

## CIUDAD SIN PUERTO. EL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DEL TRIGO ULTRAMARINO HACIA MADRID DURANTE EL SIGLO XVIII

José Ubaldo Bernardos Sanz

UNED – Madrid.

### **Introducción**

La historiografía sobre el comercio ultramarino de cereal y el abastecimiento de las poblaciones mediterráneas durante la edad moderna tiene ya una larga tradición: El trabajo de F. Braudel contenía buena parte del germen que serviría para estimular las investigaciones sobre este aspecto como refleja por ejemplo la excelente obra de M. Aymard<sup>1</sup>. Ambas cubren un periodo de efervescencia, como es el siglo XVI, que marca buena parte del auge del comercio cerealista. Sin embargo, a pesar de lo espectacular de la información sobre el tema tanto en calidad como en cantidad, como en su día también señaló E. J. Hamilton para el caso de Valencia, M. Aymard se preocupa en aclarar que el comercio marítimo de cereal era un pequeño porcentaje del trigo consumido en el área, si bien estratégico para el abastecimiento de ciertos núcleos urbanos y sobre todo en especiales coyunturas. Durante el siglo XVII la merma demográfica y la crisis económica interrumpió en buena medida estos desplazamientos. Sin embargo, el siglo XVIII conoce una nueva fase de auge, coincidiendo con la recuperación demográfica y económica de las regiones litorales mediterráneas. Estudios como el de I. Fazio para Sicilia, muestran el nuevo papel de la economía de exportación de zonas tradicionales vinculadas al comercio de cereal<sup>2</sup>.

El caso español todavía no ha profundizado en los estudios sobre el comercio de cereal ultramarino. En ciertos aspectos, este comercio está ligado a los problemas urbanos y económicos de regiones concretas en el litoral, tal como reflejan los estudios de Guiral para la Valencia del siglo XV, o los ya más centrados en el siglo XVIII de Palop para Valencia, Giménez en Alicante, o Roman Cervantes para Cartagena<sup>3</sup>. Menos tratado es

---

<sup>1</sup> Ver M. Aymard (1966) *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle*. Paris. S.E.V.P.E.N

<sup>2</sup> I. Fazio (1993) *La política del grano. Annona e controllo del territorio in Sicilia nel Settecento*. Milano. FrancoAngeli.

<sup>3</sup> J. Guiral-Hadziiossif (1989) *Valencia. Puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia, Edicions Alfons el Magnanim (edic. original francesa public. La Sorbonne); J. M. Palop (1977), *Hambre y lucha antifeudal. Las crisis de subsistencias en Valencia (siglo XVIII)*. Madrid. Siglo XXI.E. Giménez López (1981) *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo*

el caso de las importaciones hacia el interior. Aunque no son habituales, resultan significativas porque marcan la intensidad de las coyunturas de escasez y reflejan los momentos críticos del abasto en la Corte. Una excepción notable, aunque lamentablemente sin continuidad, es la del trabajo de J.M. Palop (1976)<sup>4</sup>.

Esta comunicación tiende a subrayar, partiendo del trabajo de Palop, el papel que en ciertas coyunturas desempeñó el abastecimiento ultramarino con destino a la Corte, la incapacidad de la producción interior y los efectos sociales y políticos de medidas de tal envergadura, por su complejidad y sus costes. Madrid tuvo que optar varias ocasiones por el trigo ultramarino ante la incapacidad del modelo agrario del interior castellano en asegurar el abastecimiento ante el incremento de su población. Y analizaremos con detalles las condiciones de la crisis de 1764-1766, con las secuelas políticas que tuvo.

***Aspectos generales de las importaciones de cereal a Madrid. El auge del trigo del Rey.***

Las fases de crisis en la producción cerealista castellana tuvieron hondas repercusiones en Madrid, que se había convertido en el mercado natural de los excedentes castellanos. A medida que se hace efectiva la recuperación económica allá por los años finales del siglo XVII la Corte vuelve a cobrar vitalidad y el crecimiento de su población se hace notar a la hora de hacer frente a las necesidades de alimentarlo.

Madrid dista unos 350 kms de Valencia, y unos 400 de Alicante o Santander. Nunca había requerido cereal procedente del mar, debido a los elevadísimos costes que suponía su transporte, aparte de la dilación del proceso que llevaba consigo la importación de granos. Su sistema de abastecimiento había sido planteado para requerir los suministros del interior y si los problemas agrarios se agudizaban, sólo había que extender el radio de las compras. Las malas cosechas de fines del siglo XVI a veces plantearon la compra del trigo de Berbería, pero nunca se llevaron a efecto. La crisis de 1630-31 fue resuelta con un impresionante despliegue de medios utilizados para desplazar cereal de Andalucía, zona que no había padecido la escasez. El resto del siglo se salvó sin problemas agudos de escasez, debido en buena medida a la baja presión de la demanda.

---

*régimen*. Valencia. Institución Alfons el Magnánimo; C. Román Cervantes (1990) *El comercio de granos y la política de abastos en una ciudad portuaria*. Cartagena 1690-1760.

Sin embargo, el impulso que se observa durante el último cuarto de siglo en Castilla, genera un incremento demográfico general que se hace patente también en la Corte. La crisis de 1698-1700 en el interior castellano muestra la fragilidad del sistema de abastecimiento madrileño, que se centraba en la comercialización del trigo castellano situado al Norte de la Meseta. Los problemas combinados de escasa cosecha, en el transporte para hacer efectivas las llegadas de trigo y harina, y un sistema de abastecimiento de otros productos también afectados por la carestía y la corrupción derivaron en el primer motín que se tiene noticia en la capital. El denominado motín de Oropesa en marzo de 1699, que tiene un impacto político inmediato en el gobierno, ya que saca al exterior la rivalidad de los partidarios que lucharán inmediatamente en la sucesión de la dinastía a la muerte de Carlos II<sup>5</sup>.

