

## INVESTIGACIONES

de HISTORIA ECONÓMICA

2005, invierno, número 1. Pp. 45 a 79

### **El mercado internacional de cereales y harinas y el abastecimiento de la periferia española en la segunda mitad del siglo XVIII: Cádiz, entre la regulación y el mercado**

***The international market of grain and flour and the supplying of the Spanish periphery in the second half of the Eighteenth century: Cadiz, between regulation and market***

JOSÉ IGNACIO MARTÍNEZ RUIZ

*Universidad de Sevilla*

#### RESUMEN

Tomando como referencia el abastecimiento de la ciudad de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVIII y comienzos del XIX, el artículo analiza los cambios que tuvieron lugar en las áreas de aprovisionamiento de la periferia española y plantea la cuestión de que la persistencia de la regulación pública de los mercados triguero y harinero a través de la alhóndiga y de la tasa del pan no impidió que también el mercado - los comerciantes al por mayor de granos - jugara su papel. Las fuentes utilizadas son las cuentas de la alhóndiga y las de la "factoría" británica Cádiz.

*PALABRAS CLAVE: Comercio internacional de cereales - España - Siglo XVIII - Factoría británica de Cádiz*

*Códigos JEL: N43, N50, N70, Q17*

#### ABSTRACT

Taking Cadiz as a case study, this article analyses the changes that took place in the provisioning areas of the Spanish periphery in the second half of the Eighteenth Century and the beginnings of the Nineteenth Century and poses that public regulation of wheat and flour markets through granaries and maximum prices didn't prevent grain merchants from playing an important role in supplying the population. It is based on two main primary sources: the accounts of the town granary and of those of the British factory at Cadiz.

*KEY WORDS: Grain International Trade – Spain – XVIII Century – British Factory at Cadiz*

*JEL Codes: N43, N50, N70, Q17*

La incapacidad de la agricultura española para alimentar a la totalidad de la población del país conllevó, entre mediados del siglo XVI y comienzos del siglo XIX, un alto grado de dependencia con respecto a la importación de cereales extranjeros, sobre todo, en años de malas cosechas o en períodos de crecimiento demográfico prolongado<sup>1</sup>. Los altos costes del transporte por tierra —imposibles de evitar en un territorio de formas compactas como España y que, a diferencia de otros países europeos, carecía de una red de ríos y canales navegables— impidieron, no obstante, que las importaciones pudieran alcanzar el corazón de Castilla de una manera regular. Por ello, las únicas zonas del país que pudieron evitar —y nunca de forma completa o definitiva— las frecuentes situaciones de escasez y las fuertes oscilaciones en los precios, que caracterizaron el funcionamiento del mercado frumentario en las zonas del interior peninsular en el transcurso de la Edad Moderna, fueron las zonas costeras<sup>2</sup>.

El reconocimiento de las diferencias existentes entre los mercados del interior y los de la periferia no se ha traducido hasta el presente, sin embargo, en una adecuada valoración de la importancia del debate que mantuvieron los ilustrados españoles acerca de la bondad del comercio internacional de granos y, sobre todo, del papel que jugaron las importaciones de cereales en el abastecimiento de las zonas más próximas al mar.

En síntesis apretada, podríamos resumir la actitud de los reformistas españoles con respecto a la exportación de granos, el punto más delicado del debate mencionado, diciendo que, a la perplejidad manifestada por Uztáriz al confrontar la política española e inglesa en dicha materia<sup>3</sup>, y a la opinión favorable de Campomanes, siempre y cuando los precios interiores rebasaran un determinado umbral<sup>4</sup>, seguiría la condena sin paliativos de Jovellanos<sup>5</sup>.

Según la pragmática de 11 de julio de 1765, continuadora en este sentido de las medidas aprobadas en 1756 y 1757, la extracción de trigo del país se podía llevar a

---

<sup>1</sup> Agradezco los comentarios de los evaluadores de la revista, así como los de Enrique Llopis, Eloy Martín Corrales y los asistentes al Seminario Ramón Carande de la Universidad de Sevilla, donde se expuso por primera vez este trabajo en abril de 2002. La investigación fue realizada durante una estancia en el Departamento de Historia del University College London en el curso 2000-2001 y contó con una ayuda de la Dirección General de Enseñanza Superior e Investigación Científica (PR2000-0304).

<sup>2</sup> Fontana (1973); Anes (1970).

<sup>3</sup> “La extracción está oy prohibida en todas partes” (España); “no solo dexan sacar los granos en tiempo de abundancia sin pagar derechos, sino que por el mismo Erario se dà la gratificación de dos reales y medio de plata de cada fanega de trigo que se saca del Reyno” (Inglaterra); Uztáriz (1968 [1742]), pp. 302; Fernández (1999).

<sup>4</sup> Llombart (1992), capítulo 5; Castro (1996).

<sup>5</sup> “Conclúyese, pues, que en nuestra presente situación ni es necesaria, ni sería provechosa la libre exportación de granos, ni absoluta, ni regulada por sus precios”; Jovellanos (1982 [1793]), pp. 268 y 270; Anes (1995), capítulo XI.

cabo siempre y cuando su precio se mantuviera por debajo de los 32-35 reales por fanega en los pueblos y mercados inmediatos a los puertos de embarque (22 reales en el caso de las fronteras terrestres) y su importación cuando excediera estos niveles<sup>6</sup>. Pues bien, como estos guarismos se rebasaron con frecuencia en las décadas siguientes y de forma prácticamente ininterrumpida en los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX, no tiene nada de extraño que las autoridades mantuvieran en términos generales una actitud favorable a las importaciones y contraria a las exportaciones, al menos hasta 1820, en que las Cortes decidieron prohibir las importaciones, salvo que los precios del trigo excediesen los 80 reales por fanega en el mercado interior<sup>7</sup>.

En cuanto a la segunda de las cuestiones planteadas, las investigaciones disponibles avalan la extraordinaria importancia que tuvieron las importaciones de trigo y harina para las poblaciones costeras de la España meridional y mediterránea en el siglo XVIII. Así lo han puesto de manifiesto, entre otros trabajos, los de Vilar sobre Cataluña, Palop sobre Valencia y Giménez sobre Alicante<sup>8</sup>. Por ello, si queremos disponer de una visión más completa y ponderada del funcionamiento de los mercados de cereales en la España del siglo XVIII, es necesario que miremos también a lo que ocurría en la periferia y, en definitiva, a la incidencia que tuviera la oferta internacional de trigo y harina en el mercado frumentario de estas zonas del país.

El propósito de este artículo, que se inscribe dentro del debate abierto en torno al funcionamiento de los mercados de cereales en la Europa Moderna<sup>9</sup>, es doble: por una parte, analizar los cambios que tuvieron lugar en las áreas de abastecimiento de la periferia mediterráneo-meridional española en el siglo XVIII, periferia que hasta entonces había dependido básicamente, aparte de su propia producción, de los granos importados de Sicilia, Inglaterra y el Báltico; y, por otra, mostrar que la persistencia de la regulación pública de los mercados triguero, harinero y panadero duran-

---

<sup>6</sup> Las importaciones que permanecieran dentro de las seis leguas de los puertos de entrada no estarían sujetas a esta limitación, de manera que podrían llevarse a cabo cualquiera que fuera el nivel de precios existente.

<sup>7</sup> Esta decisión ha sido interpretada como un reflejo del hecho de que España había logrado la autosuficiencia en materia de granos, aunque también como una medida tendente a defender los intereses de los productores en un período de descenso de los precios; Fradera (1984).

<sup>8</sup> Cataluña, autosuficiente en materia de granos a comienzos del siglo XVIII, terminó la centuria importando entre 770.000 y 900.000 fanegas anuales —Vilar (1964-69), III, p. 340—, de las que Barcelona consumía más de la mitad, unas 512.000 fanegas al año, equivalentes al 75 por 100 de sus necesidades en 1784 [Vilar (1964-69), IV, p. 126]. Por lo que se refiere a Valencia, la producción triguera local tan sólo permitía garantizar, en 1794-96, el consumo de la capital durante dos meses al año, de ahí la “primacía de la importación marítima en el avituallamiento valenciano” [Palop (1977), p. 35]. Algo parecido podríamos decir acerca de Alicante [Giménez (1981), pp. 265-306 y 367]. Un reciente estado de la cuestión de carácter bibliográfico sobre la historiografía marítima española, en el que abundan las referencias al problema de los abastecimientos, en Di Vittorio y Barciela (2001).

<sup>9</sup> Castro (1987), capítulo 1; Persson (1999); Strangio (1999), capítulo 1; Pelizzon (2000).

te el Setecientos no impidió que también el mercado jugara su papel. Intervención pública y mercado habrían funcionado, pues, como mecanismos de asignación de recursos complementarios más que excluyentes, a lo largo de un incierto y extenso proceso de transición que terminaría con la desregulación del mercado de cereales.

Ahora bien, ¿por qué Cádiz? Porque frente a “la alternativa continental de controles y precios bajos”, representada por la España interior y para la que disponemos del excelente libro de Castro sobre Madrid, el abastecimiento de Cádiz en el siglo XVIII permite analizar las posibilidades, pero también las limitaciones, del “predominio paulatino del mercado” en el aprovisionamiento de las poblaciones de la periferia<sup>10</sup>. Efectivamente, el enorme crecimiento demográfico de la ciudad de Cádiz — con cerca de 75.000 habitantes a finales del siglo XVIII, era la cuarta ciudad de España—, así como del resto de municipios situados en torno a la bahía gaditana, la mayor conurbación de la España de la época<sup>11</sup>, planteó serios problemas de abastecimiento que, si pudieron resolverse de una forma bastante satisfactoria, como sucedió, fue gracias a la complementariedad que se estableció entre los objetivos e instrumentos que defendían los gestores de la alhóndiga municipal y los intereses que animaban a los comerciantes de granos. Unos intereses que, guiados por la búsqueda de beneficios, llevaron a éstos a importar de forma continuada, esto es, no meramente coyuntural, cereales y harina procedentes de lugares cada vez más lejanos.

Se entiende así que el motín contra Esquilache, la mayor conmoción popular del siglo XVIII español, que puso en jaque la decisión del gobierno de liberalizar el comercio interior de granos, pasara completamente desapercibido en la capital gaditana. Una ciudad que terminaría por convertirse en el principal puerto de entrada de los granos y de las harinas extranjeros a comienzos del siglo XIX y en el escenario de iniciativas pioneras para la modernización de la industria harinera nacional<sup>12</sup>.

