66 piezas embarcadas para Veracruz. No conocemos el detalle de los otros envíos.<sup>11</sup> Fue quizás por esta razón por la que los hermanos Canet comenzaron a diversificar sus negocios comerciales y a independizarse progresivamente de los corresponsales gaditanos.

#### LOS AÑOS DE DIVERSIFICACIÓN COMERCIAL Y PROGRESIVA INDEPENDENCIA DE CÁDIZ (1795-1801)

A partir de 1795 parece que la sociedad de los Canet inició una cierta diversificación de sus negocios, aunque no podemos estar seguros de que la falta de datos de años anteriores no se deba a razones aleatorias. Del año 1795 poseemos una cuenta de venta de ochenta cajas de azúcar, vendido por encargo del comerciante gaditano José María Durán, llevados a Valencia en el navío *Santo Cristo del Grao*. El azúcar llegó el 12 de junio de 1795 y el 2 de julio los Canet vendían toda la partida (la mitad al contado y la otra mitad a 30 días) a Manuel Clavero y Villarroya, por un importe neto de 8.173 libras y 14 sueldos.<sup>12</sup> De este mismo año también constan algunas importaciones de seda hilada italiana, procedente de Turín, remesas que se incrementarían posteriormente.

Del año 1796 constan negocios parecidos. Las relaciones entre los Canet y José María Durán continuaron. El 11 de agosto de 1795 este último envió a Valencia 30 cajas de azúcar, que fueron vendidas a Clavero el 7 de enero de 1796 por 3.002 libras, 6 sueldos y 9 dineros. En este mismo mes de enero de 1796 la sociedad valenciana remitía a Durán cuenta de venta de quince sacos de cacao de Caracas, que habían llegado en el *Santo Cristo del Grao* el 17 de julio del año anterior, por un valor de 1.452 libras, 7 sueldos y 8 dineros. Asimismo en febrero de 1796 Durán remitió en la misma nave 99 tercios de azúcar, que fueron vendidos el 20 de julio a Antonio Ruiz por 5.321 libras, 2 sueldos y 4 dineros. Acerca de las importaciones de seda italiana de este año conocemos más detalles. Sabemos que los Canet tenían relaciones con la sociedad de Turín "Hermanos Ferrero y Compañía", a quienes encargaron la compra de doce balas de seda. Estos mismos Ferrero enviaron este año dos balas de trama: una en un barco de Ragusa, *La Cleopatra*, que debió llegar a Valencia hacia el mes de enero, por un importe de 842 libras y 12 sueldos, y otra, enviada por medio de "Benzi y Compañía", de Génova, que llegó a Barcelona el 16 de abril, por un importe

<sup>11</sup> Archivo Canet, legajo 7, exp. 90.

<sup>12</sup> Archivo Canet, legajo 7, exp. 1.

de 867 libras, 12 sueldos y 6 dineros. Esta última cantidad fue pagada mediante una letra de cambio, por valor de 3.644 libras genovesas y 6 sueldos, que los Canet giraron a "Benzi y Compañía", a 90 días.<sup>13</sup> Las tradicionales remesas de tejidos de seda a Cádiz es casi seguro que se continuaron haciendo, ya que en la documentación aparecen diversos indicios, pero no tenemos noticias detalladas.

El año 1798 Mariano Canet y Longás, de modo individual, comenzó una serie de negocios comerciales bastante diferentes de los que conocíamos hasta ahora. En conexión con diversos patrones de barca de Cullera y de Mallorca, importó varias partidas de aceite mallorquín, repartiendo el beneficio a la mitad con José March, probablemente un comerciante de Cullera. Del año 1798 conocemos negocios de esta clase, uno de compra de cerdos y dos otros más diversificados de producciones mallorquinas, que extractamos a continuación.

El 17 de agosto de 1798 Canet y March compraron en Cullera, al patrón Pedro Antonio, 465 arrobas y 1/3 de aceite mallorquín, a 44 reales de vellón y medio la arroba, que, con los gastos incluidos, hicieron 2.158 libras, 7 sueldos y 2 dineros, con un beneficio de 217 libras, 10 sueldos y 6 dineros (del 10 % sobre el precio de venta), que partió a la mitad con su socio José March.

El 23 de octubre del mismo año los dos socios compraron en Cullera al patrón Joan "lo Curt" 75 arrobas y 2/3 de aceite mallorquín, al mismo precio anterior, con un coste total de 346 libras, 9 sueldos y 6 dineros. Este aceite se vendió por 404 libras, 8 sueldos y 3 dineros, con un beneficio del 17 %.

El 28 de octubre del mismo año compraron al patrón Francisco Bocha, de Mallorca, 724 arrobas de aceite, a un precio superior, de 47 reales la arroba, con un coste total de 3.150 libras, 10 sueldos y 9 dineros. Este aceite se vendió por 3.913 libras, 10 sueldos y 7 dineros, con un beneficio del 11 %.

En fecha no determinada (probablemente en noviembre de 1798) Mariano Canet y José March compraron a Joan "lo Curt", de Cullera, 132 arrobas de aceite, a 45 reales de vellón la arroba, con un coste total —incluidos gastos— de 630 libras, 3 sueldos y 6 dineros. Este se vendió a 66 libras, 19 sueldos y 5 dineros, con un beneficio muy bajo del 6 %.<sup>14</sup> Los resultados de las operaciones eran, como se ve, bastante irregulares, e incluso a veces se saldaban con pérdidas, como en el caso siguiente.

<sup>13</sup> Archivo Canet, legajo 7, exp. 1.

<sup>14</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 50.

En fecha anterior, el 26 de abril, los dos socios habían comprado seis botas de aceite mallorquín y cinco botes de jabón, con un coste neto de 1.388 libras, 1 sueldo y 4 dineros, que tuvieron que vender a un precio inferior, con una pérdida de 126 libras, 4 sueldos y 7 dineros.

En este mismo año se realizaron otras operaciones de contenido diverso. Así la compra, que efectuó directamente en Mallorca Juan March, probablemente hermano de José, el 4 de marzo, embarcando después los géneros hacia Valencia en el *Santo Cristo del Grao*, de 5.448 y 1/2 cortanes de aceite, 2.081 libras de jabón, 818 quintales de almendra y 7 mantas, por un coste neto total de 9.734 libras, 16 sueldos y 10 dineros. Esta mercancía se vendió por 10.243 libras, 12 sueldos y 7 dineros, con un beneficio del 5 %.

En fecha concreta no especificada Francisco March, otro probable hermano de José, compró en Sueca 283 cerdos, por cuenta de Mariano Canet y Vicente Furió, quienes fueron socios en este negocio. Los gastos de la operación ascendieron a 6.079 libras, 5 sueldos y 10 dineros, vendiéndose la mercancía por 6.902 libras, 11 sueldos y 5 dineros, con un beneficio del 13,5 % Tenemos referencias de operaciones similares hechas en años posteriores.

En febrero de 1799 José March compró, por cuenta de Mariano Canet y Vicente Furió, 617 arrobas de aceite en Córdoba y en Ecija. En este caso los dos socios participaban a 2/3 el primero y 1/3 el segundo. El aceite se obtuvo por un coste neto, incluidos todos los gastos, de 2.623 libras, 6 sueldos y 1 dinero, vendiéndose por 2.730 libras, 14 sueldos y 2 dineros, con lo que se obtuvo un beneficio del 4 %, muy bajo como puede apreciarse.

El 12 de marzo de este mismo año March, esta vez en sociedad con Canet, adquirió en Jumilla y en Yecla 162 arrobas y 1/4 de aceite, con un coste neto total de 701 libras, 12 sueldos y 7 dineros. En esta ocasión el beneficio obtenido por su venta fue superior, exactamente del 10,3 %.

El 13 de mayo del mismo año Mariano Canet compró —y en esta ocasión no aparece en absoluto el nombre de José March como intermediario ni como socio— 683 arobas de aceite mallorquín al patrón de barca Juan Aragón, con un coste total neto de 2.448 libras, 1 sueldo y 2 dineros. La mercancía se vendió por 2.608 libras, 3 sueldos y 5 dineros, con un beneficio del 5,6 %

El último negocio de estas características del que tenemos constancia en 1799 fue la adquisición de 277 cerdos, en el que colaboraron José March, con 16/30 de los beneficios, y Mariano Canet y Vicente Furió, cada uno con los 7/30 restantes respectivamente. Los cerdos se compraron por 8.494 libras, 15 sueldos y 6 dineros (en esta factura no

constan gastos) y se vendieron por 10.512 libras, 18 sueldos y 1 dinero, con un beneficio del 24 %.

Conocemos tres operaciones más de esta índole del año 1800. Una de ellas fue la compra, a primeros de octubre, de 114 cerdos en Andalucía, todos ellos por cuenta de Canet. El importe total de los gastos fue de 1.590 libras, 4 sueldos y 5 dineros, vendiéndose por 1.866 libras, 11 sueldos y 1 dinero, lo que reportó un beneficio del 17 %. A comienzos de diciembre Canet y José March adquirieron en Callosa de Segura 191 arrobas y 15 libras de aceite con un coste total de 470 libras, 16 sueldos y 9 dineros. No pudiéndose vender en Valencia, lo encaminaron a Barcelona, pero los gastos de transporte fueron muy elevados, de manera que el coste total neto del aceite, una vez situado en la capital catalana, ascendió a 634 libras, 4 sueldos y 3 dineros. Hubo que venderlo a un precio inferior, con una pérdida de 86 libras, 4 sueldos y 5 dineros.

Conocemos otra operación de venta en Barcelona de este mismo año. Canet y March compraron en Valencia y en Macastre 412 arrobas de aceite por un precio total de 1.148 libras y 2 sueldos. Sumados los gastos de transporte a Barcelona éste ascendió a 1.399 libras, 19 sueldos y 11 dineros. En esta ocasión se obtuvo un beneficio del 6,6 %.<sup>15</sup>

He consignado con cierto detalle estas operaciones comerciales (de las que ya no aparecen más rastros en la documentación) por el interés que ofrecen en varios sentidos: nos indican la tendencia a una cierta diversificación fuera del estricto comercio sedero; nos muestran un ámbito geográfico de operación bastante extenso, enmarcado en el triángulo Andalucía-Baleares-Cataluña, y por ello parecen apuntar a una voluntad de insertarse en el mercado interior español, y finalmente nos ofrecen la posibilidad de estudiar los beneficios comerciales —cosa que la documentación que he manejado casi nunca permite— y que como hemos visto eran muy irregulares, en muchos casos bajos e incluso negativos. Tratándose, como parece ser, de documentación dispersa, no he querido realizar una especie de balance, ya que sus resultados probablemente no habrían sido representativos. No obstante la publicación de los datos brutos permitirá hacerlo a quien lo desee.