Pero el trasfondo del motín se encontraba en las difíciles condiciones de la población en 1699, tras una cosecha muy escasa el año anterior y la previsión de que la siguiente no iba a mejorar mucho. Ante la gravedad de la situación en el interior castellano, se decidió habilitar la importación de trigo, encargando comisiones a Nápoles y Sicilia para el envío de cerca de 100.000 fanegas. El hecho en sí es tremendamente sintomático de la gravedad de la situación y anuncia el cambio de rumbo en la política de abastecimiento que marcaría las coyunturas más complicadas del siglo XVIII. También se anuncia este mecanismo extraordinario como fuente para reafirmar la legitimación del gobernante: es el trigo por cuenta del Rey, como rezan los documentos de las fases de importación<sup>6</sup>, cuya generosidad trata de resolver las angustias de la población, y que debe tener una traducción visible. En 1700 el propio presidente del Consejo de Castilla reafirma esta idea, aunque tuviera un coste económico añadido:

“la esperanza de buena cosecha podría persuadir vender dicho trigo en aquellas partes para desempeño del Pósito y dejarle con más caudal para en adelante ha parecido conveniente que se vea entrar en Madrid este socorro porque se logre visiblemente el fruto de las piedades del Rey nuestro señor ...”<sup>7</sup>

Esta vía de legitimación se hacía sin reparar en costes, porque de lo contrario peligraba la estabilidad política del entorno del gobierno. Y así, una vez abierta la vía del recurso

---

<sup>4</sup> Palop, José Miguel (1976), “El litoral valenciano y el avituallamiento triguero de Madrid. Hambres de 1754 y 1766” *Estudis*, 5, pp. 125-155

<sup>5</sup> T. Egido, (1980), “El motín madrileño de 1699”. *Investigaciones Históricas*, 2, pp. 253-294.

<sup>6</sup> Ver, por ejemplo, en 1752-54, la denominación en AVM, Pósito, 1-56-1.

<sup>7</sup> AVM, Pósito, 2-19-2. El subrayado es mío.

al cereal ultramarino, las crisis más fuertes tuvieron la respuesta por este medio, como sucedió con las casi 300.000 fanegas que se trajeron entre 1752 y 1754 para salvar nuevamente una complicada situación en Madrid.

A medida que la expansión agraria del siglo XVIII generaba un paralelo incremento de la población, el modelo de crecimiento se hacía más débil, al estar basado en un esquema de distribución del excedente muy desigual y oneroso para el productor directo, cada vez más gravado por los derechos feudales, diezmos e impuestos reales. La expansión agraria nuevamente se hizo con carácter extensivo, y sin articular una producción combinada que pudiera sostener las rentas de los campesinos. Así, el fantasma de las crisis agrarias permanecía latente, agravado por una población que cada vez veía más mermadas sus posibilidades de consumir algo más que pan. Esta situación se trasladaba a las ciudades, físicamente porque muchos habitantes de los pueblos se refugiaban en los centros urbanos a la espera de la caridad de instituciones o la posibilidad de un empleo. Pero también en términos de degradación de la situación económica para muchos trabajadores artesanales, que veían que los precios de los alimentos y productos básicos se encarecían desmesuradamente. Madrid se hallaba en el interior y recibía estos problemas. La segunda mitad del siglo XVIII estuvo marcada por la fragilidad del sistema, que se vería totalmente desbordado con la crisis de 1802-1804, momento en que la coyuntura agraria obligó a activar todos los recursos disponibles, y la capacidad de crédito que se tenía para acercar no sólo a Madrid, sino a numerosos lugares de todo el país el trigo necesario para la subsistencia de numerosos lugares repartidos por el Mediterráneo, norte de Europa e incluso cantidades de harina llegadas desde Norteamérica.

Las importaciones de cereal, como ha destacado M. Aymard, tenían unas constantes que podríamos calificar de “técnicas”: desarrollo de contratas con casas comerciales, fletamiento de barcos, proceso de descarga, medida y almacenamiento en los puertos, dinámica de los traslados desde los centros de embarque, recursos financieros empleados en los costes que generaba el desplazamiento, etc. La procedencia del trigo en estas coyunturas se centra en Sicilia y Nápoles, con una fuerte vinculación con la monarquía española durante toda la Edad Moderna. Esta vinculación política favorece los intercambios con una de las principales economías exportadoras del Mediterráneo, a

diferencia de lo que ocurría con el caso de Venecia, como expone Aymard. En el caso de Madrid había unas constantes diferentes de las de los núcleos litorales, que se centraban básicamente en activar medios de transporte terrestres para hacer llegar en el tiempo oportuno el cereal. Como la distancia era enorme, este traslado debía hacerse en escala, poniendo en el trayecto puntos de almacenamiento desde donde una segunda fase completase el proceso. En 1700 el punto intermedio se establece en Albacete, a más de 130 kms de Alicante y más de 250 km de Madrid, mientras que en 1764-66 se habilitarán almacenes especiales en la localidad de San Clemente para el trigo del Mediterráneo, mientras que el del norte tendrá dos escalas principales: Reinosa y Valladolid. La importación de gruesas cantidades de trigo movilizaba enormes recursos y sobre todo empleaba numerosos agentes encargados del acarreo, en ocasiones utilizando la vía del embargo. En la crisis de 1752-54, se producen manifestaciones contra este recurso que recaía sobre las economías campesinas y de empresas de transporte, que se veían obligadas a desplazarse contra su voluntad<sup>8</sup>. Las deficiencias de los itinerarios y de los sistemas de transporte, unidas a la mala previsión y la excesiva longitud del trayecto provocaban un desfase entre necesidades y provisión, lo que significaba a la postre que parte del grano comprado quedaba sin salir de los puertos adonde había llegado porque la nueva cosecha hacía inútil el enviarlo a Madrid, lo que originaba nuevos problemas para desprenderse de ello al menor coste posible. En 1700 la nueva cosecha supone que más de la mitad del trigo comprado para Madrid es malvendido por la zona levantina y lugares del interior<sup>9</sup>

Aparte de estas constantes, la importación de cereal también tenía variables específicas según la coyuntura. Si en la crisis de 1700 la importación había seguido a los efectos de un motín en la Corte, en la de 1804 el tráfico de cereal se ve condicionado por la guerra entre Francia y Gran Bretaña, que dificultaba el tránsito de barcos cargados de cereal que partían desde suelo francés, lo que obligó a establecer sistemas simulados de comercio a través de barcos con pabellón neutral que llegaban a España a través de Portugal<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Ver J.M. Palop (1976), p. 126-9 y apénd. 151-55

<sup>9</sup> Se tuvo que vender el trigo hasta en Castellón, y también en Villena, además de las ventas en Alicante, como refleja la correspondencia a partir de abril, AVM, Pósito 1-19-2.