Todo esto fue posible gracias a la integración de Cádiz en los principales circuitos mercantiles internacionales; una integración que vino determinada por su situación geográfica entre el Mediterráneo y el Atlántico y, sobre todo, por su condición de cabecera de la flota de Indias desde 1680, hecho que convirtió a la plaza gaditana en una de las encrucijadas más importantes del comercio y de las finanzas mundiales en el siglo XVIII.

---

<sup>10</sup> Castro (1987), pp. 22. Brouillon (1986), Ballester (1988) y Gallego (1995) se han acercado al tema del abastecimiento de Cádiz en el siglo XVIII.

<sup>11</sup> En 1787 Cádiz tenía 71.080 habitantes, San Fernando, 28.138, El Puerto de Santa María, 16.429, Rota, 6.789, y Puerto Real, 8.438, lo que supone un total de más de 130.000 habitantes [Reher (1997), p. 54]. A menos de 25 kilómetros de Cádiz se encontraban Jerez de la Frontera (45.506 habitantes), Sanlúcar de Barrameda (14.840) y Chiclana (7.450).

<sup>12</sup> Una de las cinco máquinas de vapor exportadas a España por Boulton & Watt, fue adquirida en 1789 por Pascual Mensa y March para el molino harinero que tenía en Cádiz [Nadal (1992), pp. 54-55]. Sobre los inicios de la producción fabril de harinas en España, véase Moreno (1992).

Para responder a las cuestiones planteadas en este trabajo, las fuentes primarias utilizadas han sido tres: las cuentas de la alhóndiga de Cádiz, las actas capitulares de la ciudad y la contabilidad de la "factoría" británica, esto es, de la comunidad mercantil británica de la capital gaditana. Las dos primeras nos permitirán acercarnos a la percepción que las autoridades locales tenían del problema de cómo abastecer una ciudad de las dimensiones de Cádiz, así como realizar un seguimiento de los mecanismos puestos en juego para minimizar sus efectos; la tercera, para conocer las actuaciones del que probablemente fuera uno de los grupos de comerciantes de granos al por mayor más importantes de la ciudad, tanto en sus relaciones con la alhóndiga como directamente con los consumidores finales de trigo y harina.

## 1. El mercado triguero y panadero gaditano en el Setecientos: instituciones y funcionamiento

Hablar del mercado triguero y panadero en Cádiz en el siglo XVIII es hablar de regulación y de mercado o, si prefiere, de la alhóndiga y de los comerciantes de granos.

En efecto, como en otras muchas poblaciones españolas de la época, la regulación pública del mercado triguero y panadero de la ciudad de Cádiz giraba en torno a la alhóndiga, institución creada el año 1767 y que dependía del cabildo municipal<sup>13</sup>. La capacidad de la alhóndiga gaditana era realmente importante: a mediados del Setecientos podía albergar más de 50.000 fanegas de trigo. Esta cifra se incrementó hasta las 70.000 con las obras de ampliación del edificio que se llevaron a cabo entre los años 1772 y 1788<sup>14</sup>. Si tenemos en cuenta que las estimaciones más verosímiles sitúan el consumo anual de trigo de Cádiz en 160.000 fanegas en 1734, 219.000 en 1768 y 265.000 en 1798, llegamos a la conclusión de que los depósitos de la alhóndiga podían garantizar el consumo la ciudad durante tres o cuatro meses en el último tercio del siglo XVIII<sup>15</sup>.

La gestión de la alhóndiga fue encomendada desde su creación a un director de granos, cuya tarea más importante consistía en gestionar las compras de trigo. De acuerdo con las instrucciones aprobadas en 1767, el director de granos debía procurar la creación, primero, y el mantenimiento, después, de un fondo en grano que permitiera paliar los efectos de las frecuentes situaciones de escasez y de la volatilidad

---

<sup>13</sup> Las fuentes se refieren a ella indistintamente con los nombres de alhóndiga o pósito, aunque lo cierto es que Cádiz carecía de pósito propiamente dicho.

<sup>14</sup> Esto equivale al 38 por 100 de la capacidad de las *fosses* de Livorno, uno de los principales centros redistribuidores de trigo del Mediterráneo [Filippini (1978), p. 520].

<sup>15</sup> Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMCA, en adelante), AC, 15-11-1798.

de los precios, características del funcionamiento del mercado frumentario preindustrial<sup>16</sup>. La creación del fondo y su renovación, pues no podemos olvidar que el trigo era un producto perecedero, se llevaría a cabo “en los mejores y más inmediatos graneros de Jerez y Sevilla”.

En caso de crisis, la alhóndiga daría salida al trigo almacenado, vendiéndolo a los panaderos a un precio inferior al de mercado. Las sumas pagadas por los panaderos servirían para reponer el fondo una vez recogida la cosecha, esto es, aprovechando la caída de precios que solía producirse a partir de junio-julio.

A fin de asegurar que los consumidores finales recogieran los frutos de la gestión pública del mercado frumentario, los panaderos venderían el pan fabricado con el trigo comprado a la alhóndiga en las plazas públicas, y a los precios fijados por el ayuntamiento. Estos precios guardarían la debida proporción con los de la materia prima. También tendrían en cuenta los gastos de molienda (que, así mismo, se encontraban tasados por la ciudad), cochura, amasijo, sal, aceite y el jornal de los panaderos, para lo cual se realizarían bajo supervisión municipal los oportunos ensayos.

Tras un planteamiento como el que acabamos de resumir subyace, no obstante, una lógica simplista: que la sucesión de años buenos y malos —esto es, la existencia de compensaciones entre años de abundancia y años de escasez—, permitiría que la regulación pública del mercado frumentario y panadero funcionara de manera satisfactoria para todos los afectados —autoridades, panaderos, consumidores— y de forma continuada en el tiempo.

Lo cierto es, sin embargo, que, al margen de las corruptelas a que podía dar lugar la gestión del sistema, la irregularidad e insuficiencia de las cosechas, así como otro tipo de factores imponderables, podían generar problemas de difícil solución o que pusieran en entredicho el logro de los objetivos que se perseguían. Más adelante veremos cómo.

Antes de terminar este apartado, conviene subrayar que las compras efectuadas directamente por los responsables de la alhóndiga, a través de agentes desplazados a las zonas productoras de trigo o por medio de individuos instalados de forma permanente en ellas, se debían limitar a las zonas más próximas a la capital gaditana. Como señalaba en 1773 el entonces director de granos, Manuel Sáez de Tejada:

“el pósito debe reducir sus operaciones a las compras de aquí [Sevilla y Jerez], estimulando la concurrencia de vendedores no dificultosa de alentar en una plaza abundante de caudales y negociantes industriosos como se pulsa por la experiencia, cuya política facilitará el abasto sin exponer los fondos del público a un quebranto de muy perjudiciales results”<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> AHMCA, AC, 29-8-1767.

<sup>17</sup> AHMCA, AC, 31-8-1773.

Efectivamente, según Sáez, los mercaderes de granos, lejos de mostrar negligencia o desordenada codicia, se contentaban “con un beneficio muy moderado de que tiene el Director las pruebas en la mano”, dedicándose a “recoger los principales graneros de África y Europa con tanta inteligencia y más economía que la que se permitirá al pósito, de que tiene asimismo buenos informes”<sup>18</sup>. Difícilmente se podría expresar con más claridad la idea de que regulación y mercado podían ser mecanismos de asignación de recursos complementarios.

La convicción de que los comerciantes tenían un importante papel que jugar en el abastecimiento de Cádiz llevó a la ciudad a prestarles todo su apoyo. Así, en agosto de 1769, el asistente elevó un informe al Consejo favorable a la existencia de comerciantes de granos, porque “hacen conducir trigos ultramarinos para su venta de su propia cuenta, en la bahía, o en Almacenes”<sup>19</sup>. Por otra parte, y a fin de facilitar el acopio de granos por los particulares, una parte de la alhóndiga “la pequeña”, situada en los bajos del edificio, con capacidad para unas 18.000 fanegas en 1767? fue reservada a los traficantes, quienes tan sólo tendrían que pagar en concepto de derecho de almacenaje, independientemente de la duración de éste, un cuarto de real por fanega, esto es, una cantidad mínima<sup>20</sup>.

Ni que decir tiene que, al margen de la alhóndiga pequeña, existían almacenes privados en los que también se guardaba el grano, pero cuya actividad desconocemos.

Finalmente, el ayuntamiento de Cádiz logró que la entrada de trigo ultramarino en la ciudad estuviera exenta de derechos, de forma prácticamente ininterrumpida, a lo largo del último tercio del siglo XVIII<sup>21</sup>.

## 2. ¿Cuál fue la contribución de la alhóndiga de Cádiz al abastecimiento de la ciudad en el último tercio del siglo XVIII?

Los directores de granos de la alhóndiga de Cádiz debían presentar anualmente las cuentas de su gestión, a fin de que fueran supervisadas por los contadores de la ciudad y, posteriormente, aprobadas por el cabildo municipal<sup>22</sup>. Estas cuentas permiten reconstruir las principales magnitudes económicas de la institución y, especialmente,

---

<sup>18</sup> AHMCA, AC, 27-9-1773. Los beneficios obtenidos por los comerciantes marseleses que participaron en el abastecimiento de las ciudades andaluzas durante la crisis triguera del año 1753, oscilaron en torno al 10 por 100 [Carriére y Buti (1993), p. 119]. Este dato corroboraría la opinión del director de granos de Cádiz.

<sup>19</sup> Anes (1970), p. 390.

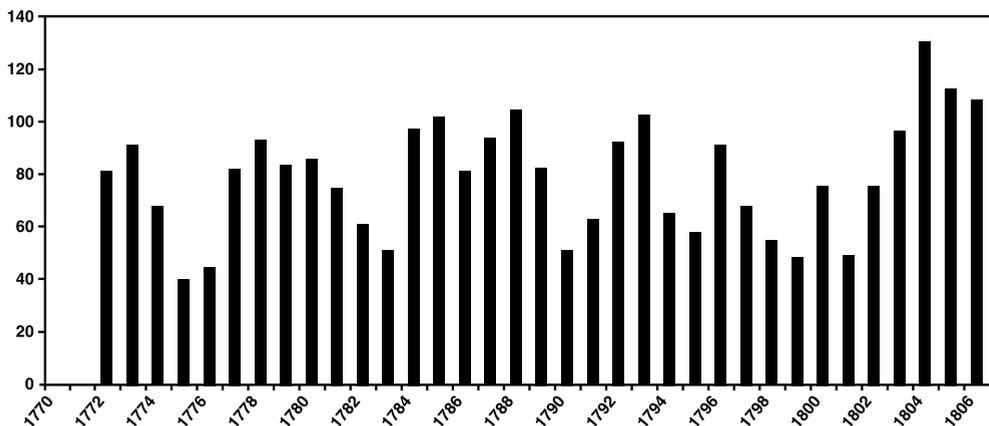
<sup>20</sup> AHMCA, AC, 23-10-1787.