Mucho más importante continuó siendo, en estos años finales del siglo XVIII y primeros del XIX, el comercio de tejidos de seda con América. Sin embargo, desde la quiebra de la casa gaditana de Rances, la sociedad "Viuda de Mariano Canet e Hijos" cambió radicalmente su modo de operar con los comerciantes de la ciudad atlántica. Al menos desde 1799, primer año del que poseemos datos detallados, y al parecer

<sup>15</sup> Todos estos datos se encuentran en el mismo legajo 1, exp. 50.

también completos, los comerciantes de Cádiz actuaron simplemente como intermediarios, enviando los géneros de los Canet a la consignación de diversos agentes americanos, principalmente de Veracruz. Finalmente iniciarían los embarques directos desde Valencia a América, lo que legalmente ya era posible desde la publicación de la Real Orden de 27 de febrero de 1794, que habilitó el puerto de Valencia para el comercio directo con las Indias.

El nuevo sistema debió funcionar desde 1798, y probablemente desde antes, pero del año mencionado poseemos algunos datos, concretamente una serie de envíos de dinero hechos por el consignatario de Veracruz Pedro del Puerto Vicario. Estos años están marcados por las hostilidades hispano-británicas (1796-1801) y, como veremos, muchos barcos con dinero o mercancías de los Canet fueron apresados por los ingleses. Concretamente conocemos cuatro retornos de numerario, que seguramente corresponden al pago de mercancías remitidas por los Canet en 1798 o años anteriores. Del Puerto Vicario envió entre el 5 de junio y el 21 de agosto de 1799, 45.865 reales de plata, pero una partida de 15.000, que iba en la fragata de guerra *Tetis*, fue apresada, de modo que sólo llegaron a Valencia 30.865. Las mercancías remitidas por los Canet a América en los últimos meses de 1798 y durante todo el año 1799, agentes intermediarios gaditanos, embarcación, plaza de destino americana, consignatario y producto líquido de su venta, se resumen en el Cuadro 2.<sup>16</sup>

Son varios los datos interesantes que ofrece el cuadro antedicho. En primer lugar, como se trata de información que casi con absoluta seguridad podemos considerar completa, nos permite cifrar el valor absoluto de las mercancías enviadas a América en 1799. Concretamente lo fueron por valor de 478.379 reales de plata, distribuidos del siguiente modo: 362.252 reales de plata con destino a Veracruz y 116.127 con destino a Lima. Una cifra de negocios bastante considerable, muy superior a la más alta que conocíamos hasta ahora de la familia Canet, del año 1784,<sup>17</sup> en que se exportaron mercancías por un precio total de 241.174 reales de plata. Y la magnitud de la cifra resalta todavía más si consideramos que fueron años de guerra marítima, lo que me obliga a rectificar, o al menos a matizar, la afirmación, publicada por mí anteriormente, de que durante este período el tráfico marítimo quedó prácticamente para-

<sup>16</sup> Archivo Canet, legajo 7, exp. 87.

<sup>17</sup> En este caso se trata de la empresa del padre de los Canet, Mariano Canet y Montalbán.

lizado.<sup>18</sup> Es cierto, sin embargo, que los Canet, o sus agentes de Cádiz, tomaron sus precauciones: nunca enviaron gran cantidad de mercancía en una misma nave, embarcando una, o a lo sumo dos cajas de tejidos en cada una de ellas. Pero de poco sirvió, ya que los ingleses capturaron la mayor parte de los barcos y uno de ellos naufragó. Entre el 15 de enero y el 7 de junio de 1799 zarparon de Cádiz diez navíos con mercancías de la sociedad valenciana: de uno de ellos, *El Volador*, desconocemos si llegó a su destino, seis fueron apresados por los ingleses, otro naufragó junto a las costas de África y sólo dos arribaron sanos y salvos a Veracruz. Si descontamos el valor de los géneros a bordo de *El Volador*, en total los Canet embarcaron tejidos de seda por un precio de 250.716 reales de plata, de los cuales perdieron 217.712. Un resultado, a mi parecer, catastrófico. Desgraciadamente no conocemos el destino final de las mercancías embarcadas a partir del 23 de agosto de 1799, pero parece acertado pensar que el número de barcos apresados fuera muy similar.

En dos casos conocemos el precio de los tejidos y su producto líquido después de su venta en Nueva España. El 15 de febrero de 1799 el comerciante gaditano Félix Lorente embarcó un cajón de los Canet en el jabeque *Nuestra Señora de la Merced*, con tejidos de seda por un valor de 12.296 reales de plata, y el 19 de julio el consignatario de Veracruz Pedro del Puerto Vicario remitía a Valencia 20.666 reales de plata, producto líquido de su venta; el 7 de junio del mismo año Diego Loustau embarcaba otro cajón por cuenta de los Canet en el místico *Nuestra Señora de la Soledad*, cuyo contenido tenía el precio de 20.708 reales de plata, y el mismo consignatario de Veracruz hacía el 6 de enero de 1800 un retorno de 34.013 reales de plata. En el primer caso el incremento entre el precio inicial y el retorno fue de un 68 % y en el segundo caso de un 64 %. Las cifras son significativamente muy cercanas y es probable que se aproximen al beneficio real de las operaciones. Desconocemos toda una serie de datos que la documentación no aclara, pero tratándose de retornos en numerario hechos por el consignatario de Veracruz, es casi seguro que éste ya hubiera deducido su comisión, fletes, tasas y otros gastos menores (desembarco, portes, etc.); no sabemos, sin embargo, si el precio inicial es precio de coste, precio de venta

<sup>18</sup> Vid. M. Ardit, *Revolución liberal y revuelta campesina*, Esplugues de Llobregat, 1977, pág. 81. En esta página hago alusión a un informe no fechado de la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia en que se refiere a "la falta de extracción de frutos por la interrupción de los mares", y afirmó que la paralización del comercio mediterráneo debió ser casi total. No puedo contrastar esta última aseveración referente al comercio mediterráneo, pero lo que sí parece cierto es que continuó el tráfico atlántico, aunque los resultados fueron desastrosos.

CUADRO 2

## TEJIDOS DE SEDA REMITIDOS A AMÉRICA POR LA SOCIEDAD

Fecha de embarque	N.º de cajas	Agente en Cádiz	Tipo de navío	Nombre del navío
6.11.98	1	Félix Lorente	fragata	El Águila
23.11.98	1	"	"	Jesús Nazareno
15.1.99	1	"	"	San José (a) <i>La Hermosa Andaluza</i>
1.2.99	2	Diego Loustau	"	"
15.2.99	1	Félix Lorente	jabeque	N.ª S.ª de la Merced
5.3.99	1	"	"	N.ª S.ª de la Providencia
8.3.99	1	"	místico	S. Miguel y la Virgen de la Regla
8.3.99	1	Diego Loustau	jabeque	N.ª S.ª de la Providencia
15.3.99	1	"	místico	S. Miguel y la Virgen de la Regla
16.4.99	1	Félix Lorente	jabeque	S. Rafael (a) <i>La Tetis</i>
16.4.99	1	"	místico	San Lázaro
23.4.99	1	Diego Loustau	"	"
23.4.99	1	"	jabeque	S. Rafael (a) <i>La Tetis</i>
3.5.99	1	"	tartana	S. Francisco de Paula
10.5.99	1	"	goleta	S. Juan Bautista
28.5.99	1	"	místico	Jesús, María, José (a) <i>El Volador</i>
7.6.99	1	"	"	N.ª S.ª de la Soledad
23.8.99	1	"	fragata	El Águila
3.9.99	1	"	"	La Asturiana
26.11.99	1	"	jabeque	Santo Cristo del Grao
26.11.99	1	"	místico	El Marte
3.12.99	1	"	fragata	N.ª S.ª del Carmen (a) <i>La Sirena</i>
3.12.99	1	"	"	N.ª S.ª del Rosario (a) <i>El Príncipe Fernando</i>
3.12.99	1	"	bergantín	N.ª S.ª de los Ángeles (a) <i>El Barcelonés</i>
3.12.99	1	"	fragata	Santísima Trinidad y Divina Providencia
3.12.99	1	"	"	Madre de Dios (a) <i>La Perla de América</i>

en Valencia o precio de la mercancía ya embarcada (incrementado, pues, con la comisión del comerciante de Cádiz, gastos de embarque, etc.). De todos modos no parece aventurado estimar un beneficio cercano al 60 %, realmente muy alto, y que explicaría que los Canet se arriesgaran a los peligros derivados de la situación bélica. A pesar de ello en el primer semestre de 1799 las pérdidas superaron con creces a los beneficios, ya que estimo muy improbable que las mercancías embarcadas estuviesen aseguradas, y si así fue, que el riesgo de guerra fuera contemplado en el contrato.

## "VIUDA DE DON MARIANO CANET E HIJOS" (1798-1799)

Plaza de destino	Consignatario	Precio en Rs. pta.	Fecha del retorno de numerario	Producto líquido en Rs. plata
Veracruz	Pedro del Puerto	?	28.5.99	40.643
"	"	?	—	apresado
"	"	18.883	—	apresado
"	"	31.303	—	apresado
"	"	12.290	19.7.99	20.666
"	"	12.228	—	naufragado
"	"	17.581	—	apresado
"	"	17.908	—	naufragado
"	"	24.117	—	apresado
"	"	17.125	—	apresado
"	"	16.958	—	apresado
"	"	18.502	—	apresado
"	"	18.319	—	apresado
"	"	24.361	—	apresado
"	"	18.310	—	apresado
"	"	21.358	—	?
"	"	20.708	6.1.1800	34.013
"	"	19.912	—	?
"	"	18.106	—	?
"	"	16.907	—	?
"	"	17.370	—	?
Lima	Juan Hernández	22.113	—	?
"	"	31.562	—	?
"	"	31.339	—	?
"	"	17.957	—	?
"	"	13.156	—	?