### ***Una coyuntura penosa (1763-66)***

De todas estas fases en que se produce la importación de cereal ultramarino con destino a Madrid, ninguna despierta más interés y tiene implicaciones más extensas que la que tiene lugar en la década de 1760. Podemos observar en ella numerosas connotaciones, pero sobre todo, el desarrollo de unos años explosivos con fenómenos generalizados de revuelta desconocidos hasta entonces.

Se parte de una crisis agraria sin precedentes. Las cosechas habían comenzado a dar signos de debilidad desde el mismo año 1761<sup>11</sup>. En estos momentos el mercado de referencia para el abastecimiento de Madrid, Arévalo, conocía la venta de cereal por las iglesias parroquiales a los precios máximos establecidos en la legislación. De los 16-17 reales a que se había vendido la fanega en 1760 se había pasado al límite que marcaba la tasa, 28 reales, un año después. A partir de entonces el precio del trigo no varió, salvo para superarlo en 1764, cuando todavía no se había liberalizado. Esto supone que desde la cosecha de 1761 están disminuyendo las reservas entre los propietarios de los granos, en un momento en que la población está creciendo a un ritmo muy fuerte. Este hecho enseguida viene asociado con picos de mortalidad, asociados a epidemias en buena parte de la península. V. Pérez Moreda detecta el impacto de la mortalidad entre 1762-65 como el de mayor intensidad de todo el siglo en el interior, a lo que se suman los análisis de Palop y Torres Sánchez en las zonas litorales. En Madrid se aprecia un sensible aumento de la morbilidad desde 1762<sup>12</sup>.

Como observamos en el gráfico 1, el abastecimiento madrileño comenzó a notar el impacto de la coyuntura. Si entre septiembre de 1760 y el mismo mes de 1761 los panaderos sacaban del Pósito unas 1.000 fanegas diarias, el último trimestre de 1761 registró ya una subida de las cantidades medias de salidas diarias del Pósito de 1.640 fanegas. A partir de 1762 las cantidades se incrementan y se puede decir que durante

---

<sup>10</sup> AHN, Consejos, leg. 49440.

<sup>11</sup> P. Vilar (1973), “el motín de Esquilache” y las “crisis del antiguo régimen”, *Revista de Occidente*, nº 107, febrero, p. 205, la anticipa un año.

<sup>12</sup> Los datos demográficos en V. Pérez Moreda (1980) *Las crisis de mortalidad en la España interior. Siglos XVI-XIX*. Madrid, siglo XXI, p. 117. Para Madrid, M. Carbajo (1987) *La población de la villa de Madrid desde fines del siglo XVI a mediados del siglo XIX*. Madrid, Siglo XXI, p. 95. Sobre los efectos en Cartagena, R. Torres Sánchez (1998) *Ciudad y población. El desarrollo demográfico de Cartagena durante la Edad Moderna*. Cartagena, pp. 176-179.

año y medio que el precio se ha estabilizado en 30 reales, los panaderos sacan una media de 1.800 fanegas diarias, lo que técnicamente puede considerarse como que el Pósito suministraba el total de la provisión de la panadería urbana, a la que había que sumarse la aportación de la panificación por particulares y comunidades religiosas. La nueva subida a 34 reales incentivó aún más las salidas de cereal, hasta las 2.220 fanegas diarias entre septiembre de 1763 y febrero de 1764. La subida del precio a 38 reales mantuvo en principio las salidas, pero a partir de febrero se dispararon hasta las 2.335 fanegas. El Pósito se había convertido en el único agente que introducía trigo para el abastecimiento de Madrid<sup>13</sup>.

Una vez que se observa la penosa cosecha de 1764, Esquilache desde su puesto en la secretaría de Hacienda como hombre fuerte del gobierno de Carlos III, procede a contratar trigo del exterior y asegurar el abastecimiento de la capital "para contener la escandalosa perjudicial codicia de los propietarios del trigo, particularmente de las dos Castillas que le han escondido y encerrado, todo con el detestable fin de venderle a precios subidísimos en grave daño del público"<sup>14</sup>. Desde septiembre establece contratos con casas comerciales repartidas por Francia, Inglaterra, Holanda e Italia, que se ocuparán de fletar los barcos con los que se transportará el trigo desde los puertos de origen. Las primeras contratos con destino a los puertos del Mediterráneo ascienden a unas 290.000 fanegas: 100.000 en Palermo al marqués Antonio de Gregorio; 50.000 en Nápoles a D. Atonio Spinelli, 50.000 a los comerciantes Timon y Chaudiere de Marsella; 40.000 en Inglaterra por conducto de Aragorri; 20 a 25.000 a Luis Martínez Beltrán de Génova El propio Esquilache ordena a las autoridades encargadas de recibir el trigo en los puertos que activasen rápidamente los envíos hacia la capital en razón de la penuria del Pósito, que disponía de muy escasas reservas<sup>15</sup>.

El cereal va llegando a los puertos desde el mes de octubre de 1764. Los comisionados en los distintos puertos van haciendo relato de las circunstancias sobre las llegadas de los navíos. Desde la Corte Esquilache remite un formulario a los comisionados para

---

<sup>13</sup> Un análisis de esta coyuntura en J.U. Bernardos (inédito) *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros de Sangarcía y Etreros durante la Edad Moderna*.

<sup>14</sup> AHN, Consejos, leg. 49195, comunicación del 6 de septiembre de 1764.

<sup>15</sup> Ibid, 24 de septiembre.

que establecieran una relación normalizada de las llegadas y envíos procedentes de los puertos, que deben remitir semanalmente a Madrid<sup>16</sup>.