<sup>21</sup> AHMCA, AC, 29-8-1767, 20-9-1768, 23-8-1769, 9-2-1771, 2-10-1771, 18-11-1772, 30-12-1774, 13-9-1786, 22-8-1787 y 27-9-1791. Rebajas de derechos en AHMCA, AC, 29-9-1774 y 23-12-1793.

<sup>22</sup> AHMCA, cajas 549 a 567.

GRÁFICO 1

TRIGO Y HARINA SUMINISTRADOS POR LA ALHÓNDIGA DE CÁDIZ A LOS PANADEROS DE LA CIUDAD, 1772-1806 (% sobre su consumo teórico anual)



Fuente: AHMCA, Cajas 549 a 567.

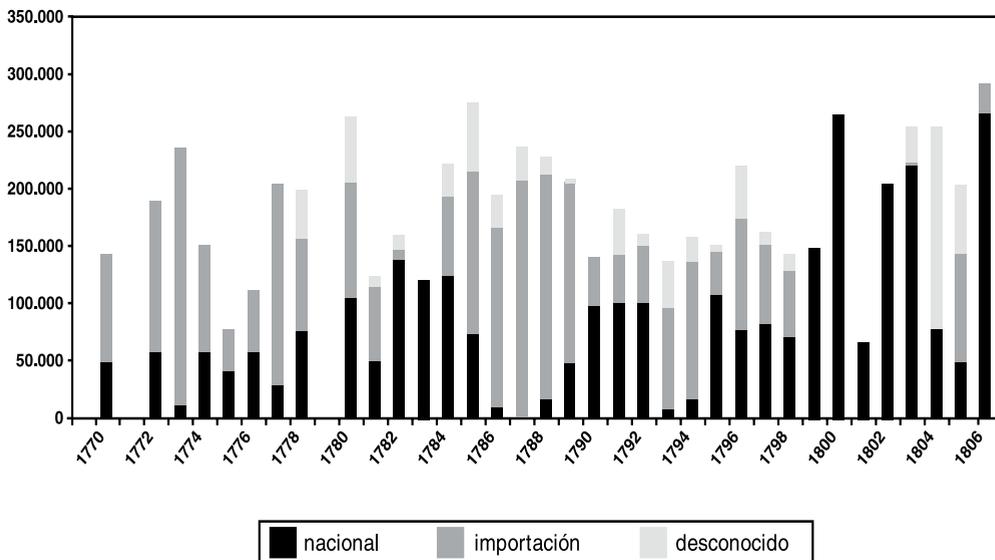
la serie anual de compras y ventas de trigo (véanse los Apéndices 1 a 3). Utilizaremos esta serie para determinar qué parte del trigo y de la harina consumida por los panaderos gaditanos procedió de la alhóndiga, y qué parte de los compradores de granos; en definitiva, para determinar la contribución del granero municipal al abastecimiento de la ciudad. El procedimiento seguido será comparar las cifras de venta de trigo y harina de la alhóndiga con las de consumo de trigo de la población gaditana en el último tercio del siglo XVIII, unas cifras estimadas, como indicamos con anterioridad, en 219.000 fanegas anuales en 1768 y 265.000 en 1798.

Pues bien, los datos disponibles permiten concluir que la alhóndiga proporcionó en torno al 75 por 100 del trigo y de la harina consumidos por los panaderos gaditanos entre 1768 y 1806 (en torno a 6,5 millones fanegas de un total de 8,7 millones). Porcentajes superiores al 95 por 100, como los que encontramos en 1785, 1788, 1793 y 1803-1806, reflejarían la existencia, de facto, de una situación de monopolio en virtud de la cual la alhóndiga habría funcionado en esos años como único proveedor de la ciudad (Gráfico 1)<sup>23</sup>.

<sup>23</sup> Estos elevados porcentajes, así como los superiores al 100 por 100, indicarían, asimismo, que compradores foráneos, probablemente de los pueblos comarcanos, estaban acudiendo a Cádiz a fin de aprovechar las ventajas que ofrecía su alhóndiga en términos de disponibilidad de trigo y harina y de precios.

GRÁFICO 2

PROCEDENCIA DEL TRIGO ADQUIRIDO POR LA ALHÓNDIGA DE CÁDIZ, 1770-1806 (fanegas)



Fuente: AHMCA, Cajas 549 a 567

Las cuentas presentadas por los directores de granos permiten afirmar, así mismo, que las compras de trigo llevadas a cabo por el granero municipal se repartieron casi por igual entre el mercado interior (“de la tierra”) y el mercado internacional (“ultramarino”), aunque los porcentajes fluctuaron extraordinariamente de unos años a otros (véanse el Gráfico 2 y el Apéndice 3). En efecto, de los 6,5 millones de fanegas de trigo adquiridas por la alhóndiga de Cádiz entre 1768 y 1806, poco más de 3 se compraron en Sevilla y Jerez —y, en menor medida, en Castilla— y algo más de 2,7 se importaron del extranjero. Desconocemos la procedencia del resto, esto es, de unos 0,7 millones de fanegas, aunque gran parte del mismo era, sin duda, trigo importado. Por lo que se refiere a la harina, los 100.000 barriles (equivalentes a unas 400.000 fanegas de trigo) que se compraron entre 1773 y 1806, fueron importados prácticamente en su totalidad.

### 3. Los cereales y harinas del Atlántico toman el relevo a los del Báltico y Sicilia

Puesto que los administradores de la alhóndiga municipal limitarían sus compras directas a las campiñas de Jerez y Sevilla, la responsabilidad de gestionar las importaciones de trigo extranjero recayó en los comerciantes de granos. Estamos hablando de un mínimo de 2,7 millones de fanegas entre 1768 y 1806, a los que habría que añadir la mayor parte de los 2,2 millones que los panaderos adquirieron al margen de la alhóndiga en estos mismos años<sup>24</sup>. En total, cerca de 5 millones de fanegas. Para lograrlo, los compradores de granos tuvieron que adaptarse a los cambios que se produjeron en la oferta internacional de cereales; unos cambios que significaron el fin del predominio tradicional de los trigos bálticos, ingleses y sicilianos en el abastecimiento de las poblaciones de la periferia mediterráneo-meridional española. Su lugar fue ocupado por los cereales y las harinas de zonas emergentes del Atlántico, como explicamos a continuación.

El mercado atlántico de cereales y harinas experimentó, en la segunda mitad del Setecientos, dos grandes transformaciones: en primer lugar, Inglaterra dejó de ser un país exportador y pasó a convertirse en un demandante neto de cereales y, en segundo lugar, las colonias británicas de Norteamérica comenzaron a exportar de forma masiva, por primera vez en su historia, trigo, harina, arroz y maíz.

Efectivamente, como se observa en el Cuadro 1, las exportaciones inglesas de cereales descendieron rápidamente a partir de 1752-54, hasta desaparecer poco después<sup>25</sup>. Las repercusiones de este hecho en el sur de Europa, destino de casi una tercera parte de aquéllas en 1752-54, fueron inmediatas. Sencillamente, la Europa del sur dejó de consumir cereales procedentes de Inglaterra.

En cuanto a las exportaciones norteamericanas, lo primero que llama la atención es la similitud de su valor, en 1768-1772, con el de las exportaciones inglesas en 1752-1754 (936.000 y 899.000 libras esterlinas, respectivamente). Aún reconociendo que se trata de una simplificación, podría decirse que el lugar dejado por los cereales ingleses en el mercado internacional fue ocupado por los cereales norteamericanos.

El relevo fue incuestionable en el sur de Europa, que se convirtió en el destino preferente de los cereales y las harinas exportados por las colonias británicas de América del norte<sup>26</sup>. También aquí se aprecia una gran similitud entre el valor de las exportaciones inglesas en 1752-54 y el de las norteamericanas en 1768-1772: 261.000 y 292.000 libras esterlinas, respectivamente (excluido el arroz).

---

<sup>24</sup> Estos 2,2 millones corresponden al 25 por 100 del consumo teórico de los panaderos gaditanos entre 1768 y 1806, un 25 por 100 que, como indicamos con anterioridad, obtuvieron al margen de la alhóndiga.

<sup>25</sup> El máximo se había alcanzado en el año 1750 [Ormrod (1985), pp. 96-97].

<sup>26</sup> A excepción del arroz, remitido en su mayor parte a la metrópoli [Nash (1992)].

**CUADRO 1**

EXPORTACIÓN DE CEREALES Y HARINA DE INGLATERRA Y DE LAS COLONIAS BRITÁNICAS DE AMÉRICA DEL NORTE, 1699/1701 - 1772/1774 (media anual, miles de libras esterlinas)

<b>INGLATERRA (TOTAL)</b>		<b>1699-1701</b>	<b>1722-1724</b>	<b>1752-1754</b>	<b>1772-1774</b>
Exportaciones		147	592	899	37
Importaciones (granos y arroz)		5	52	167	738
Reexportaciones (arroz)		4	63	206	363
<b>INGLATERRA (EUROPA DEL SUR)</b>					
Exportaciones		23 (15,6)	138 (23,3)	261 (29,0)	8 (21,6)
Importaciones (granos y arroz)		5			
Reexportaciones (arroz)			6 (9,5)	16 (7,7)	21 (5,7)
<b>COLONIAS BRITÁNICAS (TOTAL)</b>					<b>1768-1772</b>
Exportaciones	Pan y harina				414
	Maíz				80
	Trigo				130
	Arroz				312
	<b>Total</b>				<b>936</b>
<b>COLONIAS BRITÁNICAS (EUROPA DEL SUR)</b>					
Exportaciones	Pan y harina				162 (39,1)
	Maíz				25 (31,2)
	Trigo				105 (80,8)
	Arroz				52 (16,7)
	<b>Total</b>				<b>344 (36,7)</b>

Fuentes: Inglaterra [Davis (1962), pp. 300-303]; colonias británicas de América del norte [Shepherd and Walton (1972), apéndice IV]. Entre paréntesis figuran los porcentajes que significan las exportaciones al sur de Europa con respecto a las totales de Inglaterra y de las colonias británicas de Norteamérica, respectivamente.