En el archivo no existe documentación del año 1800, y de 1801 tan sólo del mes de diciembre. Quizás se trate de una laguna fortuita, aunque es también probable que los Canet suspendieran sus remesas a América durante este período, habida cuenta de los pésimos resultados anteriormente examinados del año 1799. Es muy sintomático que la primera cuenta que, en orden cronológico, encontramos, sea precisamente del mes de diciembre de 1801, dos meses más tarde de que se concluyera el convenio preliminar (1 de octubre de 1801) que conduciría a la firma de la paz de Amiens el 27 de marzo de 1802. El cese de las



hostilidades debió promover la reanudación inmediata del tráfico atlántico. Con independencia de la primera expedición directa Valencia-Veracruz, que zarpó este mismo mes y que examinaremos con más detenimiento seguidamente, resumimos los datos de estos envíos en el Cuadro 3. Todos los registros llevan anexa la siguiente escueta anotación "llegó". Su destino fue siempre Veracruz, excepto el del bergantín *El Veloz*, que navegó a Cartagena de Indias.<sup>19</sup>

Aparte de estos envíos, en fecha no exactamente determinada, pero a principios de diciembre de 1801, zarpó de Valencia el jabeque *Santo Cristo del Grao* con rumbo a Veracruz. Esta fue la primera expedición directa que salió del puerto de Valencia con destino a las Indias.

#### LAS EXPEDICIONES DIRECTAS DE VALENCIA A VERACRUZ (1801-1805)

No conocemos con detalle los pormenores de este primer viaje: ni de quién partió la iniciativa ni qué comerciantes valencianos enviaron mercancías a Veracruz a bordo del *Santo Cristo del Grao*. Sabemos, sin embargo, que este navío hacía años que navegaba por el Mediterráneo y el Atlántico, y al menos en una ocasión había hecho la travesía Cádiz-Veracruz. La primera mención que aparece en el archivo Canet data de 1795. El 12 de junio de dicho año, José María Durán, del comercio de Cádiz, remitió a los Canet ochenta cajas de azúcar en esta nave, a la que indistintamente se califica como jabeque y canario. En aquel momento su patrón era Vicente Llovet. El 17 de julio de 1795 el mismo José María Durán enviaba quince sacos de cacao de Caracas, siendo entonces su patrón Manuel Nadal Llovet, probablemente emparentado con el anterior, y el 5 de febrero de 1796 el jabeque valenciano embarcaba en Cádiz noventa y nueve tercios de azúcar. Es probable que una de las rutas habituales de la embarcación fuera la travesía Valencia-Cádiz-Valencia. Pero de todos modos no era la única. Una partida de aceite a la que hacíamos referencia anteriormente, comprada por Juan March en Mallorca a comienzos de marzo de 1798 por cuenta de Mariano Canet y Longás, fue embarcada en el *Santo Cristo del Grao*. Era entonces su patrón Salvador Cervera. Finalmente conocemos un viaje de Cádiz a Veracruz hecho por esta embarcación, en la que la sociedad de los Canet cargó un cajón con tejidos de seda el 26 de noviembre de 1799. Aunque no aparece ninguna mención expresa en el archivo, parece bastante probable que la travesía se realizara sin ninguna incidencia

<sup>19</sup> Archivo Canet, legajo 7, exp. 87.

CUADRO 3

TEJIDOS DE SEDA REMITIDOS A AMÉRICA POR LA SOCIEDAD "VIUDA DE DON MARIANO CANET E HIJOS"  
(Diciembre de 1801)

Fecha de N.º de embarque cajas	Agente en Cádiz	Tipo de navío	Nombre del navío	Plaza	Consignatario	Precio en Rs. plata
18.12.01	2 Jaime Verger y Loustau	gabarra	N.ª S.ª del Carmen (a) <i>La Princesa</i>	Veracruz	Pedro del Puerto	36.707
18.12.01	2 "	"	"	"	M. Ant.º del Valle	33.896
18.12.01	3 "	bergantín	El Cazador (a) <i>El Feliz</i>	"	Pedro del Puerto	48.437
18.12.01	3 "	"	"	"	M. Ant.º del Valle	47.411
18.12.01	2 "	fragata	La Nueva Carlota (a) <i>La Bella India</i>	"	Pedro del Puerto	29.120
18.12.01	2 "	"	"	"	M. Ant.º del Valle	30.222
18.12.01	2 "	"	S. Francisco de Paula (a) <i>La Gallega</i>	"	Pedro del Puerto	27.541
18.12.01	2 "	"	"	"	M. Ant.º del Valle	25.857
18.12.01	4 "	bergantín	El Veloz	Cartagena	José Romero	63.073
25.12.01	1 "	fragata	La Hermidia	Veracruz	M. Ant.º del Valle	19.515
TOTAL						361.779

derivada de la guerra. El hecho de ser una de las pocas naves valencianas (del puerto de Valencia se entiende) que había realizado el viaje a Veracruz, y casi con seguridad la única, debió determinar el que se la escogiera para esta primera travesía directa. En esta ocasión su maestre era Juan Domingo.

En cuanto a la iniciativa de la operación y comerciantes interesados en ella, nada o casi nada sabemos. En una Memoria —sobre la que volveremos— de la Sociedad Económica valenciana, sin fecha, pero que con seguridad data del año 1802, se hace alusión a que en el año 1801 se realizó la primera expedición directa de Valencia a Veracruz en un jabeque propiedad de Vicente Carra, razón por la cual se le nombró socio de mérito en la clase de comercio. Este jabeque debió ser, sin ninguna duda, el *Santo Cristo del Grao*.<sup>20</sup> En esta nave la sociedad “Viuda de don Mariano Canet e Hijos” cargó tres cajones con tejidos de seda, por valor de 63.860 reales de plata.<sup>21</sup> Independientemente, Mariano Canet y Longás, actuando como comerciante autónomo, embarcó por su cuenta diferentes mercancías. De éstas poseemos abundante documentación. Por un lado embarcó nueve barriles de almendra sin cáscara, con un peso total neto (es decir, descontada la tara, o sea el peso de los barriles) de 1.634 libras castellananas, equivalentes a 16 quintales, 1 arroba y 9 libras. La fecha de la factura es el 4 de diciembre de 1801 y una pequeña nota adjunta nos informa que esta almendra había sido comprada en la Lonja de Valencia el 13 de noviembre. La existencia de ambos documentos, en los que consta el precio de compra de la mercancía y el precio final por el que fue embarcada y asegurada, nos permite conocer el beneficio empresarial, ya incluido en el precio, e independiente del beneficio comercial que se obtuviera después de su venta en Nueva España: éste fue del 34%.<sup>22</sup> Asimismo embarcó un

<sup>20</sup> Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, caja 34-II, exp. 1.078 y caja 40, exp. 1.218. En adelante citaré este archivo como A.R.S.E.A.P.V. La numeración de los expedientes corresponde al inventario de Francisca Alexandre Tena, *Catálogo documental del Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, 1776-1876*, Valencia, 1978.

<sup>21</sup> Archivo Canet, legajo 7, exp. 87.

<sup>22</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 43. Efectivamente Canet adquirió en la Lonja 53 arrobas y 32 libras valencianas de almendra a un precio medio ponderado de aproximadamente 50 reales de vellón la arroba. A esta cantidad añadió otras cuatro arrobas, que probablemente tenía en existencia en su almacén, al precio de 54 reales la arroba, lo que eleva el precio medio ponderado de toda la partida a 50,43 reales la arroba. Pequeños gastos de tasas y portes incrementaron la factura el 0,58%. En total Canet pagó por la mercancía la cantidad de 293 libras, 15 sueldos y 5 dineros. Las 53 arrobas y 32 libras valencianas, que equivalen exactamente a 1.634 libras castellananas, se vendieron por 392 pesos de 128

cajón con 51 libras castellananas de azafrán seco, por un precio de 17 pesos la libra<sup>23</sup> y 22 cajas de acero de Trieste, sin contenido alguno, que Canet había comprado el 28 de noviembre a la sociedad “Viuda de Lassala e Hijos”; estas últimas, con un peso neto de 5.125 libras castellananas (es decir, 51 quintales y 1 arroba), se cargaron al precio de 25 pesos el quintal, totalizando pues 1.281 pesos de 128 cuartos y 2 reales de plata.<sup>24</sup> De ninguna de estas mercancías conocemos el precio de compra, de modo que no podemos calcular el beneficio empresarial. Todas las facturas llevan la fecha de 4 de diciembre y el Conocimiento está firmado por el patrón del *Santo Cristo del Grao*, en esta ocasión Juan Domingo, el 21 de dicho mes. Las mercancías iban a la consignación de Manuel Antonio del Valle, y en segundo lugar de Pedro del Puerto Vicario. En este documento constan los fletes, muy elevados, que junto con la capa, gratificación que cobraba el patrón del buque, rondaban el 30% del valor de las mercancías, con lo que prácticamente anulaban el beneficio empresarial a que antes aludíamos.<sup>25</sup>

El hermano de Mariano, Estanislao Canet, también cargó un cajón con tejidos de seda con destino a Veracruz, por su cuenta, en el *Santo Cristo del Grao*. Conocemos el envío a través del Conocimiento, fechado el 5 de diciembre y, sobre todo, por la correspondencia remitida a lo largo de 1802 por el consignatario de Veracruz Pedro del Puerto Vicario. El Cajón contenía siete piezas de tejidos de seda, totalizando 692 varas, de calidad probablemente muy similar puesto que se vendieron a 20 y a 21 reales de plata la vara según piezas. El total de la venta ascendió a 1.874 pesos de 128 cuartos y 6 reales de plata, que, deducidos gastos, quedaron en 1.557 pesos, 2 reales de plata y 1 cuarto. Sin

cuartos (reales de a ocho), 1 real de plata y 3 cuartos. Esto supone un incremento del 34%, aproximadamente como si la arroba valenciana, comprada a 50 reales de vellón, se hubiera vendido a 67 (exactamente 50,4 reales y 67,7). Facturados aparte iban el precio de los barriles, portes, derechos y otros pequeños gastos (32 pesos, 4 reales de plata y 4 cuartos), por lo que el total de la factura ascendía a 424 pesos, 5 reales de plata y 7 cuartos.

<sup>23</sup> El precio de esta mercancía fue, pues, de 867 pesos, más otros 12 por derechos y gastos, lo que totalizaban 879 pesos.

<sup>24</sup> Con los gastos (68 pesos, 1 real de plata y 3 cuartos), la factura ascendió a 1.349 pesos, 3 reales de plata y 3 cuartos.