El trigo se va descargando y comprobando la cantidad, haciendo equivalencias entre las medidas de los lugares de carga y la fanega castellana, y también la calidad. En cuanto a la primera, la norma más usual era el sistema del *escandallo*, que se hacía a través de una muestra remitida desde el lugar de carga en un recipiente cerrado y lacrado, para que fuera comprobado por un fiel medidor del puerto de llegada y así observar la equivalencia. En 1700 la novedad de la importación de cereal para Madrid había obligado a enviar por el Consejo de Castilla una medida castellana, la fanega, para obtener la equivalencia, ya que en Alicante, puerto donde arriban las principales partidas, rige el cahíz como medida de áridos. Ahora los muestreos se hacían tanto para valorar la cantidad correcta como para establecer el grado de bondad del mismo, porque a veces venía sucio o humedecido.

La tabla 1 y el gráfico 3 nos muestran la dimensión de las operaciones. Casi todo el trigo del norte se descargó por Santander<sup>17</sup>. La relación de llegadas nos dice que llegaron 522.114 fanegas. De ellas algo más de 509.000 en 216 embarcaciones fletadas desde puertos de Francia, Inglaterra y Holanda. Más del 53% de la carga y un 72% de los barcos procedía de fletes con origen en puertos franceses, donde destacaba el de la Rochela, donde habían cargado casi 66.000 fanegas en 40 embarcaciones. Sin embargo, los navíos ingleses tenían una mayor capacidad de carga, ya que representando sólo el 18%, enviaron más de un 36% del cereal. El resto fue fletado en naves holandesas, probablemente reexportación de trigo procedente del Báltico, que era común como producto de comercio holandés en el siglo XVIII. La mayor parte del trigo tuvo que recorrer más de 400 kms haciendo dos escalas en Reinosa y posteriormente el grueso se dirigió a través de Valladolid. Madrid termina recibiendo 427.236 fanegas y el resto fue

---

<sup>16</sup> Ibid, El 12 de noviembre de 1764: Cargo y data del trigo que por disposición del Exmo Sr. Marqués de Squilace se hace venir a este puerto de diferentes parajes de fuera del reino por cuenta de la Real Hacienda para el Pósito de Madrid

Cargo: En ... de 1764 llegó el navío o embarcación de bandera ...su capitán ..., procedente ... con ... (fanegas) ... (sacos)

E ir siguiendo de este modo, poniendo en la razón de cada semana lo que en la anterior haya quedado existente en los almacenes

Data: En ... de ... 1764. Con .... carros, galeras o acémilas a cargo del capataz NN se han remitido a Madrid ... (fanegas) ... (sacos) Alicante, a .... de .... 1764.

destinado al aprovisionamiento de ciudades y lugares especialmente desabastecidos o desviado a otros núcleos del litoral, como Bilbao o San Sebastián<sup>18</sup>.

Los gastos estimados en estas compras pueden advertirse a través de una muestra de las facturas abonadas por todos los conceptos. De las compras de trigo disponemos de los pagos de casi el 70% de lo comprado, es decir, 361.928 fanegas. El total reembolsado ascendió a 12.432.695 reales. Es decir, un coste de 34 reales por fanega puestos en el barco. Estos costes incluían las esteras, los fletes de portear el trigo hasta el barco, el pago de medidores y cargadores, los derechos de salida, gratificaciones, partes de cartas, el 2% de la comisión y un 0,5% por quebranto de giro o seguro<sup>19</sup>. A estos había que agregar el gasto originado por el flete del barco y las operaciones de descarga, almacenaje y comisiones diversas, que suponían más de 3,5 reales por fanega. En definitiva, el precio del trigo sólo puesto en Santander suponía 38 reales. A partir de aquí el trigo debía recorrer una distancia de más de 400 km por vía terrestre, que se estableció en escalas fundamentalmente a través de Reinosa y Valladolid<sup>20</sup>. No es extraño aventurar que el trigo tuviera, siendo modestos otro incremento de 30 reales como mínimo, lo que supondría un precio de 68 reales la fanega, puesto en Madrid.

Mediterráneo.- El trigo ultramarino entre octubre de 1764 y junio de 1766 llega a Valencia, que recibe 51.382 fanegas, Cartagena con 274.675 fanegas y, sobre todo, a Alicante, que recibe 861.790 fanegas en 194 barcos. Como se observa a través de la muestra alicantina (tablas 2 y 3 y gráfico 4), las cantidades llegaron desde diversos puntos, sobresaliendo el trigo siciliano, que, cargado en un centenar de barcos suponía más de 527.500 fanegas superando el 60% del total<sup>21</sup>. En mucha menor medida llegaron cantidades desde Nápoles y Marsella, siendo insignificantes las procedentes del resto de lugares. Aunque es de destacar como significativa los barcos con origen en Londres, y en Le Havre<sup>22</sup>. Valencia fue el destino de buena parte del trigo fletado desde Marsella. El grano de origen marsellés no quiere decir que tuviera una procedencia cercana. Por

---

<sup>17</sup> Varias partidas procedentes de Le Havre y Londres pasarán a través del estrecho de Gibraltar hacia los puertos del Mediterráneo.

<sup>18</sup> AGS, Tribunal mayor de Cuentas, leg. 2

<sup>19</sup> AGS, Tribunal mayor de Cuentas, leg. 1

<sup>20</sup> AGS, TMC, leg. 13. El intendente de Valladolid envió más de 340.000 fanegas.

<sup>21</sup> Si hacemos caso de los datos de I. Fazio (1993), p. 208, las exportaciones sicilianas del bienio supusieron unas 805.300 salmas. En consecuencia, el abasto de Madrid había movlizado en principio más de un 13,5% del total.

lo que sabemos de algunos detalles de barcos, se advierte que el trigo de estas contratas es el tipo de trigo fuerte de Levante. Por ejemplo el 27 de octubre de 1764, el comisionado en Alicante informa que “la mañana del 23 entró una carraca cargada de trigo fuerte de Levante por remesa de la casa de Timon y Chaudiere de Marsella, de la más perfecta calidad que puede desearse por lo claro y el grano bien nutrido”<sup>23</sup>.