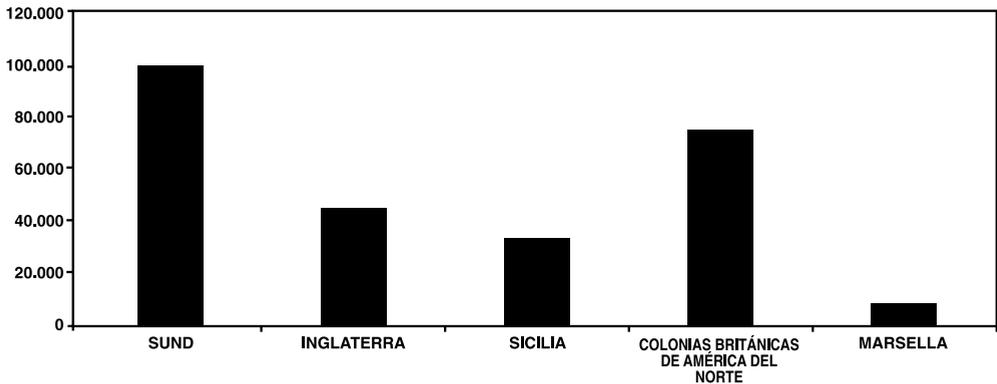
Si en vez de los valores, tomamos como referencia las cantidades, podemos concluir que las colonias norteamericanas exportaron, entre 1768 y 1772, una media anual de 39.400 toneladas métricas de "pan y harina"<sup>27</sup> y 17.750 de trigo<sup>28</sup>, lo que totalizaría unas 74.000 toneladas métricas de trigo (supuesta la equivalencia de 1 kilogramo de trigo igual a 0,7 kilogramos de harina)<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> *Bread and flour*. 38.798 toneladas imperiales = 39.418 tm, (1 tonelada imperial = 1,016 tm).

<sup>28</sup> 666.891 bushels = 17.739 tm (1 bushel = 0.6349 fanegas; 1 fanega de trigo = 42 kilogramos).

<sup>29</sup> Shepherd and Walton (1972), apéndice IV.

**GRÁFICO 3**  
 EXPORTACIÓN DE CEREALES POR ÁREAS Y PUERTOS ESCOGIDOS (1760-69)  
 (toneladas métricas/año)



Fuentes: Sund [Ormrod (1985), p. 46]; colonias británicas de América del Norte, media anual del quinquenio 1768-1772 [Shepherd and Walton (1972), apéndice IV] Inglaterra [Davis (1962), pp. 300-303]; Sicilia [Fazio (1993), p. 208], y Marsella [Romano (1956), p. 139].

A fin de apreciar de manera adecuada el impacto que tuvieron las exportaciones norteamericanas, hemos comparado las cifras anteriores con las de otras zonas exportadoras. El Gráfico 3 pone claramente de manifiesto que las colonias británicas de América del norte se convirtieron, en la década de 1760, en la primera región exportadora del área atlántica, por delante incluso de Inglaterra. Recuérdese, además, que las exportaciones inglesas desaparecerían casi por completo en la década siguiente, circunstancia que sirvió para reforzar el protagonismo de los cereales y, sobre todo, de las harinas norteamericanas en los mercados internacionales. La comparación con Sicilia y Marsella confirma aún más si cabe esta valoración.

Ahora bien, la imagen que acabamos de ofrecer acerca de los cambios que tuvieron lugar en la oferta internacional de cereales y harina, en la segunda mitad del siglo XVIII, resultaría incompleta si no nos refiriéramos a la extraordinaria importancia que tuvieron los cereales del norte de África y, más en concreto, del Marruecos atlántico, para las poblaciones de la periferia mediterráneo-meridional española.

Marruecos ofrecía tres importantes ventajas como área de abastecimiento: la proximidad geográfica, que posibilitaba una respuesta inmediata a las situaciones de escasez que pudieran sobrevenir en la península (o en Canarias); la circunstancia de que, por factores medioambientales, la recogida del grano se llevaba a cabo antes que en España, lo que permitía la llegada de trigo y cebada en los momentos críticos anteriores a la cosecha en la península y, finalmente, que su producción era competitiva en precios.

A mediados del siglo XVIII, los europeos mejor introducidos en la zona eran los ingleses, quienes firmaron un acuerdo de paz y de comercio con el sultán marroquí en 1760<sup>30</sup>. Con posterioridad a esta fecha, sin embargo, se produjo una importante aproximación entre España y Marruecos, fruto de la cual fue la firma de los tratados de 1767, 1780 y 1799<sup>31</sup>. Principal beneficiaria de esta aproximación fue la compañía española “Campana, Riso y Patrón”, a la que se concedió el monopolio de extracción de trigo por el puerto de Darbeyda (Casablanca)<sup>32</sup>. Pues bien, basta comparar las 15.478 y 11.970 tm de trigo que “Campana, Riso y Patrón” extrajo por el puerto de Darbeyda en 1787 y 1788, respectivamente, con las 31.194 tm anuales de trigo exportadas por todos los puertos de Sicilia entre 1771-72 y 1775-76, para constatar la importancia de Marruecos como exportador regional de granos en el último cuarto del siglo XVIII<sup>33</sup>.

¿Hasta qué punto se dejaron sentir los cambios habidos en la oferta internacional de cereales y harinas en el abastecimiento de la periferia mediterráneo-meridional española? Los datos de la alhóndiga de Cádiz permiten identificar con toda precisión la procedencia de 2,3 de los 2,7 millones de fanegas importados del extranjero entre 1768 y 1806 que, por zonas, significarían las cantidades en fanegas y porcentajes siguientes: Norte de Europa, 125.387, 5,5 por 100; Italia-Mediterráneo Occidental: 782.522, 34,2 por 100; Mediterráneo Oriental-Mar Negro: 125.636, 5,5 por 100; Colonias norteamericanas-Estados Unidos: 33.837, 1,5 por 100; África Atlántica-Berbería: 1.207.398, 52,8 por 100; y otras procedencias: 11.212, 0,5 por 100.

Estos datos confirman la extraordinaria importancia que tuvo el África atlántica para el abastecimiento de Cádiz en el último tercio del siglo XVIII. Y decimos África atlántica porque “Berbería”, término al que corresponden cerca de 800.000 fanegas, es el vocablo que identifica la procedencia de las compras que llevó a cabo la compañía “Campana, Riso y Patrón” —más tarde, “Benito Patrón”— con destino a la alhóndiga gaditana en los puertos del Marruecos atlántico. Este papel sería desempeñado a partir de 1796 por los Cinco Gremios Mayores de Madrid, compañía a la que el gobierno español concedió el privilegio exclusivo del comercio con Marruecos<sup>34</sup>.

Por lo que respecta a las importaciones procedentes de las colonias británicas de Norteamérica-Estados Unidos, conviene recordar que, para ponderar adecuadamente el papel que desempeñó esta zona en el abastecimiento de Cádiz, habría que

<sup>30</sup> Lourido (1971), p. 341.

<sup>31</sup> Lourido (1976); Arribas (1979); Martín (1988). Esta aproximación se rompió en, al menos, dos ocasiones: mediada la década de 1770 y a comienzos de la de 1790.

<sup>32</sup> En estos mismos años, Larache se convirtió en un puerto holandés [Ruiz (1944), p. 52] y Portugal recibió un tratamiento excepcionalmente favorable en el de Mogador; [Arribas (1979), p. 397].

<sup>33</sup> Tomamos estos datos de Ruiz (1944), p. 113, (noviembre de 1786 a septiembre de 1787), y Rodríguez (1946), p. 358, (año 1788). Para Sicilia, véase Fazio (1993), p. 208.

<sup>34</sup> Capella y Matilla (1957), p. 280. Los Cinco Gremios importaron un total 273.000 fanegas de trigo de Marruecos entre 1795 y 1798 [Martín (2001), p. 76].

sumar a las compras de trigo las de harina, unos 100.000 barriles entre 1768 y 1806, equivalentes a unas 400.000 fanegas, cuya práctica totalidad se trajeron de América del norte. Ello situaría a esta región en tercer lugar tras el África Atlántica-Berbería e Italia-Mediterráneo Occidental, y subrayaría la importancia de la oferta atlántica de cereales y harina para la periferia mediterráneo-meridional española.

#### 4. Los comerciantes de granos y el abastecimiento de Cádiz: el caso de los mercaderes británicos

Señalamos con anterioridad que los comerciantes al por mayor de granos tuvieron un protagonismo fundamental en el abastecimiento de Cádiz en el último tercio del siglo XVIII. Fueron ellos quienes llevaron a cabo la importación de los cereales y las harinas extranjeros con destino a la alhóndiga y quienes facilitaron la materia prima que los panaderos obtuvieron al margen del granero municipal. Una gran parte de estos comerciantes al por mayor de granos eran extranjeros, destacando entre ellos los de nacionalidad francesa y británica<sup>35</sup>. Pues bien, las cuentas de la factoría británica de Cádiz —un volumen muy grueso que ha permanecido prácticamente inédito hasta el presente—, nos permiten analizar las actividades del que, probablemente, fuera uno de los grupos de comerciantes al por mayor de granos más importantes de la ciudad en aquella coyuntura decisiva. Pensamos que se trata de una aportación novedosa al estudio del mercado español e internacional de trigos y harinas, y que nos permite disponer de una imagen más completa y matizada del problema de los abastecimientos, cuyo estudio se ha llevado a cabo hasta el presente recurriendo prácticamente en exclusiva a la documentación emanada de los graneros municipales.

La existencia de una importante colonia de mercaderes ingleses e irlandeses en la ciudad de Cádiz data de la segunda mitad del siglo XVII<sup>36</sup>. Tras los paréntesis impuestos por la Guerra de Sucesión a la Corona Española (1702-1713) y por el conflicto anglo-español en el Caribe (1739-1748), los miembros de la colonia comenzaron a reunirse de forma regular y a levantar acta de los acuerdos alcanzados, esto es, a funcionar como una factoría<sup>37</sup>. Una de las primeras decisiones adoptadas a raíz de la institucionalización de estas reuniones, fue que se reanudara el cobro de una contribución aprobada por el Parlamento en 1736, en virtud de la cual los capitanes de los

---

<sup>35</sup> Sobre las colonias extranjeras en Cádiz en el siglo XVIII, véase Bustos Rodríguez (1995).

<sup>36</sup> Carrasco (1997); Martínez (2002). Para los últimos años del siglo XVIII, véase Lario (2000).

<sup>37</sup> Public Record Office (PRO), FO 332/1: *Resolutions of the British Factory of Cadiz*. Para otras factorías británicas en el sur de Europa, véanse los trabajos de Hayward (1980) y Filippini (1988) sobre Livorno, y de Walford (1940) y Shaw (1998) sobre Lisboa.

barcos británicos e irlandeses pagarían dos reales de plata por tonelada, o hasta un real de plata por ducado de flete, de las mercancías que descargarán en Cádiz y el Puerto de Santa María<sup>38</sup>. La contribución serviría para socorrer a los marineros u otros súbditos británicos que lo necesitaran<sup>39</sup>.