<sup>25</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 43. Los fletes eran variables: la almendra pagó a razón de 8 pesos duros (pesos de 10 reales) el quintal; las cajas de acero a 7 pesos duros el quintal y el azafrán, mercancía poco pesada, 3 1/2 pesos duros el palmo, supongo que cúbico. La capa era el 5% del flete. Los fletes ascendieron a 585 pesos duros, 6 reales de plata y 17 cuartos, y la capa a 29 pesos duros, 2 reales de plata y 7 cuartos, totalizando, pues, ambos conceptos, 614 pesos duros, 9 reales de plata y 4 cuartos, equivalentes a 768 pesos de 128 cuartos, 5 reales de plata y 4 cuartos.

embargo Estanislao no debió tener excesiva confianza en la empresa de la navegación directa entre Valencia y Veracruz, cuando ese mismo año —y suponemos que por las mismas fechas— embarcó otro cajón con tejidos de seda por su cuenta en Cádiz (el agente fue Jaime Verger y Loustau), a bordo de la fragata *Hermidia*. Fueron ocho piezas, totalizando 804 varas, vendidas todas a 21 reales de plata la vara, que dieron un producto neto de 1.874 pesos, 6 reales de plata y 1 cuarto. En reales de plata, el producto de las dos ventas ascendió a 27.456 y 2 cuartos. Esta cantidad no nos sirve para conocer el beneficio de la operación, puesto que desconocemos el precio inicial, pero sí para establecer comparaciones con los envíos de Mariano (20.320 reales de plata de precio inicial) y con los de la sociedad “Viuda de Mariano Canet e Hijos”, cuya cifra de negocios anual solía ser muy superior. Ello ratifica el carácter de prueba que tuvo esta primera expedición.<sup>26</sup>

CUADRO 4

## TEJIDOS DE SEDA REMITIDOS A AMÉRICA POR LA SOCIEDAD “VIUDA

Fecha de N.º de embarque	N.º de cajas	Agente	Localidad	Tipo de navío	Nombre del navío
1.1.02	2	J.º Martínez	Cádiz	fragata	La Presidenta
1.1.02	2	”	”	”	San Antonio
6.1.02	2	J.º Hijosa	La Coruña	”	El Infante
19.1.02	1	Jaime Verger	Cádiz	”	N.ª S.ª del Camino (a) <i>El Nestor</i>
19.1.02	1	”	”	”	”
16.2.02	1	”	”	bergantín	La Carlota
19.2.02	4	”	”	fragata	N.ª S.ª del Patrocinio, (a) <i>Los Tres Hermanos</i>
30.3.02	1	”	”	bergantín	San Miguel (a) <i>El Félix</i>
30.3.02	4	”	”	fragata	San Pedro
30.3.02	1	”	”	”	La Aurora
30.3.02	2	”	”	”	N.ª S.ª del Carmen (a) <i>La Metis</i>
30.3.02	2	”	”	”	”
9.4.02	1	”	”	bergantín	El Diligente
9.4.02	1	”	”	”	”
9.4.02	4	Ignacio Carreras e H.º	Alicante	”	La Santísima Trinidad
8.5.02	1	Jaime Verger	Cádiz	fragata	N.ª S.ª del Carmen
13.8.02	1	José Pérez	”	bergantín	La Carlota

<sup>26</sup> Archivo Canet, legajo 3.

De hecho durante los ocho primeros meses de 1802 (los únicos documentados) la sociedad valenciana de los Canet continuó remitiendo sus géneros a Indias a través de Cádiz, con dos excepciones (un envío desde la Coruña y otro desde Alicante), que probablemente evidencian el deseo de escapar del monopolio gaditano, como asimismo otras actuaciones que examinaremos seguidamente, y que fue el mismo propósito que animó la primera travesía americana, ya examinada, del *Santo Cristo del Grao*. Los envíos de los Canet a América durante los meses documentados del año 1802 aparecen resumidos en el Cuadro 4.<sup>27</sup>

Las cifras parecen señalar un aumento importante del volumen de negocios de la sociedad valenciana, aunque por desgracia no podemos reconstruir ninguna serie continua: 478.379 reales de plata en 1799, 425.639 sólo en el mes de diciembre de 1801 (361.779 por mercancías embarcadas en Cádiz y 63.860 en Valencia) y 544.929 de enero a agosto

## DE DON MARIANO CANET E HIJOS” (ENERO-AGOSTO DE 1802)

Plaza de destino	Consignatario	en Rs. plata Precio	Anotaciones
Veracruz	Pedro del Puerto	36.689	“llegó”
”	M. Antonio del Valle	38.417	“llegó”
”	Pedro del Puerto	38.562	“llegó”
”	”	28.550	“llegó”
”	M. Antonio del Valle	25.851	“llegó”, “ojo”
B. Aires	Manuel Muñoz	10.400	“llegó”
Veracruz	Fco. Serrano y Mateu	73.440	“llegó”
Guatemala	Antonio de Texada	11.562	—
Lima	Juan Hernández	60.362	—
Chile	J. M. de la Cruz	18.926	—
Veracruz	Pedro del Puerto	35.480	“llegó”
”	M. Antonio del Valle	36.275	“llegó”
”	Pedro del Puerto	11.376	“llegó”
”	M. Antonio del Valle	12.506	“llegó”
”	Fco. Serrano y Mateu	70.746	—
”	M. Antonio del Valle	15.097	—
”	”	20.690	—
TOTAL		544.929	

<sup>27</sup> Archivo Canet, legajo 7, exp. 87.

de 1802. Las cifras de 1801 no hay que pensar que representen 1/12 de las de este año, sino que probablemente constituyen exportaciones contenidas, quizás las únicas del año, una especie de *trade boom* post-bélico. En cambio las de 1802 sí que es probable que se aproximen a los 2/3 de los totales de este año. Caso de ser así la cifra de negocios de 1802 (medida en precios iniciales, no en precios de venta) debió de rondar los 725.000 reales de plata, o sea 90.625 libras valencianas, una cantidad importante. Esto nos inclina a pensar que la dirección de la sociedad por Estanislao y Mariano Canet Longás debió suponer un cambio de rumbo significativo respecto a los tiempos de su padre: una dedicación más exclusiva a los negocios comerciales y una menor atención a las inversiones agrarias, de las que no aparecen rastros en la documentación.<sup>28</sup>

La política de diversificación de agentes, plazas de destino e incluso mercancías, que hemos examinado en las páginas anteriores, se enmarca en este cambio de rumbo, una de cuyas finalidades era la de escapar paulatinamente del monopolio gaditano. En esta misma línea se inscribe el inicio de relaciones con patrones catalanes, que ya tenían una larga experiencia en la carrera de Indias. Concretamente en marzo de 1802 Mariano Canet y Vagué y Llano concertaron con Ramón Alzina, vecino de Arenys de Mar y patrón del bergantín *La Santísima Trinidad*, la carga de varios cajones de Canet y barrilería de Vagué. Ésta no se pudo hacer en Valencia a causa del mal tiempo, razón por la cual el navío catalán siguió camino hacia Alicante, comprometiéndose el capitán a pagar la diferencia de fletes mediante una póliza que firmó en Valencia el 25 de abril de 1802, con un premio del 28 %, suponemos que para compensar los gastos extraordinarios del transporte de la mercancía desde Valencia hasta Alicante. Vagué y Llano debía haber cargado 300 barriles de aguardiente y Canet veinte cajones con 100 resmas de papel blanco florete, 4 con 100 resmas de papel de encigarrar y otros 4 con 34 piezas de tejidos de seda. Todos estos géneros se enviaron finalmente a Alicante a bordo del *Santo Cristo del Grao* y el capitán Alzina firmó el Conocimiento en esta ciudad el 16 de mayo de 1802. Desconocemos cuál fue el producto final de esta mercancía en Veracruz, pero sí sabemos que las resmas de papel fueron compradas por Canet en Alcoi, en la fábrica de Francisco Abat y Compañía, y que el precio inicial por el que se embarcaron fue, incluidos gastos, de 12.485 reales de plata. A finales de este mismo año Mariano Canet volvió a embarcar diferentes mercancías en un barco catalán, la polacra *La Concepción*, cuyo maes-

<sup>28</sup> Sobre los negocios del padre, Mariano Canet y Montalbán, vid. M. Ardit, "Datos sobre el comercio español con América..."

tre era Juan Bautista Albella, natural de Vinaròs. Como veremos seguidamente este navío fue adquirido en 1803 por la Sociedad Económica valenciana y protagonizó la segunda expedición directa Valencia-Veracruz.<sup>29</sup>

Sin embargo estas preocupaciones no eran exclusivas de los Canet; al contrario debían estar bastante generalizadas entre los comerciantes valencianos, fraguando en una iniciativa de la Sociedad Económica de Amigos del País para constituir una sociedad que se dedicara al comercio directo entre Valencia y Veracruz. Desconocemos cómo se gestó el proyecto y también la fecha exacta del inicio de las gestiones (probablemente los primeros meses de 1802), pero sí sabemos cuál fue el espíritu que animó la empresa. En una Memoria de la Sociedad Económica valenciana, de 1802, sobre el asunto de las expediciones directas a América, podemos leer: "Desde el año 1777, segundo de la fundación de la sociedad, se lamentó ésta de que Valencia no siguiera el ejemplo de su vecina Cataluña. Las proporciones que tenemos, decía, las hacen mucha ventaja, ya se mire la situación de nuestros puertos, ya la abundancia de vinos, aguardientes y otros frutos, y a la mayor disposición para telas y manufacturas. No sabemos, añadía, que en tanto tiempo haya salido de este reyno embarcación alguna para el nuevo mundo. Todo el comercio de Valencia se reduce a una porsión considerable de textiles que remiten a Cádiz nuestros fabricantes, para que se le vendan en aquella ciudad, y si les quedan algunos restos los envían de su cuenta pasando por 3 ó 4 manos de comisionistas, en las cuales se consume el beneficio". Las inquietudes por seguir el ejemplo catalán, que estará presente en todo el proyecto valenciano, eran pues muy antiguas, pero no dieron más fruto que el viaje a Veracruz del *Santo Cristo del Grao* en 1801-1802, que ya hemos examinado.

El año 1802 se materializaron en un proyecto más ambicioso: la constitución de una sociedad para el comercio directo con América, iniciativa de varios miembros de la Sociedad Económica valenciana, bajo el impulso principal, según deja translucir el Memorial, de Bernardo Lassala.<sup>30</sup> En la Junta ordinaria del 11 de agosto de 1802 se presentó

<sup>29</sup> Archivo Canet, legajo 1, exps. 42 y 43. La factura de registro de los géneros embarcados en *La Concepción* está fechada en Barcelona a 14 de octubre de 1802. Las mercancías fueron: 6 pipas con aguardiente, 24 barriles con aguardiente, 12 pipas con vino tinto, 12 balones con 24 resmas de papel florete, 12 balones con 24 resmas de papel medio florete, 1 tercio con 25 piezas de indianas, 1 tercio con 50 piezas de platillas, 1 cajón con 120 docenas de pares de medias, 1 cajón con 8 piezas de seda, 10 cajones con 20 quintales de acero, 1 cajón con 8 arrobas de clavo (especia) y 2 zurrones con 200 libras de canela de Holanda.