Resulta interesante conocer la nacionalidad de los barcos (tabla 4 y gráfico 5), un indicio del control económico del transporte y comercio marítimo. A través de las cifras del tráfico de trigo con destino a Alicante, observamos que la carga remitida al puerto llega en un 32% en barcos holandeses, superando a los ingleses, que transportan un 31% del total. Mucho menos importante es el porcentaje de la carga de las naves francesas, sólo un 15%. Incluso tenían cierto papel en el comercio, las flotas danesa y sueca, con un 7 y 6% respectivamente, similar a una potencia tradicional, aunque ya en fase de decadencia, la veneciana, y Ragusa, sólo tiene un 6% cada una. Merece destacarse que no hay siquiera un barco de bandera española que haga estos trayectos, síntoma del escaso peso de la marina mercante en el Mediterráneo y de la escasa presencia de la flota, un lastre que sentían los proyectistas ilustrados como una de las causas del atraso y la pérdida de influencia de España como potencia.

El tipo de barcos es variado, y da idea de la capacidad de las flotas en el desplazamiento de la carga. Por ejemplo, la mayor parte de los barcos franceses son polacras, tartanas, y pingües, con baja capacidad de carga. Frente a ellos las embarcaciones holandesas vienen denominadas como navíos, con una gran capacidad de carga. De los 15 navíos con mayor carga, 11 son holandeses, y por eso, a pesar de que Holanda flete un barco más que Francia, le permite superar el doble de lo que transportan las embarcaciones galas. El comisionado en Alicante solicitaba a Esquilache que no fletasen barcos del tipo de las tartanas, sobre todo en un periodo del año sujeto a temporales, ya que se perdería notable carga<sup>24</sup>. En la relación que da el comisionado en Alicante a Esquilache

---

<sup>22</sup> AGS, Tribunal mayor de Cuentas, leg. 7.

<sup>23</sup> AHN, Consejos, Leg. 45195

<sup>24</sup> Ibid, Ortiza a Esquilache, 27 de noviembre de 1764

Le previene que "A los comerciantes Timón y Chaudiere de Marsella me ha parecido prevenirles procuren valerse para las remesas que deben continuarme de más sólidos bastimentos para en el tiempo fuerte de esta estación que lo son las tartanas, en que me ha hecho la mayor parte de las que hasta ahora he recibido porque de lo contrario estamos expuestos a las pérdidas de las muchas averías que padecen esta naturaleza de buques a cualquiera temporal".

anota entre otros el caso de las 1837 fs. y 3/4 que han rendido las 635 cargas y media de la remesa fletada desde Marsella de la contrata de Timon y Chaudière en 1271 sacos que ha entregado solamente de los 1400 que conducía la tartana francesa S. Honorato Cap. Jayme Roustang que arribó el día 5 de nov. arrojó al mar en el temporal que padeció los 129 sacos que ha dejado de entregar para el cumplimiento de los 1400. Otra tartana de la misma nacionalidad, lugar de carga y comisión, que había llegado el 19 de noviembre también se vió obligada a soltar un lastre de 82 sacos. Situación que también notifica el comisionado de Cartagena a comienzos de 1765<sup>25</sup>

En principio, estos problemas se paliarían con los seguros marítimos, que se escrituran para proteger el cargamento. Estos seguros variaban según los puertos y las temporadas. Por ejemplo, los navíos fletados de Holanda entre febrero y mayo de 1765 tenían un gasto de seguros del 10% sobre la carga, los trigos desde Burdeos y el Havre corrían con un sobreprecio del 20% y los de Nantes y Vannes con un 15%<sup>26</sup>. Sin embargo, no en todas las contratas se suscribieron seguros, como muestra una carta de 10 de diciembre sobre el trigo descargado en los puertos del Mediterráneo, ya que en lugar de establecer seguros se recurrió al auxilio divino<sup>27</sup>.

El porte desde los puertos a San Clemente se satisfacía por mitad desde el origen y el destino de la carga. En noviembre de 1765 el comisionado de San Clemente declaraba que la fanega de trigo importado salía en los puertos a más de 45 reales, llegando encarecida a San Clemente en más de un 50%, ya que estimaba que debía haberse

---

<sup>25</sup> AHN, Consejos, leg. 45195. La carta de Alicante en 23 de noviembre de 1764. Las aportadas en Cartagena de, 23.02.1765

"El capitán veneciano Domingo Taraboccia que con su navío la Providencia Divina cargó en Licata 1765 salmas de trigo me ha consignado 8439 fanegas. de bueno, 129 de averiado y 30 de inútil, como se manifiesta del adjunto testimonio que sólo dirijo a VE para su noticia, pues habiendo padecido este capitán una tormenta que le obligó echar al mar parte de su artillería y roto algunos aparejos ..."

Cartagena 23 de marzo de 1765

El capitán inglés Roberto Kay concluyó su descarga y ha entregado 7316 fanegas de trigo bueno; 352 de averiado tal que ha sido preciso sacarle de la bodega con azadón, y las restantes 375 y 9 celemines del completo de su carga las ha arrojado al mar precisado del temporal que padeció en las inmediaciones de esta costa, quedando solo que reglar la avería que será de bastante consideración, a causa del gran quebranto que ha padecido el navío pues además de haber roto los masteleros, cofas y ha perdido su lancha, y hundídole parte de su cubierta, lo que aviso a VE en cumplimiento de mi obligación y por la misma remitiré a VE documentada debidamente la expresada avería para los fines que sean de su agrado ..."

<sup>26</sup> AGS, TMC, leg. 2

<sup>27</sup> El 10 de diciembre desde Palacio se envía una orden a la Tesorería mayor de Hacienda para el "pagamento de 16.000 reales a D. Domingo Martínez de Ron, encargado de distribuirlos a los conventos

vendido a 65 reales y 20 maravedís<sup>28</sup>. El comisionado evaluaba al alza los costes. Desde Alicante se enviaron a San Clemente 529.852,5 fanegas, que tuvieron un coste por el traslado terrestre hasta los almacenes manchegos de algo más de 17 reales por fanega<sup>29</sup>, incrementando el coste del grano casi un 40% en esta escala. Desde Valencia por ejemplo los costes de transportar 38.425,5 fanegas hasta San Clemente supusieron 14 reales que, añadidos a los 40 como mucho que resultaba el total, salía la fanega puesta en San Clemente a unos 54 reales<sup>30</sup>. Haciendo un somero cálculo, el trigo de los puertos mediterráneos no podía salir en Madrid a menos de 75 reales por fanega, y se estuvo vendiendo a 38 reales hasta fines de 1765.