Hubiera sido deseable disponer de una información similar sobre las actividades del resto de las colonias extranjeras radicadas en Cádiz, pero no se dispone de nada parecido para ninguna de ellas, salvo la holandesa<sup>40</sup>. Las cifras disponibles permiten sospechar, no obstante, que el papel jugado por los barcos británicos en el abastecimiento de la capital gaditana debió ser extraordinariamente importante. Pero, ¿hasta qué punto?<sup>41</sup>.

El número de barcos británicos que descargarán cereales y harinas en Cádiz y El Puerto de Santa María, en los once años y nueve meses comprendidos entre 1752 y 1792 para los que disponemos de esta información, fue de 599<sup>42</sup>, lo que supone una media de 50 por año y casi un 30 por 100 de los 2.091 barcos de dicho pabellón llegados a ambos puertos en esos mismos meses y años.

Estas cifras ponen de manifiesto la existencia de unos tráficos que no podemos considerar meramente coyunturales, esto es, explicados por las malas cosechas, aunque es lógico pensar que la dependencia de Cádiz con respecto a los cereales y harinas extranjeros se agudizara en años adversos. Ahora bien, puesto que lo que mantenemos en este trabajo es que existió un abastecimiento significativo desde el exterior, ¿con qué datos contamos, aparte del número de barcos, a la hora de defender esta proposición?

Para empezar, los datos del Cuadro 2 dejan meridianamente clara la importancia de los cereales descargados en Cádiz y el Puerto de Santa María por barcos británicos en los primeros años de la década de 1770, período para el que las cuentas de los directores de granos de la alhóndiga gaditana dejan mucho que desear. Efectivamente, con las 6.145 toneladas imperiales de trigo y las 3.020 de harinas, promedio anual importado en 1770 y 1772-1774, que supondrían unas 10.460 toneladas imperiales de trigo, se podía abastecer todo un año entre las tres cuartas partes y la

---

<sup>38</sup> 9 Geo. II. c. 25.

<sup>39</sup> El libro de cuentas de la factoría —PRO, FO 332/2: *Accounts. Ledger*— tan sólo incluye la procedencia de los barcos y su carga para los años 1749-1753 (incompleta), 1764-1765 (incompleta), 1770, 1772-1774, 1789-1790 y 1792, circunstancia que limita —pero no invalida— la utilidad del libro de cuentas de la factoría para los fines de este trabajo. También conocemos las cantidades descargadas de barcos británicos, pero no su procedencia, en los años 1769 (incompleto), 1776-1777 y 1788.

<sup>40</sup> El número de barcos con bandera holandesa llegados a Cádiz entre 1713 y 1778 fue de 521 [Crespo (2000), p. 102]. Desgraciadamente, no se informa de la carga.

<sup>41</sup> Según Vilar (1964-69), IV, pp. 126, el 30,8 por 100 de los barcos llegados a Barcelona con trigo entre 1786 y 1792 eran de pabellón británico. Giménez (1981), pp. 358, por su parte, afirma que los barcos de pabellón inglés y holandés “ejercen su dominio sobre el tráfico de grano” de Alicante en el siglo XVIII.

<sup>42</sup> Se trata de: 1752-53 (ocho meses, de noviembre del 1752 a junio del 1753); 1765 (siete meses, de junio a diciembre); 1769 (seis meses, de enero a junio); 1770, 1772-74, 1776-77, 1788-1790 y 1792, años completos.

## CUADRO 2

IMPORTACIÓN DE CEREALES Y HARINA EN BARCOS BRITÁNICOS POR CÁDIZ Y EL PUERTO DE SANTA MARÍA, 1770-1774 (toneladas imperiales)<sup>44</sup>

	Trigo	Harina	Cebada	Arroz	Maíz
1770	7.469	540	680	293	180
1771			no disponible		
1772	4.354	1.093	265	25	----
1773	5.198	5.510	158	509	----
1774	7.561	4.939	540	793	909

Fuente: PRO, FO 332/2

totalidad de los 60-65.000 habitantes que tendría la ciudad de Cádiz por entonces. El dato, en sí mismo, es muy significativo; pero más aún lo es la comparación del trigo y la harina de “ultramar” adquiridos por la alhóndiga en 1770, 1772, 1773 y 1774 — 584.778 fanegas en total—, con el trigo y la harina descargados en Cádiz y el Puerto de Santa María por barcos británicos en estos mismos años —1.012.119 fanegas en total<sup>43</sup>—. La conclusión que sacamos es que la mayor parte del trigo y de la harina que importaron los mercaderes británicos de la colonia de Cádiz se comercializó al margen del pósito.

Estos datos ponen de manifiesto, en definitiva, el extraordinario dinamismo de las transacciones de trigo y harina que se llevaron a cabo al margen de la alhóndiga en la primera mitad de la década de 1770 —se explica, así, que en estos años la alhóndiga se limitara a proporcionar a los panaderos gaditanos porcentajes inferiores al 50, y aún al 40 por 100, de su consumo anual teórico—, y, sin duda también, la circunstancia de que Cádiz estaba operando como uno de los principales centros redistribuidores del trigo importado con destino al mercado español. El mercado, sencillamente, estaba jugando su papel.

En cuanto a la procedencia de los cereales y harinas importados por barcos británicos en estos años, hemos distinguido las seis áreas indicadas en el epígrafe anterior, a las que hemos añadido una más, España: 1) Norte de Europa; 2) Italia-Mediterráneo Occidental; 3) Colonias británicas de Norteamérica-Estados Unidos; 4) África Atlántica-Berbería; 5) Mediterráneo Oriental; 6) España; 7) Otras procedencias.

<sup>43</sup> A esta cifra habría que sumar las importaciones llevadas a cabo en barcos con pabellones distintos al británico.

<sup>44</sup> Salvo mención expresa en otro sentido, utilizamos el sistema imperial de pesos y medidas (1 tonelada imperial = 1,016 toneladas métricas).

**CUADRO 3**

IMPORTACIÓN DE CEREALES Y HARINA EN BARCOS BRITÁNICOS POR CÁDIZ Y EL PUERTO DE SANTA MARÍA, SEGÚN PROCEDENCIAS, 1770-1774  
(toneladas imperiales y porcentajes)

	1770	1772	1773	1774	1770-74	1770-74
<b>NORTE DE EUROPA</b>						
Trigo	120				120	0,5
Arroz	103	25	160	293	581	38,9
Cebada				265	265	16,1
<b>ITALIA-MEDITERRÁNEO OCC.</b>						
Trigo	2.046	600	1.802	1180	5.628	22,9
Maíz	180				180	16,5
Cebada	470	195	18	275	958	58,4
<b>COLONIAS NORTEAMERICANAS</b>						
Trigo	3.853	510	1.430	3.772	9.565	38,9
Harina	540	1.093	5.510	4.704	11.847	98,0
Maíz				859	859	78,9
Arroz	190		349	140	679	41,9
<b>AFRICA ATLÁNTICA-BERBERÍA</b>						
Trigo	870	2.772,5	1.906	2.069	7.617,5	31,0
Cebada	150	70	50		270	16,4
Maíz				50	50	4,6
<b>MEDITERRÁNEO ORIENTAL.</b>						
	0	0	0	0	0	0
<b>ESPAÑA</b>						
Trigo			60	390	450	1,8
Cebada	60				60	3,7
Arroz				50	50	3,1
<b>OTRAS PROCEDENCIAS</b>						
Trigo	580	472		150	1.202	4,9
Harina				235	235	2,0
Arroz				310	310	19,1
Cebada			90		90	5,4

Fuente: PRO, FO 332/2

Los resultados destacan la importancia de la tercera —origen del 38,9, 98,0, 78,9 y 41,9 por 100 del trigo, la harina, el maíz y el arroz, respectivamente, entrados en Cádiz y el Puerto de Santa María en barcos británicos entre 1770 y 1774— y de la cuarta —origen del 31,0 y del 16,4 por 100 del trigo y la cebada, respectivamente— (véase el Cuadro 3)<sup>45</sup>; en otras palabras, de la oferta atlántica de cereales y harinas.

<sup>45</sup> Al arroz procedente de manera directa de las colonias norteamericanas —autorizadas a hacerlo desde el año 1731— habría que añadir el que llegaba vía Inglaterra, lo que totalizaría el 77,8 por 100.

Podemos afirmar, pues, que las colonias norteamericanas y determinados enclaves de la costa atlántica africana (fundamentalmente Mogador, pero también Fedala, Larache, Safi o Tánger) constituyeron la principal fuente de aprovisionamiento de los cereales y harinas descargados en Cádiz por barcos británicos a comienzos de la década de 1770.

La importancia del África atlántica ha sido comentada con anterioridad; de ahí que lo más llamativo del Cuadro 3 sean los datos correspondientes a las importaciones de cereales y harinas norteamericanos, cuya verdadera magnitud no se percibe a través de las cuentas de la alhóndiga, pero sí a través de las actividades de los comerciantes al por mayor de granos y, muy especialmente, de los comerciantes británicos. La cuestión que cabe plantear a la vista de ello es: ¿en qué momento se convirtieron las colonias británicas de Norteamérica en una de las principales áreas de aprovisionamiento de Cádiz?

Referencias a la exportación de trigo de Norteamérica a la Península Ibérica y a las islas Canarias existen, como mínimo, desde mediados del siglo XVII<sup>46</sup>. No obstante, al prohibir las Actas de Navegación de 1660 y 1663 la exportación de una serie de mercancías de las colonias norteamericanas —a las que se incorporó el arroz a partir del año 1705—, salvo en caso de que se llevaran a puertos ingleses, y al prohibir también dichas disposiciones la importación de mercancías directamente desde Europa, salvo aquellas que procedieran de puertos ingleses, difícilmente podía llegar a producirse un aumento significativo de los intercambios comerciales entre las colonias norteamericanas y España; al menos, de los intercambios legales<sup>47</sup>. Por ello, debió de tener un efecto importante el que, a partir de 1727, 1730, 1762 y 1764, se permitieran las importaciones directas de sal desde Europa —autorizadas desde 1664 en los casos de Terranova y Nueva Inglaterra— a Pennsylvania, Nueva York, Nueva Escocia y Québec, respectivamente, y que, en 1731, se permitiera la exportación directa de arroz de las colonias a la Península Ibérica y al sur de Europa<sup>48</sup>. No obstante, la guerra con España (1739-1748) y, poco después, la Guerra de los Siete Años entre Inglaterra y Francia (1756-1763), a la que España se sumó en 1762, hicieron imposible que estas medidas tuvieran unas consecuencias inmediatas y duraderas.