<sup>30</sup> Todos los datos anteriores proceden del Memorial, A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218.

el plan de la "Asociación de suscriptores para el comercio directo de Valencia con América", documento que no se encuentra en el archivo de la Sociedad Económica, pero sí en el Archivo Canet, y que se reproduce completo en el Apéndice.<sup>31</sup> En este plan se establecía la necesidad de comprar un buque, de 150 a 200 toneladas de portada, preferentemente un bergantín o polacra, por sus cualidades marineras y corta tripulación; se buscaría un barco ya en servicio o en construcción en los astilleros de Mataró o Arenys de Mar. Se recomendaba realizar el registro de mercancías durante el mes de octubre, para adelantarse así a la salida de las expediciones catalanas, más tardías. La carga de retorno se admitiría sólo para los puertos de Alicante, Valencia o Barcelona, rechazándose los fletes para cualquier otro destino, aunque ello supusiera un mayor beneficio particular, pues lo que se buscaba era el beneficio del país. Se emitirían acciones por valor de 2.000 reales de vellón cada una, después rebajadas a 1.500, hasta completar la cifra necesaria para la adquisición del buque, su equipamiento y gastos para el primer viaje, y si la cifra recaudada no fuera suficiente, se procedería a ampliar el capital o se tomaría dinero a riesgo de mar. Los accionistas serían siempre preferidos para la carga de sus mercancías. En cuanto a la tripulación se recomendaba que, al menos en los primeros viajes, el capitán y el piloto fueran catalanes, y la junta de accionistas determinaría si irían a salario o a la parte. Se computaría un voto por cada 4.500 reales de vellón, o sea tres acciones. Según especifica la Memoria de la Sociedad Económica antes citada, la suscripción de acciones progresó a un ritmo muy rápido, juntándose en poco tiempo 144.000 reales de vellón, y finalmente 207.000. La lista de los accionistas y la cuantía de su inversión se da en el Cuadro 5.<sup>32</sup>

CUADRO 5

LISTA DE LOS ACCIONISTAS DE LA "ASOCIACIÓN DE SUSCRIPTORES PARA EL COMERCIO DIRECTO DE VALENCIA CON AMÉRICA" (1802)

<i>Accionistas</i>	<i>N.º de acciones</i>	<i>Cuantía de la inversión (rs. vellón)</i>
Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia	4	6.000
Srs. Vagué y Llano, Cía.	6	9.000
Viuda de Lassala e Hijos	6	9.000
Mariano Canet y Longás	6	9.000
Marqués de Valera	6	9.000

<sup>31</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 42.

<sup>32</sup> A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218.

<i>Accionistas</i>	<i>N.º de acciones</i>	<i>Cuantía de la inversión (rs. vellón)</i>
Francisco Peyrolón y Cía.	4	6.000
Rosario Piscopo	3	4.500
Fernando Galán	3	4.500
Luis Laborde	3	4.500
Vicente Carra e Hijos	6	9.000
Carlos Iranzo e Hijos	3	4.500
Luis Oller	2	3.000
Lorenzo Badino	2	3.000
Tomás Ballester	3	4.500
León Quirante	3	4.500
Manuel Cebrián e Hijos	3	4.500
Luis Verges	3	4.500
F. Aymara	3	4.500
Salvador Labaila	3	4.500
Gaspar Morera	3	4.500
Juan Antonio Morera	3	4.500
Pedro Faurié	3	4.500
Viuda de Ruix y Roda	3	4.500
Tomás Valls y Sobrino	2	3.000
Oliag Hermanos	2	3.000
Juan Bautista Benzi	6	9.000
Viuda de Vivanco y Ortiz	3	4.500
Juan Cuñat	6	9.000
Manuel de Velasco	3	4.500
José Antonio de Echeveste	1	1.500
Melchor Sacristá	2	3.000
José Antonio Ruiz	3	4.500
Manuel José López del Valle	3	4.500
Vicente Casales	2	3.000
Cristóbal Lafora	3	4.500
Francisco Vidal y Rossell	3	4.500
Viuda de Mariano Canet e Hijos	10	15.000
Joaquín de la Croix	1	1.500
Juan Bautista Poeta	1	1.500
Marcos Cifuentes	1	1.500
Srs. Bellveser y Dupuy	2	3.000
<b>TOTALES</b>	<b>138</b>	<b>207.000</b>

Total accionistas: 41

Total votos: 46

A la vista del Cuadro 5 resulta evidente el absoluto predominio de los pequeños accionistas. El mayor de todos, Viuda de Mariano Canet e Hijos, sólo disponía de 3 votos, a los que probablemente habría que sumar los 2 de Mariano Canet y Longás. Muy pocos en relación con los 46 totales de la sociedad. Sin embargo parece que Canet jugó un papel protagonista en la empresa. Esto explicaría que muchos documentos importantes se encuentren en su archivo particular y no en el de la Sociedad Económica. Muchos de los accionistas son personas de las que

no tenemos información en absoluto, pero muchos también son prominentes comerciantes, perfectamente conocidos, en su mayoría empresarios sederos, aunque muchos de ellos, como los Canet, comenzaban a diversificar notablemente su comercio. Volveremos sobre este tema más adelante.

La venta de las acciones fue, como se ha dicho, muy rápida y el día 25 de septiembre de 1802 se celebraba la primera junta general de suscriptores, la cual tomó los siguientes acuerdos: que la tripulación se contratara a salario fijo, excepto el capitán y piloto, quienes podrían llevar algún interés, siempre que esto fuera posible; que se ampliaran las acciones caso que el coste del buque a comprar rebasara la cantidad recaudada, que en aquel momento se cifraba que iba a ser de 200.000 reales de vellón; que se admitiera carga adicional una vez completa la de los suscriptores. Fueron nombrados directores Bernardo Lassala, Mariano Canet, Luis Verges y Vicente Carra, quienes habrían de encargarse de la compra del buque, nombramiento de la tripulación y elección de una casa consignataria de solidez en Veracruz. Finalmente se acordó que el nombre de la nave sería *La Sociedad Valenciana*.<sup>33</sup>

Los directores de la sociedad actuaron con diligencia y el 19 de enero de 1803 comunicaban haber comprobado en Alicante la polacra *La Concepción*, de 200 toneladas de portada, la cual en aquellas fechas se estaba habilitando en Barcelona; el 2 de abril comunicaban haberse terminado las reparaciones y equipamiento del buque para su viaje a América. El precio de la nave fue de 97.932 reales de vellón y 18 maravedís, pero fue mucho más elevado el de su reparación y equipamiento, lo que parece indicar que se trataba de un buque viejo que había realizado ya varias travesías a América, en cuyas aguas los barcos se deterioraban rápidamente. Esta última factura ascendió a 139.608 reales de vellón y 20 maravedís, con lo que el gasto total fue de 237.541 reales de vellón y 4 maravedís. El exceso de 30.541 reales de vellón y 4 maravedís sobre los 207.000 a que ascendía el total de las acciones suscritas fue adelantado por los directores, y en la cuarta junta general de accionistas, celebrada el 22 de septiembre de 1803, se acordó que cada suscriptor adelantara la parte de esta cantidad proporcional a sus acciones.<sup>34</sup>

A mediados de abril —no conozco la fecha exacta— se abrió el registro para la carga de géneros en la nave y el día 22 de dicho mes los cuatro directores solicitaron permiso para que pudieran depositarse las mercancías en el almacén del Consulado en el Grau, por carecer Valencia de puerto y peligrar aquéllas si eran embarcadas directamente en la

<sup>33</sup> A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218.

<sup>34</sup> A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218.

nave. El permiso fue concedido al día siguiente. Algunos días más tarde debió llegar la polacra, para la que fue nombrado capitán el que ya lo fuera anteriormente, Juan Bautista Albella, de Vinaròs, que era al mismo tiempo primer piloto, contratándose asimismo un segundo piloto, contra maestre, calafate, siete marineros y dos pajes, un total pues de trece hombres.<sup>35</sup> No sabemos si finalmente fueron a salario o a partes, al menos el capitán. El registro de mercancías comenzó el 28 de abril, cerrándose el 17 de mayo. Conocemos perfectamente el cargamento gracias al Libro de Sobordo, conservado en el Archivo Canet, y cuyos datos extractamos en el Cuadro 6.<sup>36</sup>

Los datos extractados en el Cuadro 6 son muy interesantes ya que nos aproximan a la realidad del comercio valenciano con América en los primeros años del siglo XIX, y no a la actividad de un solo comerciante, como había sido el caso hasta ahora. Sin embargo pienso que no hay que realizar una lectura precipitada del documento, suponiendo de entrada, lo cual habría que demostrar con datos que por ahora no poseemos, que nos proporciona una imagen bastante representativa de lo que había sido el comercio valenciano con América al menos desde finales del siglo XVIII. Dicho de otra manera, creo que no hay que pensar que eran más o menos estas mismas mercancías las que los comerciantes valencianos enviaban a América a través de Cádiz antes del comercio directo. Podría haber sido así, por supuesto, pero por el momento es imposible demostrarlo. Al contrario, en este mismo trabajo y en el anterior que realicé sobre Mariano Canet y Montalbán, hay toda una serie de datos dispersos que parecen apuntar en sentido contrario. Durante todos los años documentados del siglo XVIII los Canet sólo enviaron a las Indias tejidos de seda, y éste fue el único género exportado al Nuevo Mundo desde la ciudad de Valencia según afirma la Memoria de la Sociedad Económica, aunque es probable que exagere. Los negocios de Mariano Canet y Longás con productos agrícolas y ganaderos, examinados anteriormente, se limitaron al ámbito geográfico peninsular y de las Baleares. Sólo a partir de 1801 —viajes del *Santo Cristo del Grao* y de *La Concepción* a Nueva España— se observa una diversificación notable de las mercancías, lo que hace muy probable que se tratara de un fenómeno reciente, posibilitado precisamente por la reducción de los fletes que fue la principal consecuencia del tráfico directo con Veracruz. El predominio de los productos agrícolas (especialmente vino y aguardientes) en este primer viaje del navío *La Sociedad Valenciana* (predomi-

<sup>35</sup> A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218. Archivo Canet, legajo 1, exp. 42.

<sup>36</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 42, "Sobordo del cargo de la polacra Concepción (alias) la Sociedad Valenciana".