### ***Las importaciones y el conflicto.***

Resulta extraña la escasa mención que se hecho a la relación entre las importaciones de cereal como una más de las causas del malestar reinante en algunas zonas para estallar posteriormente como imitación del motín madrileño en 1766. En este sentido hay que tener en cuenta la colisión de varios factores: las dramáticas condiciones que había originado la crisis agraria, inusualmente larga, las distorsiones generadas por las importaciones de cereales y la aplicación de la nueva legislación que abolía la tasa de los cereales y decretaba la libertad de comercio interior.

Desde septiembre de 1764, Esquilache había ordenado que se activasen rápidamente las conducciones de modo que se tuviera el trigo con la mayor brevedad en Madrid. El consumo de pan en la capital se había incrementado notablemente (ver gráfico 2) y los panaderos sacaban toda la provisión del Pósito, donde se encontraba el trigo más barato. Por ello el Pósito se quedaba sin reservas y el nerviosismo de Esquilache era patente. En octubre comunicaba los apuros del Pósito al intendente de Valencia para acelerar los envíos<sup>31</sup> Las órdenes eran terminantes y se centraban en efectuar embargos de recuas y

---

explicados en la noticia adjunta para celebrar 4.000 misas a las almas del purgatorio en lugar de los seguros que el Rey no quiso se tomasen para este trigo"

<sup>28</sup> AHN, Consejos, leg. 6774, exp. 16.

<sup>29</sup> AGS, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 7.

<sup>30</sup> AGS, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 4

<sup>31</sup> Respuesta manuscrita a la carta de Andrés Gómez de la Vega de 20 de octubre de 1764:

"Quedo enterado y como cada día más se va apurando el repuesto del Pósito de Madrid, conviene que se esfuerce para juntar todos los carruajes posibles en los dos reinos de Valencia y Murcia sin exceptuar ninguno, y hacer remitir a dicho Pósito sin la menor detención el trigo así que vaya arribando a Alicante y Cartagena y digásele esto con carta reservada, con prevención de no divulgar los apuros del Pósito".

carreterías en el reino de Valencia y Murcia para concentrarlas en los puertos. Estos embargos provocaron los primeros conflictos. Los pueblos y los particulares intentaban zafarse de las obligaciones invocando privilegios y exenciones diversas, además de que el período de sementera ponía dificultades a los campesinos para hacer frente a los embargos y a sus explotaciones. Además otros compromisos de los medios de transporte habituales quedaban sin cumplir originando conflicto, como lo escribe el gobernador de Alicante, que transmite las quejas<sup>32</sup>

El transporte se lleva a cabo, aunque con molestias en los pueblos, hacia los almacenes de San Clemente. Pero la carestía de años anteriores hacía muy difícil encontrar aprovisionamiento asequible para las cabañas. Incluso hay que importar también grandes cantidades de cebada con destino a las bestias de transporte. El alcalde mayor de Almansa advierte en febrero de 1765 que se ha expedido una Real Orden para que los lugares, ventas y mesones por donde transitan los que van a Madrid de San Clemente con grano se les asista con los víveres que necesiten a los precios moderados<sup>33</sup>. Pero el encarecimiento es notable, como reconoce el propio Esquilache para subir el porte de los acarreo del trigo desde Santander a partir de octubre<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> AHN, Consejos, leg. 49195, José Juan Ladrón a Esquilache, 13 de noviembre de 1764.

"Estrechado de los muchos recursos que me hacen los sujetos empleados en el Real Servicio a saber el maestro de postas, el administrador de la sal, el del salitre, el de tabacos, y los diputados de este comercio, sin embargo de haber dispuesto la providencia que me ha parecido equitativa de dejar a cada uno lo que permite el país, esto es, al que se vale de 4 galeras, dos, al de dos una, y así a proporción visto que con todo no cesa el clamor lo pongo en noticia de VE para que enterado se sirva expedir aquellas providencias que estime más oportunas, pues al paso que considero en el día con preferencia el servicio del acarreo del trigo al Real Pósito de Madrid no dejo de conocer la necesidad de los que aquí claman por la observancia de sus respectivas exenciones en el servicio, que cada uno tiene a su cargo, y el interés que en todo reporta la Real Hacienda: siendo lo que más oprime el ánimo la conservación de no ser este país que abunde la carretería para poder dar salida a todo VE con sus superiores luces y facultades enteradome servirá prevenirme lo que fuere de su mayor satisfacción ...

<sup>33</sup> AGS, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 3.

<sup>34</sup> AGS, Tribunal Mayor de Cuentas, leg. 13. 20.10.1765

Muy Sr. Mio. El Excmo Sr. Marqués de Squilace con fecha de 16 del corriente me previene lo siguiente:

Atendiendo a que por lo subido del precio de la cebaa se hacen más difíciles y costosas las conducciones he venido en que desde hoy se paguen los transportes de granos para el Pósito de Madrid en la forma siguiente:

-A los arrieros a 20 mrs por fan. y legua

-A los galereros y carromateros, a 18

-A los cabañiles a 15

-A la carretería de la Cabaña REal a 14

-A los carreteros de la montaña a 17 mrs. Lo que prevengo a VS para su inteligencia.

El trigo estaba circulando en dirección a Madrid por unas zonas agobiadas por la escasez desde 1764. La cosecha de 1765 incrementó los problemas y los recursos de los pueblos para obtener la provisión y la ayuda que podía llegar a través del trigo importado. Pero Esquilache en principio ha destinado sólo el trigo para Madrid e incluso la solicitud de Orán, que también buscaba provisión, es rechazada<sup>35</sup>

La nueva cosecha coincide con la publicación de la Pragmática por la que se abolía la tasa y se permitía el libre comercio de granos, que entra en vigor el 11 de julio de 1765. Esquilache había sido su principal impulsor y Campomanes desde su puesto como fiscal en el Consejo de Castilla aceleró el proceso legislativo con una Respuesta fiscal en agosto de 1764. Con el establecimiento de la nueva ley, la pésima cosecha que se unía a las anteriores tuvo un efecto inmediato sobre el precio de los cereales. Por una parte los encareció bruscamente. Por otra, las perspectivas de beneficios mayores, retrasó su salida al mercado. Los expedientes que llegan al Consejo, principalmente de la zona de la Mancha, una de las regiones más afectadas por la carestía, insisten en la necesidad de obtener trigo para el abasto de los pueblos, ya que las necesidades de los campesinos para la siembra estaban agotando las reservas de los pósitos.