Así pues, a partir de lo que acabamos de comentar y de los datos, en este caso fragmentarios, proporcionados por el libro de cuentas de la factoría británica de Cádiz para las décadas de 1750 y 1760, podemos concluir que la llegada masiva de cereales y harinas norteamericanos al puerto gaditano debió iniciarse en la segunda mitad de la década de 1760, esto es, tras la Guerra de los Siete Años (1756-1763), y

---

<sup>46</sup> Ya en 1648 se atribuyó la escasez de trigo que se padecía en Massachussets a tales exportaciones [Lydon (1962), p. 176].

<sup>47</sup> Harper (1939); McCusker (1996).

<sup>48</sup> Harper (1939), p. 401.

**CUADRO 4**

IMPORTACIÓN DE TRIGO Y HARINA EN BARCOS BRITÁNICOS POR CÁDIZ Y EL PUERTO DE SANTA MARÍA, 1752-53, 1765, 1770 Y 1772-74  
(toneladas imperiales y porcentajes)

	1752-53 (a)		1765 (b)		1770 y 1772-74	
	ton. imp.	%	ton. imp.	%	ton. imp.	%
<b>NORTE DE EUROPA</b>	1.150	12,5	1.341	26,8	120	0,3
<b>ITALIA – MEDITERRÁNEO OCC.</b>	6.675	72,5	2.939	59,0	5628	13,4
<b>COLONIAS NORTEAMERICANAS</b>	no consta	0,0	487	9,8	26.489	63,3
<b>ÁFRICA ATLÁNTICA-BERBERÍA</b>		0,0		0,0	7.617	18,2
<b>MEDITERRÁNEO ORIENTAL</b>	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<b>ESPAÑA</b>	1.114	12,1	159	3,3	450	1,1
<b>OTRAS PROCEDENCIAS</b>	269	2,9	54	1,1	1.537	3,7
<b>TOTAL</b>	<b>9.208</b>	<b>100,0</b>	<b>4.980</b>	<b>100,0</b>	<b>41.841</b>	<b>100,0</b>

Fuente: PRO, FO 332/2

Leyenda: (a) noviembre de 1752 a junio de 1753; (b) junio a diciembre de 1765

contando ya con la producción de las tierras cedidas por Francia a Inglaterra en Canadá en virtud de la Paz de París, ya que todavía en 1752-53 y 1765, la mayor parte de los barcos británicos que descargaron cereales y harinas en Cádiz procedían del norte de Europa y de Italia-Mediterráneo Occidental (véase el Cuadro 4)<sup>49</sup>.

La bibliografía norteamericana confirma este planteamiento. Entre 1768 y 1772, el 17,9 por 100 de las exportaciones de las colonias norteamericanas, por un importe de 539.000 libras esterlinas anuales, se dirigieron a la Europa del Sur y a las *Wine Islands* del Atlántico, aunque este porcentaje alcanzó, en el caso de Filadelfia, el 35 por 100<sup>50</sup>. Los datos disponibles permiten afirmar, igualmente, que las ventas de cereales y harinas constituyeron el 81,8 por 100 del total de aquéllas<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> Efectivamente, de los 73 barcos británicos que desembarcaron cereales y harinas en Cádiz y el Puerto de Santa María entre noviembre de 1752 y junio de 1753, tan sólo uno procedía de Norteamérica. Según Romano (1956), p. 69, la entrada de trigo norteamericano en el puerto de Marsella se registró por primera vez en marzo del año 1767. En Alicante, la presencia de trigo norteamericano se detecta a partir de 1771 [Giménez (1981), p. 361].

<sup>50</sup> Shepherd and Walton (1972), p. 94-96.

<sup>51</sup> McCusker and Menard (1991), pp. 108, 130, 174 y 199. En segundo lugar aparece el pescado, con el 14,3 por 100. Otras mercancías suponen el 3,9 por 100 restante.

Pues bien, dado que el valor de las exportaciones norteamericanas al sur de Europa fue de 50-60.000 libras anuales en las décadas de 1720 y 1730, y de 125-150.000 libras anuales en la de 1750, parece incuestionable que el auténtico *boom* de las exportaciones norteamericanas a la zona tuvo lugar a partir de la segunda mitad de la década de 1760 y comienzos de la de 1770<sup>52</sup>.

¿Qué parte de estas exportaciones logró capturar Cádiz? Si comparamos las 15.262 y 14.197 toneladas imperiales anuales de “pan y harina” y trigo exportadas al sur de Europa por las colonias norteamericanas entre 1768 y 1772, con las 3.020,5 y 6.145,5 toneladas imperiales anuales de harina y trigo procedentes de Norteamérica y descargadas en Cádiz por barcos británicos en 1770 y 1772-74, llegamos a la conclusión de que unos nada despreciables porcentajes del 19,8 y del 43,3 por 100 del total de aquéllas<sup>53</sup>.

Para las colonias británicas de Norteamérica, consiguientemente, la Europa del Sur y las islas Atlánticas, en términos generales, y Cádiz en concreto, constituyeron un mercado de vital importancia en los años finales de la década de 1760 y primeros de la de 1770.

La relevancia de estas relaciones para las colonias británicas fue mayor aún, si cabe, si tenemos en cuenta que arrojaron sistemáticamente un fortísimo superávit para las mismas. Este superávit sirvió para compensar su deficitaria balanza de pagos con otros territorios y, especialmente, con la metrópoli británica, a la que se remitían desde Cádiz, en metal o mediante letras de cambio, el producto de las exportaciones coloniales al sur de Europa<sup>54</sup>.

Desde finales de la década de 1770, se produjo un importante descenso en el número de barcos de nacionalidad británica que descargaron cereales y harinas en Cádiz y en la cuantía de las descargas (Cuadro 5). Además, ni un sólo barco británico procedente del África atlántica llegó a Cádiz a descargar cereales en 1789-90 y 1792.

---

<sup>52</sup> Shepherd and Walton (1972), p. 174.

<sup>53</sup> Shepherd and Walton (1972), pp. 220-222.

<sup>54</sup> Según Lydon (1962), p. 183, en torno a un tercio del déficit comercial de las colonias británicas de Norteamérica se pagaba con los retornos procedentes de España, Portugal y el Mediterráneo. McCusker and Menard (1991), p. 81, por su parte, estiman en 358.000 libras anuales el superávit de la balanza comercial de las colonias con el sur de Europa en 1768-72.

**CUADRO 5**  
**IMPORTACIÓN DE CEREALES Y HARINA EN BARCOS BRITÁNICOS POR CÁDIZ Y EL PUERTO DE SANTA MARÍA, 1776-1792 (toneladas imperiales)**

	<b>Trigo</b>	<b>Harina</b>	<b>Cebada</b>	<b>Arroz</b>	<b>Maíz</b>
<b>1776</b>	4.090	1.678	205	215	
<b>1777</b>	5.518	258	183	100	
<b>1778</b>	2.987	608	473		
<b>1789</b>	699	575	735		
<b>1790</b>	408	1.234	125	125	350
<b>1792</b>	2.302	1.387	650	675	

Fuente: PRO, FO 332/2

Leyenda: (a) noviembre de 1752 a junio de 1753; (b) junio a diciembre de 1765

Estos datos, en principio, parecen cuestionar la validez de nuestros argumentos anteriores acerca de la procedencia norteamericana y marroquí de gran parte de los cereales y harinas importados por el puerto de Cádiz. Aunque resulte paradójico, nada más lejos de la realidad. En efecto, tenemos fundadas sospechas de que las importaciones procedentes de Norteamérica y del África atlántica no se redujeron, ni mucho menos, de forma tan dramática. Lo que ocurre es que, al no estar obligados los barcos estadounidenses a pagar contribución alguna a la factoría británica de Cádiz, sus descargas no se reflejan en las cuentas de la misma.

En otras palabras, las relaciones mercantiles entre Cádiz y las antiguas colonias británicas de América del Norte sobrevivieron a la independencia de éstas; de ahí el hecho, altamente significativo, de que uno de los primeros consulados establecidos por Estados Unidos en España, en 1791, fuera el de Cádiz. Pues bien, a partir de la documentación del consulado se ha podido establecer que, entre 1806 y 1808, llegaron a Cádiz una media de 60 barcos norteamericanos al año, cifra que se disparó a más de 200 entre 1809 y 1812, como consecuencia de las guerras napoleónicas<sup>55</sup>. Estas vinculaciones hicieron que Cádiz se convirtiera en el principal puerto de entrada de las harinas norteamericanas en España en las primeras décadas del siglo XIX: 65.575 barriles al año en 1800-1804, 46.636 en 1805-1809 y 315.584 entre 1810 y 1813 (unas 11.000, 7.850 y 53.000 tm anuales, respectivamente)<sup>56</sup>.

<sup>55</sup> González (1979), pp. 60-62.

<sup>56</sup> Galpin (1922), p. 25.

En cuanto a Marruecos, si el libro de cuentas de la factoría británica de Cádiz no ofrece la más mínima referencia a la importación de cereales procedentes de dicho país en las dos últimas décadas del siglo XVIII, no es porque hubieran desaparecido dichos intercambios, sino porque ahora se llevaban a cabo en barcos españoles o de otros pabellones.

## **5. Cádiz, fin de siglo: la coyuntura bélica y las alzas de precios refuerzan las prácticas intervencionistas en detrimento del mercado.**

Como indicamos en su momento, el funcionamiento de la alhóndiga gaditana se basaba en una lógica simplista: que el sistema funcionaría de manera ininterrumpida gracias a la existencia de compensaciones intertemporales. Lo cierto, sin embargo, es que la sucesión de varios años buenos o de varios años malos, una gestión errónea o incidencias externas al funcionamiento del sistema, como guerras, bloqueos y epidemias, podían dar al traste con ese frágil equilibrio, como de hecho ocurrió. Veamos cómo.

La sucesión de varios años buenos suponía un mercado bien abastecido y precios bajos o, en otras palabras, la posibilidad de que los panaderos obtuvieran la materia prima al margen de la alhóndiga, por resultar tanto o más barata que el trigo vendido por ésta. La cuestión no es baladí, ya que la tasa del pan no se aplicaba más que al que se amasaba con el trigo de la alhóndiga. El precio del pan llamado “de merchantes” o “de privilegio”, no estaba sujeto a regulación por parte de la ciudad. En estas circunstancias, ¿cómo evitar el deterioro del trigo almacenado en la alhóndiga si los panaderos no acudían a la misma? La única forma era convertir en obligatorio su consumo, algo a lo que estaban obligados los panaderos de acuerdo con las normas vigentes, pero que resultaba costoso y difícil de implementar<sup>57</sup>.