CUADRO 6

MERCANCIAS EMBARCADAS EN LA POLACRA "LA CONCEPCIÓN", ALIAS  
(Valencia, 28 de abril a

<i>Cargadores</i>	<i>Tipo de carga</i>	<i>Número</i>
Vicente Carra e Hijo	cajones	13
"	"	20
"	serones	12
"	cajones	1
" 1	"	2
Gaspar Morera	cajones	4
"	"	1
"	"	1
"	"	1
"	"	7
"	"	2
"	"	2
Viuda de Mariano Canet e Hijos	cajones	8
Juan Bautista Orellana e Hijos	cajones	1
Viuda de Ruix y Roda	cajones	2
"	pipas	15
José Pastor e Hijos	cajones	1
Mariano Canet y Longás	tercios	10
"	cajones	2
"	"	3
"	barriles	100
Viuda de Lassala e Hijo	cajones	3
"	"	2
"	"	6
"	fardos	4
" 2	barriles	36
"	"	30
"	pipas	15
"	barriles	210
"	"	30
"	"	20
Vagué y Llano	pipas	25
"	barriles	150
" 3	"	30
Juan Bautista Albella	pipas	10
"	barriles	9

<sup>1</sup> Esta mercancía se embarcó por cuenta de Manuel y José Antonio del Valle, de Veracruz.

<sup>2</sup> Esta mercancía se embarcó por cuenta de Mariano Canet y Longás.

<sup>3</sup> Esta mercancía se embarcó por cuenta de Vicente Carra.

"LA SOCIEDAD VALENCIANA", CON REGISTRO ABIERTO PARA VERACRUZ  
17 de mayo de 1803)

<i>Contenido</i>	<i>Primer consignatario en Veracruz</i>	<i>Importe del flete y capa (en pesos duros y rs. pta.)</i>
Loza fina	J. Bautista Albella	
Resolis (licor)	"	
Ladrillos	"	
Tejidos	M. Antonio del Valle	
Tejidos de seda	José Antonio del Valle	324 P\$ 3
Mantas de Alcoi	M. Antonio del Valle	
Bujías	"	
Seda y elásticos	"	
Artículos de seda	"	
Loza de Manises	"	
Cordones de seda	"	
Loza de l'Alcora	"	154 P\$ 8
Tejidos de seda	M. Antonio del Valle	117 P\$ 5
Tejidos de seda	M. Antonio del Valle	16 P\$
Tejidos de seda	Fco. Serrano y Mateu	
Vino	"	254 P\$ 9
Tejidos de seda	Pedro del Puerto	10 P\$ 5
Chufas	M. Antonio del Valle	
Azafrán	"	
Aceite	"	
Aguardiente común	"	336 P\$ 8
Aceite en frascos	Gibert, Tutzo y Grau	
Azafrán	"	
Vino en botellas	"	
96 resmas de papel	"	
Aguardiente común	M. Antonio del Valle	
Aguardiente	J. Bautista Albella	
Vino	José Millet	
Aguardiente común	"	
Aguardiente	Gibert, Tutzo y Grau	
Vinagre	"	1.278 P\$ 1
Vino	Murphy y Cotarro	
Aguardiente	"	882 P\$ 6
Aguardiente	J. Bautista Albella	
Vino común	J. Bautista Albella	
Vino de Málaga	"	184 P\$ 4

<i>Cargadores</i>	<i>Tipo de carga</i>	<i>Número</i>
Cristóbal Lafora	medias pipas	20
"	cajones	15
Tomás Valls y Sobrino	pipas	7
"	medias pipas	3
"	barriles	12
"	"	60
Pedro Juan Mallén y Cía.	cajones	3
"	balotes	1
Salvador Martínez	cajones	1
Pedro Sevilla y Siurana	cajones	1
"	"	1
Viuda de Vivanco y Ortiz <sup>4</sup>	cajones	2
" <sup>5</sup>	"	2
" <sup>6</sup>	churras	12
Melchor Sacristá	cajones	15
"	"	5
"	barriles	2
"	cajones	1
Manuel María Moraga	cajones	3
Condesa de Casa-Flores	cajones	1
Francisco Mustieles	cajones	1
Francisco Vidal y Rossell	cajones	2
Francisco Prades	cajones	1

nio que parece evidente, pero que es imposible de cuantificar, ya que no conocemos ni el precio ni el volumen de las mercancías) parecen indicar la presencia de fuertes intereses agrarios en la promoción de esta primera expedición a América, sobre todo de Lassala y de Vagué y Llano. Algo así parece apuntar la tantas veces citada Memoria de la Sociedad Económica valenciana, cuando alude a "la abundancia de vinos, aguar-

<sup>4</sup> Esta mercancía se embarcó por cuenta de Domingo y Felipe de Vivanco, de Veracruz.

<sup>5</sup> Esta mercancía se embarcó por cuenta de Juan Francisco López del Diestro, de Veracruz.

<sup>6</sup> Esta mercancía se embarcó por cuenta de Joaquín Chacón.

<i>Contenido</i>	<i>Primer consignatario en Veracruz.</i>	<i>Importe del flete y capa (en pesos duros y rs. pta.)</i>
Vino	Fco. Serrano y Mateu	
Loza de Manises	"	288 P\$ 7
Vinagre	Juan Antonio Bárcena	
"	"	
"	"	
"	Fco. Serrano y Mateu	328 P\$ 8
Libros	M. Antonio del Valle	
Comedias	"	85 P\$ 4
Tejidos	J. Bautista Albella	5 P\$ 2
Tejidos	Jerónimo García del Corral	
"	M. Antonio del Valle	26 P\$ 5
Tejidos de seda	Domingo y Felipe Vivanco	
Tejidos	J. Fco. López del Diestro	
Canela de Holanda	Tomás Domingo de Acha	128 P\$
Loza de Manises	M. Antonio del Valle	
Resolis	Murphy y Cotarro	
Aguardiente	"	
Tejidos de seda	"	181 P\$ 7
Mercerías del país	M. Antonio del Valle	26 P\$ 6
Cortes de tejidos	José de las Plazas	3 P\$ 1
Tejidos de seda	M. Antonio del Valle	21 P\$ 3
Tejidos de seda	M. Antonio del Valle	32 P\$
Tejidos	J. Bautista Albella	4 P\$ 2
TOTAL FLETES Y CAPA		4.696 P\$ 3 2/4

dientes y otros frutos", pasando a afirmar a continuación que hasta entonces sólo se habían exportado tejidos de seda.

El estudio detallado que por desgracia no podemos hacer de toda la carga, sí que podemos efectuarlo con las mercancías embarcadas por Mariano Canet. Se observan fuertes irregularidades en lo que hemos venido en llamar beneficio empresarial, es decir la diferencia entre el precio de compra y el precio que figura en la factura de embarque.<sup>37</sup> Los diez tercios de chufas fueron adquiridos por Canet en Alboraiá, yendo a la mitad con Cristóbal Sanfeliu, de esta localidad, por el precio

<sup>37</sup> Como no siempre aparecen los gastos en las facturas he realizado todos los cálculos sobre los precios totales, incluidos gastos, de las mercancías.



total, incluidos gastos, de 67 libras y 8 sueldos, equivalentes a 539 reales de plata y 3 cuartos; esta misma mercancía fue embarcada por un precio total de 1.084 reales de plata y 3 cuartos, lo que supone un incremento cercano al 102 % respecto al precio de compra. Los dos cajones de azafrán contenían 75 libras castellanas y habían sido comprados por 1.124 libras, 9 sueldos y 6 dineros, equivalentes a 8.995 reales de plata y 12 cuartos; se embarcaron por 10.416 reales de plata y 13 cuartos, con un beneficio del 16 %. Los tres cajones de aceite contenían 6 arrobas castellanas, envasadas en botellas de vidrio, y fueron adquiridos por un precio total de 45 libras, 15 sueldos y 4 dineros, equivalentes a 366 reales de plata y 2 cuartos; fueron embarcados por 450 reales de plata, con un beneficio empresarial del 23 %. Los 36 barriles de aguardiente embarcados por Viuda de Lassala por cuenta de Mariano Canet costaron 1.089 libras y 16 sueldos, es decir, 8.718 reales de plata y 6 cuartos, embarcándose por el precio de 9.504 reales de plata, lo que implica un beneficio del 9 %. Finalmente los 100 barriles de aguardiente cargados por Canet directamente contenían 657 cántaros valencianos y costaron en total 2.830 libras, 16 sueldos y 4 dineros, equivalentes a 22.646 reales de plata y 12 cuartos; éstos se embarcaron por el precio de 26.400 reales de plata, con un beneficio del 17 %. Esta mercancía fue comprada por Canet en Segorbe a la sociedad Brugada y Mercader, que iba a la mitad en el negocio, interviniendo también a la cuarta parte Francisco Peyrolón y Compañía.<sup>38</sup>

El navío *La Concepción*, alias *La Sociedad Valenciana* se hizo a la vela en la playa de Valencia el 25 de mayo de 1803, llegando a Veracruz el 9 de agosto del mismo año. Las fechas del viaje no pudieron ser más inoportunas ya que el 18 de mayo se habían reanudado las hostilidades franco-británicas y aunque España se mantuvo neutral durante más de año y medio (España declaró la guerra a Inglaterra el 12 de diciembre de 1804), las circunstancias no eran favorables para la navegación atlántica. La preocupación por el probable inicio de las hostilidades debió ser grande entre los miembros de la sociedad mercantil valenciana. El 25 de junio escribían los directores de la compañía a Juan Bautista Albella a Veracruz: "En el caso de que salga vuestra merced de esse puerto antes de haber noticia de estar nosotros en guerra, procure adquirir noticias antes de estar en el Estrecho, por si acaso estuviera declarada pillar cualquier puerto del Occéano, y entonces procuraremos nosotros el que se dé allí por cumplido el registro, con lo que conseguiremos evitar algún riesgo". El 9 de julio insistían en el mismo tema, dando a

<sup>38</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 43.