El propio corregidor de San Clemente, encargado de los almacenes del trigo que llegaba de los puertos, reconoce la escasez de la villa y solicita al Consejo que del cereal que llega de los puertos se concedan cantidades para el aprovisionamiento de los pueblos. En un principio opuesto a la medida, Esquilache termina cediendo aunque sólo por 15 días de noviembre y diciembre. Muchos pueblos sacan pocas cantidades, porque no disponían de dinero, otros no se enteran a tiempo y cuando llegan, los almacenes están cerrados<sup>36</sup>. La miseria y el descontento crecen y el encargado de San Clemente habla en una carta del 24 de noviembre de “innumerables los clamores y concurrencias de infinitos pueblos a comprar trigo para socorro de las extremas necesidades en que se

---

<sup>35</sup> AHN, Consejos, leg. 49195. Cartagena. Juan de Lerena a Esquilache, 6.04.1765

El gobernador de esta plaza ha tenido carta del comandante general de Orán en que le dice que sólo se halla con trigo para un mes del abasto que corresponde a D. Fco. Bartolomé de Huarte, y en su consecuencia insta con bastante empeño a que del repuesto que existe en estos almacenes se envíen 3.000 fanegas y le he respondido que sin permiso de VE no las puedo entregar no obstante que tengo el mismo deseo de que esté surtida aquella plaza ...

Respuesta 15.04: Dígamele que este trigo le necesito para el Pósito de Madrid y que puede responder a los asentistas que se provean en otra parte.

hallan careciendo de este tan principal abasto, que yo no puedo socorrer ni remediar mediante las expresadas ordenes con queme hallo en cuyas circunstancias llevado de un fervoroso amor al Consejo y con la veneración más profunda me prefiero (sin embargo de contemplar que su singular celo dará las más prontas providencias en la materia) a insinuar a Vm haga también presente que las necesidades son graves y copiosas y a instantes en la hora y que en su socorro y remedio necesitan la mayor celeridad”<sup>37</sup>.

El mismo día en Tarazona, reunido el ayuntamiento y temiendo que debido a la situación reinante “es temible una sublevación en esta villa”, acuerdan embargar dos cabañas que conducían trigo de los puertos para el abastecimiento de Madrid<sup>38</sup>. El corregidor de San Clemente escribe rápidamente al Consejo. Considera el asunto de extrema gravedad, pero no hace nada “aunque miro un lance de demasiado arrojio y ruido no me he resuelto a tomar providencia alguna, ya por no exponerlo a peores consecuencias”. Sin embargo enseguida lo justifica, avisando de que no iba a ser el único, pues “semejante insulto ha sido ocasionado a impulsos de la neceidad grave en que aquella villa se halle de pan; y recelo probablemente que en lo venidero suceda lo mismo (y aun con más perniciosas resultas) con otros pueblos, pues casi universal es extrema la falta de trigo”<sup>39</sup>.

La respuesta a estas cartas por parte del Consejo a instancias de los dictámenes del fiscal era que se preocupase en hacer investigación de los casos concretos, para habilitar la provisión. Pero una nueva carta de Piña al Consejo el 1 de diciembre de 1765 insiste

---

<sup>36</sup> AHN, Consejos, leg. 6774, exp. 7, caso de Alcaraz.

<sup>37</sup> Ibid, exp. 16.

<sup>38</sup> Ibid., exp. 17.

<sup>39</sup> Ibid, carta de 26 de noviembre de 1765. “la infelicidad en que están muchas poblaciones por la aniquilación de trigos expuestas a levantamientos y otras miserables consecuencias que estoy previendo con no poca aflicción y dolor pues aunque advierto el celo del Consejo, su exactitud y continuos oficios y providencias a facilitar el surtido, lo considera mi cortedad por imposible, aunque se sacrifique, porque la necesidad es casi común y excesiva y a instantes, y aun con pincipios de pretérta días hace: en los pueblos no hay trigo de cosechas, los más de ellos no tienen caudales ni forndos para hacer repuestos ni tampoco hallarán la mejor porción de hacerlos aunque algunos acudiesen a los puertos a comprar grano del comercio, a causa de que por principio de su planta no estará ni puede estar corriente su versación y con el oportuno surtido de que hay esparcido rumor y voz válida y últimamente concibo arduo el que a tan crecida y actual necesidad se socorra sin embargo de la vigilancia con que el Consejo lo solicita y me parece (bajo del mayor respecto a este y al fervor con que anhela la provisión): y aún el vulgo lo clama que en el día es necesarísimo que pues VE tiene dados en este reyno innumerables ejemplo de su feliz y buen gobierno en servicio del rey reino y vasallos se dignase dedicarse a proporcionar o auxiliar el socorro de tanta miseria como pueden sus superiores disposiciones para que no lleguen los efectos de una irreparable lastimosa ruina. Supco a VE se sirva perdonar la molestia a que me impelen el celo y amor al rey y a sus vasallos el tocar la infelicidad y angustia en que se hallan y el parecerme que soy obligado a ponerlo en los oídos de VE quien con su acostumbrado acierto eficaz gobierno y disposiciones podrá remediarlo.

en el dramatismo de la situación y la necesidad de hacer frente a la carestía con medios para garantizar la supervivencia de los pueblos.

“Que la necesidad de granos y trigo para el preciso sustento de pan no es limitada a ciertos pueblos y sí general, especialmente en las cuatro provincias de Cuenca, Guadalajara, Toledo y La Mancha, de que no sólo tengo fundadas noticias más también las experiencias de los clamores, recursos infinitos y concurrencias en busca del trigo ultramarino (en cuya comisión entiendo de orden de SM que no puedo remediar por necesitarse para el Pósito y surtido de la Corte.