La sucesión de varios años malos, por su parte, también podía crear problemas. De entrada, exigía redoblar el esfuerzo financiero a la hora de abastecer el granero municipal, cuestión de extraordinaria importancia y sobre la que nos extenderemos más adelante. Pero es que, además, si llegada la primavera continuaba existiendo un fondo en grano significativo en la alhóndiga, un fondo adquirido a precios altos, y el año agrícola resultaba ser bueno y, consiguientemente, los precios bajaban, el granero municipal podía encontrarse con que los panaderos optaban de nuevo por el mercado a la hora de obtener la materia prima. En este supuesto, a diferencia del ante-

---

<sup>57</sup> Esto es lo que ocurrió, por ejemplo, en noviembre de 1776. Con 60.000 fanegas de trigo en la alhóndiga, las autoridades gaditanas conminaron a los panaderos a comprar en el granero municipal la mitad, como mínimo, del trigo que utilizaran, pudiendo adquirir la otra mitad en el mercado libre [AHMCA, AC, 20-11-1776].

rior, el intento de obligar a los panaderos a utilizar el trigo de la alhóndiga implicaba, también, forzarles a adquirir la materia prima a un precio que podía llegar a ser mucho más alto del que existía en el mercado libre y, consiguientemente, autorizarles a vender el pan que fabricaran a un precio superior al que habría resultado en caso de adquirir el trigo fuera de la alhóndiga. Suponía, en última instancia, obligar a los consumidores a pagar por el pan adquirido en las plazas de la ciudad un precio mayor al que habrían tenido que abonar en caso de haberse permitido a los panaderos adquirir el trigo que necesitaran al margen de la alhóndiga.

El problema de la financiación de las compras de trigo merece un tratamiento más extenso, habida cuenta de que constituyó uno de los elementos determinantes del cambio institucional en la gestión del mercado frumentario de la ciudad de Cádiz. Desde su creación, en 1767, el puesto de director de granos recaía necesariamente en un comerciante, que tenía que ser español, no extranjero, y que era elegido por tiempo de un año. Pues bien, no deja de llamar la atención —¿una singularidad del caso gaditano?— el hecho de que, en aquellos casos en los que el dinero obtenido mediante la venta del trigo de la alhóndiga no alcanzaba para realizar las compras destinadas a garantizar el repuesto, era el propio director de granos, y no la ciudad, quien adelantaba las sumas necesarias para llevar a cabo las compras. En estas circunstancias, lo habitual era que al vencer el año para el que habían sido nombrados, los directores de granos salientes se encontraran en situación acreedora con respecto a la institución. Estas deudas, en principio, tenían de ser saldadas por el director de granos entrante con el dinero procedente de la venta del trigo de la alhóndiga.

El comportamiento alcista de los precios en los años finales del siglo XVIII y primeros del XIX, —resultado de la concatenación de varios años de malas cosechas en la Baja Andalucía y de la desorganización de los mercados a causa de las epidemias (fiebre amarilla, 1804), pero también de las dificultades existentes para aprovisionarse de trigos extranjeros, como consecuencia de las guerras con Gran Bretaña (1779-1783, 1796-1802 y 1805-1808) y Francia (1793-1795)<sup>58</sup>—, multiplicó el circulante necesario para mantener abastecida la alhóndiga y, en definitiva, el importe de las sumas adelantadas por los directores de granos, hasta alcanzar cifras exorbitantes. De esta manera, a las dificultades financieras consustanciales al funcionamiento de la institución vinieron a unirse, en los primeros años del siglo XIX, los costes financieros de los préstamos tomados para garantizar el repuesto, dada la imposibilidad de que los directores de granos pudieran adelantar sumas tan fabulosas.

---

<sup>58</sup> A este respecto, la principal novedad ocurrida en los últimos años fue la llegada de trigo procedente del Mediterráneo oriental, facilitada por la firma de los primeros acuerdos comerciales con el Imperio Turco (1782) y con las regencias del norte de África (1784, 1786 y 1791). Según Martín (2001), p. 76, Cádiz recibió la visita de 164 naves greco-otomanas entre los años 1797 y 1820, naves que descargaron en la ciudad 542.000 fanegas de trigo sólo entre 1798 y 1807. La primera referencia que encontramos en las cuentas de la alhóndiga sobre la compra de trigo procedente de Turquía es de 1776.

El año 1800, por ejemplo, la alhóndiga de Cádiz tomó a crédito cerca de 17 millones de reales de vellón (véase el Apéndice 1). Las dificultades para obtener esta suma fueron enormes, pues, según el director de granos, la mayor parte de quienes podían prestarlo no disponía de dinero: unos por tenerlo retenido en América a causa de la guerra, otros por tenerlo en vales, otros por haberlo perdido a causa de las indemnizaciones que las compañías de seguros en las que participaban habían tenido que pagar en los últimos años, y otros, en fin, por haber contribuido en alguno de los donativos o empréstitos efectuados por el Consulado,

“de modo que es muy raro el comerciante español establecido en Cádiz que se halle con moneda metálica ni papel moneda de su legítima propiedad de que disponer en préstamo para el repuesto de trigo en medio de que conocen ser tan preciso en beneficio común”<sup>59</sup>.

Dadas las circunstancias, el director de granos solicitó al ayuntamiento que permitiera la pignoración del trigo que fuera comprando, así como la hipoteca de los terrenos y del edificio de la alhóndiga, a fin de garantizar la devolución de las sumas que tomara prestadas, y reclamó una subida sustancial del precio de venta del trigo a los panaderos, hasta alcanzar el precio de coste. A mediados de octubre de 1800, la ciudad acordaba elevar el precio de la fanega de trigo a 89 reales, cifra jamás alcanzada con anterioridad (véanse el Gráfico 4 y el Apéndice 4).

La tregua ofrecida por el descenso de los precios del trigo, desde mediados de 1801, fue meramente circunstancial; de manera que, ante las dificultades existentes para garantizar el abastecimiento, el ayuntamiento “se declaró en 1802 por único abastecedor, apoderándose de la provisión exclusiva de la ciudad y su numerosa población”<sup>60</sup>. Como consecuencia de ello, se prohibió “la libre venta de los [trigos] que llegaban a esta ciudad”, y se obligó a sus dueños a “cederlo para el acopio del pósito o a reextraerlo”<sup>61</sup>. El asunto terminó en el Consejo que, a comienzos de 1804, acordó dejar la difícil cuestión —cómo hacer compatibles la libertad de comercio y la seguridad del abastecimiento— en manos de las autoridades municipales gaditanas.

Dos años después, en 1806, se seguía discutiendo acerca de “si conviene o no que el general abasto de trigos esté a cargo de la ciudad”. Se barruntaba un cambio de política en el ambiente, sobre todo, ahora que el abastecimiento de ciudades como Madrid se había liberalizado<sup>62</sup>. A mediados de diciembre, el Síndico Personero daba

---

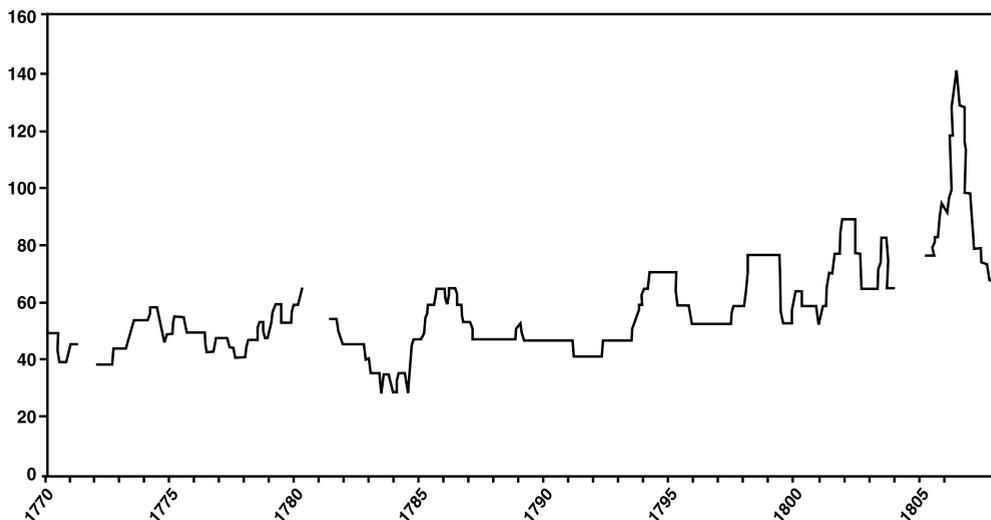
<sup>59</sup> AHMCA, AC, 12-8-1800. Sobre la situación financiera de la plaza gaditana en estos años, véanse Tinoco (1982) y Tedde (1988).

<sup>60</sup> AHMCA, AC, 30-10-1806. Informe del Síndico Personero.

<sup>61</sup> AHMCA, AC, 21-1-1804.

<sup>62</sup> En Madrid, el Consejo decidió dejar libres el precio y la venta de todo tipo de pan en agosto de 1805 [Castro (1987), p. 236]. En Nápoles, ciudad que presenta numerosos paralelismos con Cádiz, la libertad para introducir grano y para fabricar y vender pan se había aprobado en 1794 [Alifano (1996), p. 271].

**GRÁFICO 4**  
PRECIOS MENSUALES DE VENTA DE LA FANEGA DE TRIGO EN LA ALHÓNDIGA DE CÁDIZ, 1770-1806 (reales de vellón)



Fuente: AHPC, cajas 549-567. Los datos corresponden al precio vigente el día 1 de cada mes.

cuenta en un extenso memorial de los inconvenientes sufridos desde que la alhóndiga asumiera, en régimen de monopolio, el abastecimiento de la ciudad en 1802. El primero y más importante, que los acopios se habían encarecido, como consecuencia de lo cual el precio de venta de la fanega de trigo en la alhóndiga había llegado a los 140 reales por fanega en abril de 1805. Por otra parte, en los ocho primeros meses de 1806, la alhóndiga había tenido unas pérdidas estimadas en 780.000 reales, y ello a pesar de que los consumidores habían soportado un sobreprecio cercano a los 1,1 millones de reales<sup>63</sup>. Finalmente, la mayor carestía del pan en Cádiz había puesto el abastecimiento de la ciudad en manos de los panaderos forasteros, quienes podían adquirir la materia prima a precios más bajos, en detrimento de los panaderos locales, muchos de los cuales se habían arruinado. Igual había ocurrido con los atahone-

<sup>63</sup> Al obligarse a los panaderos a pagar por el trigo comprado a la alhóndiga un precio superior al de coste — 74 a 80 y 72 reales por fanega, respectivamente, en el caso del trigo “del montón”; 96 a 102 y 90, respectivamente, en el caso del trigo “de privilegio”—. Todo esto a fin de garantizar la solvencia financiera de la institución que, entre 1800 y 1806, tomó prestados más de 50 millones de reales, al 6-8 por 100, para financiar las compras de trigo y harina.

ros, aunque en este caso debido a la masiva importación de harinas<sup>64</sup>. Por todo ello, no tiene nada de extraño que, tras más de cincuenta años en el centro del debate político, el ayuntamiento de Cádiz decidiera, el 30 de diciembre de 1806, declarar la libertad de comercio de trigo en la ciudad<sup>65</sup>.