Albella instrucciones más precisas: "Confirmamos en un todo el duplicado del 25 del pasado que precede, sirviendo ésta para decirle que continúan los mismos rumores de guerra y creemos que cuando vuestra merced vuelva estaremos en ella, por cuya razón el dinero que resulte líquido de los fletes lo dejará vuestra merced en poder de los Señores Gibert, Tutzo y Grau, a quienes damos orden en este correo para que lo retengan y de este modo habrá esse riesgo menos. Encargamos a vuestra merced por segunda vez el cuidado en el regreso para salvar el buque y particularmente le prevenimos que procure havilitarse lo más pronto, aunque sea salir con poca carga, pues lo que conviene es aprovechar los instantes para que en el caso de que las disputas que subsisten duren algún tiempo, lograr de estas dilaciones para llegar a España antes de declararse la guerra, pero navegando siempre con las precauciones como si estuviéramos en guerra abierta".<sup>39</sup> Finalmente las hostilidades hispano-británicas no se declararon tan pronto como se rumoreaba y el navío valenciano zarpó de Veracruz el 10 de diciembre de 1803, llegando a Valencia el 20 de marzo de 1804. Pero los beneficios de la sociedad no fueron muy elevados por "las actuales circunstancias del mar, poco favorables a la navegación de los buques españoles", tal como declara el acta de la quinta junta general de accionistas, de 13 de diciembre de 1804. Este beneficio fue de 74.661 reales de vellón y 29 maravedís, o sea 37.330 reales de plata. El beneficio bruto por fletes fue de 160.879 reales de vellón y 28 maravedís, pero los gastos ascendieron a 86.217 reales de vellón y 33 maravedís.<sup>40</sup>

A pesar de estos resultados mediocres, inmediatamente se comenzó a preparar el segundo viaje de la polacra. Ésta había resultado bastante dañada durante su estancia en aguas tropicales, y hubo que carenarla en el puerto de Els Alfacs, operación que se demoró durante algunos meses, lo que irritó bastante a los directores de la compañía, que querían abrir rápidamente el registro para su segundo viaje. El coste de esta reparación fue de 40.681 reales de vellón y 20 maravedís, lo que redujo sensiblemente los beneficios; si a este gasto sumamos los 30.541 reales

<sup>39</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 42.

<sup>40</sup> A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218. Conocemos con más detalle el beneficio concreto de una de las partidas enviadas por Mariano Canet, los 100 barriles de aguardiente en los que participaba a 1/4, junto con Francisco Peyrolón y Compañía otro 1/4, y la mitad restante Brugada y Mercader, de Segorbe. Éstos dieron un producto líquido de 31.807 reales de plata, parte de cuya cantidad vino en plata y parte en azúcar. Con respecto al precio de embarque, este retorno implica un beneficio del 20 %, y con respecto al precio de adquisición, de un 40 %. Los fletes y demás gastos ya están descontados en el producto líquido, pues eran pagados por los consignatarios en Veracruz. Archivo Canet, legajo 1, exp. 42.

y 4 maravedís que habían abonado los suscriptores para completar el precio del buque, éstos quedaron reducidos a 3.439 reales y 5 maravedís. Restando algunos gastos adicionales, la operación se saldó con una pérdida de 1.981 reales y 27 maravedís. Esta pérdida de la sociedad, de todos modos pequeña, no hay que confundirla con el beneficio particular que pudieron obtener los cargadores, favorecidos por unos fletes más baratos, y que en el caso de Canet, ya examinado, fue del 40 % (ver nota 40).

Estamos mucho peor informados sobre este segundo viaje a Veracruz de la polacra *La Concepción*, especialmente por faltar el Libro de Sobordo. Sin embargo en el Archivo Canet se conserva una nota, fechada el 2 de agosto de 1804, que da un resumen general de los cargadores, tipo de carga y número de bultos, y que se presenta en el cuadro 7.<sup>41</sup>

CUADRO 7

CARGA DE LA POLACRA "LA CONCEPCIÓN", ALIAS "LA SOCIEDAD VALENCIANA", CON REGISTRO ABIERTO PARA VERACRUZ (AGOSTO DE 1804)

Cargadores	Tipo de carga	N.º	Contenido	Total pipas
Vda. de Ruix y Roda	pipas	48	?	48
Vagué y Llano	"	50	?	50
Vda. de Lassala e Hijo	"	60	?	60
Mariano Canet	"	20	?	20
Morera (prob. Gaspar)	"	16	?	16
Manuel Cebrián e Hijo	barriles	100	?	16 1/2
Mariano Canet	"	100	?	16 1/2
TOTAL PIPERÍA ... ..				227
Vda. de Lassala e Hijo	cajones	20	botellas	7
Morera (prob. Gaspar)	"	?	loza	10
Cristóbal Lafora	"	?	loza	10
"	"	?	papel	2
Juan Bautista Poeta	"	?	papel	1
Salvador Labaila	"	?	papel	1
Pedro Juan Mallén	"	?	libros	6
TOTAL BALOTERÍA ... ..				37
TOTAL CARGA ... ..				264

<sup>41</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 42.

El predominio de la pipería sobre la balotería es aplastante: 227 pipas, a las que habría que sumar las 7 de Lassala, de botellas embaladas en cajones, es decir 234 pipas, frente a 30 pipas de balotería. La pipería representó el 89 % de la carga total. Conocemos el contenido de los cajones: loza, papel y libros, en ningún caso tejidos. Desconocemos sin embargo qué líquidos contenían las pipas, barriles y botellas, pero creo bastante razonable suponer que se trató de vino, aguardiente, vinagre y aceite, es decir productos de origen agrícola.<sup>42</sup> En este caso su predominio fue mucho mayor que en el primer viaje a Veracruz. Es bien conocida la fuerte crisis experimentada por la industria sedera el año 1804, y que se agravaría todavía más en años posteriores. Pero esta crisis coyuntural se enmarcaba en un profundo proceso de decadencia que arrancaba de finales de la década de los 80 en el siglo XVIII.<sup>43</sup> Resulta tentador inscribir en este marco el progresivo aumento de los productos agrícolas en las mercancías exportadas a América y la dedicación a este tipo de comercio de Mariano Canet y Longás desde finales del siglo XVIII. Es arriesgado deducir conclusiones generales de un estudio monográfico como el presente, y no lo voy a hacer, pero de lo que no cabe la menor duda es de que el segundo viaje de *La Concepción* a Veracruz representó una rotunda victoria de la tierra sobre la industria. Y lo que es todavía más indicativo, sin que tuviera lugar ningún cambio importante de los actores en escena: casi los mismos que comerciaban antes con tejidos de seda lo hacen ahora con vinos y aguardientes. Lo que parece demostrar, en definitiva, que el *putter-out* valenciano, comerciante-fabricante, era comerciante antes que nada, y el que tenía una visión más acertada de la realidad, como Canet, sabía adaptarse sin dificultades.

El buque inició su segundo travesía el 19 de agosto de 1804, llegó el 23 de octubre a Veracruz y sabemos que estaba a punto de cerrar registro en la ciudad mejicana el 4 de diciembre de este año, y que al capitán Albella le preocupaba el levantamiento de los negros de Santo Domingo.<sup>44</sup> Pero el peligro real lo representaban las hostilidades hispano-británicas, comenzadas de hecho en el mes de noviembre y declaradas formalmente el 12 de diciembre de 1804. El 17 de noviembre de este año los directores de la compañía enviaron al capitán Albella seis copias de una misma carta a Veracruz, Campeche y La Habana,

<sup>42</sup> En el caso de Mariano Canet sabemos que embarcó 100 barriles de aguardiente, comprado en Segorbe a Brugada y Mercader, por mediación de Vagué y Llano. Archivo Canet, legajo 1, exp. 43.

<sup>43</sup> Sobre este proceso vid. Vicente Martínez-Santos Isern, *Cara y cruz de la sedería valenciana (siglos XVIII-XIX)*, Valencia, 1981, págs. 143-162, y esp. pág. 145.

<sup>44</sup> A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218.

tres por vía de La Coruña y tres por vía de Cádiz, en que le advertían de los peligros de la guerra inminente y le daban instrucciones precisas: "Con motivo de habernos apresado los ingleses las fragatas de Lima que venían con caudales creemos como declarada la guerra, y seguramente lo estará cuando vuestra merced reciba ésta, por cuio motivo sacará vuestra merced del registro todo quanto dinero traiga por nuestra cuenta o por la de nuestras quatro casas; e igualmente todo el que traiga por los fletes de este viaje de la polacra y el saldo del anterior que quedó detenido en essa, dexándole en essa ciudad en poder de los mismos cargadores; y para lograr lo expresado se servirá vuestra merced valerse de todos los medios imaginables para conseguirlo. A fin de llegar con el menor tropiezo posible se pondrá vuestra merced quanto antes en camino para aprovechar las noches largas del invierno, navegando con toda precaución, como si fuese tiempo de guerra abierta, pues creemos mucho que lo sea quando se verifique el arrivo".<sup>45</sup> Esta carta nunca llegó a manos del capitán Albella y éste partió de Veracruz, con todo el numerario y mercancías de retorno, el 12 de diciembre, exactamente el mismo día de la declaración oficial de guerra. O bien no tuvo noticia de las hostilidades ya comenzadas anteriormente o decidió arriesgarse a navegar de regreso. El 12 de febrero de 1805, probablemente ya muy cerca de la península, según reza una carta de Canet del 8 de mayo de este año "encontró con un corsario inglés de 16 cañones que le apresó todo el cargamento y registro de plata que traía".<sup>46</sup> El dinero y mercancías que venían consignados a comerciantes de Valencia, que conocemos a través de un estadillo de los comerciantes de Veracruz Gibert, Tutzo y Grau, aparecen resumidos en el cuadro 8.<sup>47</sup>

Así acabó la corta historia de las navegaciones directas entre Valencia y Veracruz. Este mismo año zarpó también de Valencia con rumbo a Veracruz la fragata *La Rosa*, pero fue asimismo apresada por los ingleses a su regreso.<sup>47 bis</sup> De todos modos las circunstancias históricas a partir de 1805 ya nunca más fueron favorables a este tipo de empresas. A pesar del fracaso, Mariano Canet hacía un diagnóstico moderadamente optimista de la experiencia. En una carta de 18 de noviembre de 1805, dirigida a la Sociedad Económica, escribía: "La Sociedad puede prometerse que este ensayo, aunque tan desgraciadamente terminado, será bastante para llenar el fin que se propuso de instruir a los comerciantes en la práctica de este comercio directo, separándoles de la rutina de

<sup>45</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 42.

<sup>46</sup> A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218.

<sup>47</sup> Archivo Canet, legajo 1, exp. 42.

<sup>47 bis</sup> La noticia de esta segunda expedición de 1804 (la fragata zarpó exactamente el día 30 de agosto), procede de Santiago Rodríguez García, *El arte de las sedas valencianas en el siglo XVIII*, Valencia, 1959, pág. 29.