Que para socorrer tanta inopinada no conceptúa mi limitación el investigar los proyectos así porque no hay tiempo la necesidad tan grave y actual de días hace como porque no se presume mi cortedad capaz de insinuar la menor luz a la elevada penetración, celoso amor y sabias providencias del Consejo: Sólo puedo hacer presente que en las cosechas respectivas de los pueblos no se puede fundar la más leve esperanza por muy reducidas que recayeron sobre las anteriores de tanta quiebra, y que con haber sembrado y sustentádose hasta ahora están agotados los granos de los labradores, de modo que algunos pueblos perecen y los que mejor tienen a fortuna el surtimiento de pan de mixturas a 10 cuartos, precio jamás o rara vez visto en las Manchas, originándose de aquí la indecible lástima de desamparar padres a hijos y familias enteras sus domicilios y patrias con errantes precipitados destinos exponiéndose a las resultas que se dejan contemplar<sup>740</sup>.

Pan de mezcla de granos, emigración forzosa, miseria generalizada. Y trigo en los almacenes de San Clemente que el encargado no podía vender en la zona. No era extraño que sucediesen acontecimientos como el de Tarazona, u otros más generalizados. Estamos a finales de año y en Madrid se sube el precio del trigo que sacan los panaderos desde 38 a 45 reales. Además el invierno obliga a aprovisionarse de carbón y de otras subsistencias también más caras, que muchos jornaleros y trabajadores deben restringir en su dieta diaria. En Madrid no rige la Pragmática, pero en el resto del país se notan sus efectos. Hay lugares que están comprando granos de los diezmos y tercias a más de 60 reales, para suministrar pan a la población, que en ocasiones no lo puede comprar. Llegan inmigrantes acosados por el hambre, pero no tienen dinero con qué pagar su mantenimiento y quedan a expensas de las instituciones de caridad. Mientras que los faroles de alumbrado público, puestos por iniciativa de Esquilache, funcionaban en las calles, mucha gente no disponía de medios para comprar y alumbrarse en sus casas<sup>41</sup>.

---

<sup>40</sup> Ibid, exp.

<sup>41</sup> L. Rodríguez (1975) *Reforma e Ilustración en la España del XVIII*. Pedro R. Campomanes. Madrid, p. 231.

A los nuevos expedientes que llegan sobre la carestía y los precios, el fiscal del Consejo, Campomanes, decía que "cuando el año es escaso no es posible que el pan se coma barato, no siendo exorbitante el precio de 45 reales y así se advierta a las autoridades que se venda a coste y costas"<sup>42</sup>.

Los consejos de las autoridades locales y los informes de muchos pueblos forzaron al Consejo a dar órdenes para abrir los almacenes de San Clemente a quienes quisieran granos. El 28 de febrero, el encargado de los almacenes enviaba a Madrid una relación con los pueblos y las cantidades vendidas. El fiscal responde a esta carta el 11 de marzo. Es un ejercicio de autocomplacencia suicida por los benéficos efectos del comercio interior, y de miopía sobre la situación general, a lo que une el desprecio del trabajo realizado por las autoridades al preocuparse de resolver la subsistencia de los pueblos:

“La corta porción de granos que en los almacenes reales han pedido los pueblos de Cuenca y Mancha demuestran la poca falta que en lo general de estas provincias hacían los granos, y el apresuramiento de los que las gobiernan aparentando al Gobierno necesidades que si el Consejo no hubiere previsto su poco fundamento habrían dado motivo a unas exorbitantes introducciones de granos: pues sólo para Cuenca pedía el intendente la internación de 150.000 fanegas no siendo menos declamatorias las instancias de D.Juan de Piña, intendente de la Mancha, y lo que el autor del Diario estampó, motejando de insuficientes las providencias del Consejo y ponderando el hambre de las citadas provincias, expresiones que el Consejo pasó en silencio consultando prudentemente con el tiempo”<sup>43</sup>.

Menos de dos semanas demostrarían al fiscal lo equivocado de su postura. El 23 de marzo estallaba la revuelta en Madrid y prendería la mecha de la revuelta general en muchos de los lugares que habían estado clamando por el pan para sobrevivir. Esquilache tuvo que huir disfrazado y embarcar a comienzos de abril por Cartagena, puerto al que llegaba todavía trigo comprado para abastecer Madrid.

---

<sup>42</sup> AHN, Consejos, leg. 6774, exp. 4, dictamen de 25.12.1765.

El gobernador de Alicante exponía a comienzos de abril de 1766 a Múzquiz, del Consejo de Castilla, que en los almacenes quedaban más de 170.000 fanegas que podían peligrar debido al aumento de las temperaturas llegando el verano. Las cantidades de trigo hacia San Clemente dejaron de llegar definitivamente entre el mes de junio y julio de 1766<sup>44</sup>. Las previsiones de la nueva cosecha se confirmaron y enseguida salió al mercado trigo almacenado que bajó los precios e hizo inútil el esfuerzo de las compras ultramarinas. Como se observa por la caída del trigo que sacaban los panaderos del Pósito, el mercado comenzaba a suministrar grano a mejores precios. En agosto de 1766 se expidió una orden para remitir desde Valencia a Nápoles 44.659, si bien sólo llegaron 41.059 debido a la pérdida de un barco con 3.600 fanegas cerca de Barcelona<sup>45</sup>.

### ***Conclusiones.***

Los efectos del motín fueron duraderos aunque contradictorios. Esquilache se quejó de la ingratitud del pueblo “al que evité el hambre en dos años de carestía”<sup>46</sup>, sin reconocer que por abastecer, de mala manera a Madrid, había dejado de preocuparse del resto del país. Jovellanos escribió acerca del miedo del rey a partir de este momento. Campomanes, que había sido responsable de los problemas en el interior al impulsar la legislación contra viento y marea, pudo proseguir con su reforma porque los amotinados madrileños habían considerado inútil el funcionamiento de la Junta de Abastos. Se establecieron medidas de control en los barrios y elecciones de representantes que tendrían voz en materia de abastos en los pueblos y ciudades. Pero sobre todo demostraron la incapacidad política de un gobierno para no conocer sobre el terreno las necesidades de la población, y malgastar sin resultados una enorme cantidad de recursos, para tratar de evitar una situación que al final estalló con carácter general.

---

<sup>43</sup> AHN, Consejos, leg. 6774, exp. 45.

<sup>44</sup> AGS, TMC, leg. 1.

<sup>45</sup> AGS, TMC., leg. 4

<sup>46</sup> cit. Por Palop (1976), p. 150.