CUADRO 8

PLATA Y MERCANCIAS REGISTRADAS EN VERACRUZ A BORDO DEL BUQUE "LA CONCEPCIÓN", ALIAS "LA SOCIEDAD VALENCIANA", CONSIGNADAS A COMERCIANTES DE VALENCIA Y QUE FUERON APRESADAS POR LOS INGLESES EL 12 DE FEBRERO DE 1805

Consignatarios	Mercancía	Pesos de 128/c. y rs. de plata
Vicente Carra e Hijos	—	1.134 P 6
Vda. de Ruix y Roda	—	800 P
"	100 tercios azúcar	—
Manuel Cebrián e Hijo	200 " "	—
Pedro José Carazo	1.000 " "	—
José Salvador Burcet Hnos.	—	1.000 P
Marqués de Valera	—	30.813 P 3
Vda. de Lassala e Hijo	—	500 P
Melchor Sagristá	50 tercios azúcar	—
Salvador Labaila	—	500 P
y Ramón Cubells	—	—
Tomás Agustín Borrell	1 cajón con géneros	168 P 5
Vicente Carra	—	133 P 4
SS. Altés, Viubert y Cia.	—	505 P 3
Alberto Igual de Igual	—	200 P
Juan Bautista Albella	—	2.075 P 4
Directores Sociedad	—	2.552 P
Íd. en caja de soldadas	—	—
TOTAL TERCIOS AZÚCAR ...	1.356	—
TOTAL PESOS ... ..	—	40.383 P 1

hacerlo por Cádiz, Málaga y Barcelona, dispendiando gastos y comisiones que rebajan considerablemente los beneficios".<sup>48</sup> Pero la instrucción, a mi entender, llegaba tarde, y la comparación con el caso catalán arroja una diferencia tan abismal que se comenta sola. El comercio con América debió seguir los caminos tradicionales de la intermediación gaditana,<sup>49</sup> probablemente languideciendo, hasta extinguirse quizás después de la independencia de las colonias. Faltan muchos estudios sobre el tema y de un trabajo parcial como éste sólo podemos deducir conclusiones parciales. El estudio del comercio es una de las

<sup>48</sup> A.R.S.E.A.P.V., caja 40, exp. 1.218.

<sup>49</sup> En el Archivo Canet se conserva documentación relativamente abundante de comercio de tejidos de seda, de la sociedad Viuda de Mariano Canet e Hijos, con Veracruz, Lima y Caracas, durante el año 1804, vía Cádiz. Legajo 3, exp. 87.

áreas más desasistidas de la historia del País Valenciano en el siglo XVIII y este artículo sólo pretende contribuir a llenar este inmenso agujero en el conocimiento de nuestro pasado.<sup>50</sup>

#### APÉNDICE

*Plan de una subscripción de 150.000 reales de vellón efectivos para el armamento y mantenimiento de un buque que se dejará a fletes al comercio de Valencia para hacer el tráfico directo de este embarcadero a los puertos de América.*

(En el margen superior: Se presentó en Junta Ordinaria de 11 agosto 1802.)

1.º El buque debe ser de portada de 150 toneladas o sea 300 pipas solamente, de las que 250 será su carga para ganar los fletes y el cabiente de las 50 restantes será para llevar las áncoras, cables y demás aparejos, con el agua y provisiones de doble dotación, que se suele dar a los buques empleados en esta carrera. No combiene buque más chico, porque los fletes debe procurarse sean los mismos a poca diferencia que los que se pagan en Cataluña, que son los más económicos de todos los puertos habilitados de España, y un buque menor de esta portada no podría ganar bastantes fletes para soportar los gastos; por contra un buque maior tampoco combiene por lo largo que podría ser alistar aquí su completo cargo, siendo tan nuevo el tráfico directo de ésta con la América, y más por lo expuesto que está el buque en esta rada y cuya menor demora en su abilitación debe ser una de las principales miras que debe llevarse, por ser esta celeridad mui útil assí para el cargo como para el barco y la seguridad de entrambos.

2.º Se preferirá un bergantín a toda otra especie de buque, por ser la construcción que mejor aguanta un mal tiempo, en la que se hace la maniobra con más facilidad y menos gente, y que si sale fino suelen ser los más veleros, por cuja razón los más de los suecos y daneses que han venido en esta guerra a nuestras costas ha sido con esta clase de buques, y en la que podremos esperar más seguridad, no tan sólo en camino, si que también mientras esté ancorado en esta rada. Su tripulación regular son 8 hombres y uno ó 2 muchachos, incluso capitán y todo. A defecto de ellos los catalanes usan de polacras, que navegan con igual tripulación.

3.º Si se encuentra comprar un buque ya servido será siempre más económico que haciéndolo nuevo, o en defecto podrá verse alguno a mitad construir, que siempre les hai en los astilleros mercantiles de Mataró y Arenes de Mar.

<sup>50</sup> Los únicos estudios importantes son, hasta ahora, los de Pere Molas, *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII*, Barcelona, 1977, y "València i la Junta de Comerç", en *Estudis*, 3, 1974, págs. 55-111; el de José Miguel Palop, *Fluctuaciones de precios y abastecimiento en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia, 1977, y el de Enrique Giménez López, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valencia, 1981.

Es muy valioso el estudio de Vicente Ribes Iborra, *Comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*, todavía inédito, y promete ser importante la tesis de doctorado de Ricardo Franch Benavent.

4.º Si se efectúa la compra del buque, se buscará un piloto y pilotín de toda satisfacción y prácticos en la carrera de América, procurando sobre todo que el buque esté listo para principiar su rexistro en primeros de octubre y se cierre y se marche en primeros de noviembre, adelantando de este modo a las expediciones que se hagan de los frutos de este año de Cataluña, para que el feliz resultado de este primer viaje anime a los especuladores a repetir las expediciones.

5.º Siendo la principal mira de esta subscripción el fomentar el comercio directo con nuestras Américas, llegado allá el buque, el capitán debe solicitar solamente cargo de regreso para ésta, o Barcelona o Alicante, sin admitir otros fletes para qualquier otro destino, aunque sea con conocido beneficio del buque, o sea los interesados en él, procurándose sólo repetir las expediciones directas quanto se pueda; pero en beneficio de la misma subscripción, si hai mucha carga quando se abra el rexistro, se preferirá la balotería y caxones a la pipería, pues aquéllos por ser género de más valor y menos bulto pagan siempre 1/3 más de fletes que la pipería, lo que es a un mismo tiempo en beneficio de la subscripción, por el maior flete, y en beneficio del pays, por el mayor interés del cargamento.

6.º Como en la celeridad está el beneficio de las más de las expediciones de mar, deberá formarse una comisión de tres o quatro individuos de la Sociedad y subscripción, para que entiendan en todo el manejo de esta dependencia y den cuentas al fin de cada viaje.

7.º Se determinará por la subscripción si el capitán y tripulación deberán ir a salario o a la parte, pues hai razones en pro y en contra de uno y otro estilo, aunque como hai bastante probabilidad de que se pueda hacer trabajar este buque, el salario podría ser lo menos costoso.

8.º Cada acción deberá ser al menos de 2.000 reales de vellón y si el capital propuesto no bastase para la compra del buque y su doble dotación, con el dinero que se debe llevar a bordo para lo que se ofrezca en el viaje, se determinará por la Sociedad si se ampliará la subscripción, o en defecto puede tomarse dinero a riesgo sobre los fletes, para suplir lo que falte.

9.º La Real Sociedad podrá interesarse en las acciones que determine y como es un fondo público, podrá asegurarse sobre la plaza en cada viaje, que para ida y buelta no excederá el premio de 7 a 8 por 100, calculado sobre el curso del día.

10.º Serán preferidos siempre para cargar los subscriptores, baxo las reglas que la Sociedad o la comisión estime convenientes, singularmente si un cargador de pipería, siendo subscriptor, sería preferido a otro cargador de balotería no siéndole.

11.º Habrá siempre otras prevenciones que deber hacer en la execución de la empresa, las que podrán dexarse a disposición de la comisión.

#### Adiciones al Plan

1.º Puede ampliarse la portada del buque hasta 200 toneladas, o sea 400 pipas, para facilitar maior lugar para la aguada y evitar en lo posible hacer arribadas y facilitar que pueda traer en retorno maior porción de plata por permitirse tan sólo 1.000 pesos duros por tonelada.

- 2.º Se cuidará que sobre todo en los primeros viajes el capitán y piloto sean catalanes, porque a más de ser mui prácticos ya en esta carrera, es donde podrán ajustarse en más conveniencia y elijirse más fácilmente gente de quien poderse fiar.
- 3.º Según lo deliberado en junta de la Real Sociedad Económica el capital de la subscripción será de 200.000 reales de vellón y cada 4.500 reales de vellón harán un voto en la junta general de accionistas, sea en 3 acciones a nombre de un mismo subscriptor o de distintos, que elijirán uno de entre sí que les represente.
- 4.º Después de la salida de ésta del buque, se dará a los subscriptores una nota del total gasto en su compra y abilitación para este viaje, con demostración del efectivo que pueda quedar sobrante sin empleo, o del dinero que se haya debido tomar a riesgo sobre los fletes, en caso de necesidad de recurrir a este extremo, y en adelante a cada vez que salga de ésta el buque se dará igual noticia, con expresión de los beneficios que han resultado hasta el día, de modo que cada cuenta que presentará la comisión será el producto de los fletes ida y de retorno y el coste de la abilitación del viaje que se acabará de emprender.
- 5.º Se cree oportuno que la presentación de estas cuentas se haga en junta general de accionistas, y en consecuencia se reparta cada vez el beneficio que resulte hasta aquel día a los dueños de las acciones, presidido por la Sociedad.
- 6.º Se fixará el término de esta subscripción a 4 viajes redondos, esto es de ida y buelta, siendo más a propósito fixarse por viajes que por años, y pasado este término se hará un Balance General y exacto, y quedará terminada la 1.ª sociedad difinitivamente y a estilo de comercio, sin perjuicio de que se empieza otra nueva por los mismos suscriptores o distintos, prefiriéndose en tal caso los actuales, (y) los accionistas serán libres de renovar la subscripción o terminarla difinitivamente. Esta determinación deberá tomarse a la salida de ésta del buque en su último viaje de los de la actual subscripción.
- 7.º No se fixa época para hacer las expediciones, éstas se verificarán tan pronto como se pueda, y en América el buque no esperará más tiempo que el necesario para buscar fletes de retorno.
- 8.º El total importe de la suma en que cada accionista se subscriba será entregado en metálico, y de contado y por entero en el instante que se efectúe la compra del buque.
- 9.º Las acciones podrán endosarse al modo de los Vales Reales, para lo que se harán en un pliego de papel, y se dexará un gran margen para notar en él los repartos de beneficios que se hicieren, y cómo se han satisfecho. Al endosar qualquier acción deberá presentarse a uno de los directores, quien rubricará este endoso y tomará nota del nuevo propietario, para gobierno en las convocaciones y comprobar la identidad de las acciones.

(Archivo Canet, legajo 1, exp. 42.)