## 6. Conclusiones

En el transcurso del siglo XVIII existió un alto grado de intervención del mercado triguero, harinero y panadero en la ciudad de Cádiz. Las piezas centrales del sistema de intervención fueron la alhóndiga y la tasa del pan. El concurso de la iniciativa privada, sin embargo, resultó fundamental para garantizar el abastecimiento de la población. De esta forma, se estableció de facto una división del trabajo entre la alhóndiga, que limitaría sus compras directas a las campiñas de Sevilla y Cádiz, y los comerciantes de granos, a quienes la alhóndiga compraría el trigo procedente de mercados más alejados y facilitaría sus almacenes para que pudieran entrojar los granos importados. A los comerciantes de granos correspondió, asimismo, gestionar las compras del trigo y de la harina comercializados al margen del granero municipal entre 1768 y 1806.

El área de abastecimiento de cereales y harinas de la ciudad de Cádiz se amplió considerablemente desde mediados del siglo XVIII, con la inclusión de las colonias británicas de América del norte, Marruecos y, ya en el cambio de siglo, el Imperio Otomano. Esta ampliación fue posible gracias a la inserción de Cádiz en los principales circuitos del comercio internacional, y a sus disponibilidades de plata, la principal si no única moneda de cambio empleada en estas transacciones.

La complementariedad entre regulación y mercado funcionó razonablemente bien hasta finales del siglo XVIII, en que las alzas de precios en los mercados de cereales de la península —Sevilla y Jerez incluidos—, las distorsiones habidas en los canales internacionales de abastecimiento como resultado de las guerras con Inglaterra y Francia, y las epidemias, condujeron a una intervención total del mercado frumentario y panadero. A partir del año 1802, la alhóndiga de Cádiz asumió en exclusiva la tarea de abastecer a la totalidad de la población.

---

<sup>64</sup> En 1767, Cádiz contaba con 51 atahonas —provisas de 143 piedras— para fabricar harina [AHMCA, AC, 29-8-1767]. Llama extraordinariamente la atención que el número de piedras no sólo no creciera en el último tercio del siglo XVIII, sino que disminuyera. En 1798, había 68 atahonas, pero tan sólo 136 piedras [AHMCA, AC, 10-3-1798]. En julio de 1807, su número se había reducido a 62 atahonas y 124 piedras. En diciembre de 1807, tan sólo quedaban 106 piedras [AHMCA, AC, 29-12-1807]. Esta reducción reflejaría la creciente relevancia de las harinas importadas para el abastecimiento de la ciudad.

<sup>65</sup> AHMCA, AC, 30-12-1806.

La conjunción de estos factores —alzas de precios, guerras y bloqueos, desorganización de los mercados— hizo que se manifestaran con toda su crudeza las contradicciones del sistema público de intervención. Las compras masivas de granos y harina por parte de la alhóndiga dieron lugar a un gravísimo problema de endeudamiento, no consiguiéndose garantizar, pese a ello, el abastecimiento de la población a precios tolerables.

En estas circunstancias, la ciudad hubo de enfrentarse al dilema de salvar la solvencia financiera de la alhóndiga, que tomó prestados más de 50 millones de reales de vellón a partir del año 1800, en beneficio de sus acreedores y de futuras contingencias, o de permitir que los efectos de la bajada de precios, como la que tuvo lugar el año 1806, pudieran trasladarse de forma inmediata a una población duramente castigada en los últimos años por las carestías y epidemias. Finalmente, se eligió esta segunda opción. El 30 de diciembre de 1806, el ayuntamiento gaditano acordaba la libertad de entrada de trigos.

## APÉNDICE 1

CARGO Y DATA DE LA ALHÓNDIGA DE CÁDIZ, 1770-1806 (reales de vellón)

	<b>Cargo</b>	<b>Data</b>	<b>Saldo</b>	<b>Cantidades Tomadas a Crédito</b>
<b>1770</b>	5.597.784	6.157.806	- 560.021	
<b>1771</b>	no disponible			
<b>1772</b>	7.805.939	7.805.939	0	
<b>1773</b>	11.600.873	13.519.731	- 1.918.858	
<b>1774</b>	8.315.012	9.258.882	- 943.869	
<b>1775</b>	4.751.396	4.751.396	0	
<b>1776</b>	4.896.024	5.197.128	- 301.103	
<b>1777</b>	8.357.204	9.117.538	- 760.334	
<b>1778</b>	11.279.692	11.279.692	0	
<b>1779</b>	11.522.183	11.522.183	0	
<b>1780</b>	13.075.672	16.044.835	- 2.969.163	
<b>1781</b>	8.596.145	8.755.755	- 159.609	
<b>1782</b>	6.037.740	6.037.740	0	
<b>1783</b>	4.040.789	4.040.789	0	
<b>1784</b>	12.301.168	12.301.168	0	
<b>1785</b>	16.266.942	16.762.354	- 495.411	
<b>1786</b>	10.302.337	10.524.205	- 221.868	
<b>1787</b>	11.040.609	11.080.231	- 39.622	
<b>1788</b>	12.443.993	11.159.734	1.284.258	
<b>1789</b>	11.376.700	9.850.065	1.526.635	
<b>1790</b>	7.446.276	5.786.343	1.659.932	
<b>1791</b>	8.823.610	8.403.210	420.400	
<b>1792</b>	11.300.954	11.058.684	242.270	
<b>1793</b>	15.746.802	15.290.110	456.692	
<b>1794</b>	10.995.749	10.305.771	689.978	
<b>1795</b>	8.729.753	8.496.980	232.773	
<b>1796</b>	13.541.507	13.243.896	297.611	
<b>1797</b>	13.387.280	13.306.142	81.138	
<b>1798</b>	11.392.342	11.711.271	- 318.928	
<b>1799</b>	7.824.028	8.688.058	- 864.029	
<b>1800</b>	14.494.385	21.210.617	- 6.716.232	16.880.189
<b>1801</b>	10.394.499	11.838.458	- 1.443.959	1.180.000
<b>1802</b>	14.077.087	15.420.961	- 1.343.874	3.600.775
<b>1803</b>	21.105.937	23.430.058	- 2.324.121	2.720.000
<b>1804</b>	no disponible			
<b>1805</b>	35.683.067	35.737.677	- 54.610	15.430.367
<b>1806</b>	23.227.080	26.722.107	- 3.495.026	9.330.505

Fuente: AHMCA, Cajas 549 a 567

## APÉNDICE 2

### COMPRAS, VENTAS Y EXISTENCIAS DE TRIGO DE LA ALHÓNDIGA DE CÁDIZ, 1796-1806 (fanegas)

	Compras	Ventas	Existencias (a 31 de diciembre)
1769			17.519
1770	144.870	112.098	50.291
1771	no disponible	no disponible	35.473
1772	183.827	182.436	36.864
1773	234.830	207.644	64.050
1774	148.131	157.577	54.604
1775	78.573	91.539	41.638
1776	117.368	104.119	54.887
1777	205.094	192.695	67.286
1778	200.731	218.978	49.039
1779	172.639	196.007	25.671
1780	265.295	203.109	87.857
1781	128.450	178.900	37.407
1782	155.999	148.665	44.741
1783	117.309	123.685	38.365
1784	229.280	237.029	30.616
1785	274.944	248528	57.032
1786	197.274	200.820	53.486
1787	243.570	233.956	63.100
1788	231.514	260.189	34.425
1789	208.889	207.667	35.647
1790	134.099	130.014	39.732
1791	175.692	158.530	56.894
1792	161.100	183.104	34.890
1793	133.557	138.976	29.471
1794	154.836	141.716	42.591
1795	148.863	149.195	42.259
1796	226.441	238.273	30.427
1797	165.252	178.964	16.715
1798	142.077	148.493	10.299
1799	146.551	128.643	28.207
1800	265.504	199.007	94.704
1801	72.354	129.539	37.519
1802	205.991	197.942	45.568
1803	256.951	256.724	45.795
1804	255.778	281.332	20.241
1805	209.577	195.319	34.499
1806	297.242	245.230	86.511

Fuente: AHMCA, Cajas 549 a 567

## APÉNDICE 3

PROCEDENCIA DE LAS COMPRAS DE TRIGO DE LA ALHÓNDIGA DE CÁDIZ, 1770-1806  
(fanegas y porcentajes)

	Compras totales	Nacional	Importado	Desconocido	Nacional	Importado	Desconocido
<b>1770</b>	144.870	47.296	97.574		32,6	67,4	
<b>1771</b>		no disponible					
<b>1772</b>	183.827	57.030	126.797		31,0	69,0	
<b>1773</b>	234.830	8.708	226.122		3,7	96,3	
<b>1774</b>	148.131	57.862	90.269		39,1	60,9	
<b>1775</b>	78.573	39.667	38.906		50,5	49,5	
<b>1776</b>	117.368	57.330	60.038		48,8	51,2	
<b>1777</b>	205.094	26.795	178.299		13,1	86,9	
<b>1778</b>	200.731	81.018	80.434	39.279	40,4	40,1	19,5
<b>1779</b>	172.639		no disponible				
<b>1780</b>	265.295	107.214	101.033,5	57.047,5	40,4	38,1	21,5
<b>1781</b>	128.450	48.578	73.050	7.020	37,7	56,8	5,5
<b>1782</b>	155.999	141.138,5	7.413	5.809,5	91,4	4,8	3,8
<b>1783</b>	117.309	117.309			100,0		
<b>1784</b>	229.280	124.529,75	67.528	37.222,5	54,3	29,5	16,2
<b>1785</b>	274.944	71.669,75	153.468,5	49.805,75	26,1	55,8	18,1
<b>1786</b>	197.274	5.016,5	173.693	18.565	2,5	88,1	9,4
<b>1787</b>	243.570		217.103,5	26.466,5		89,1	10,9
<b>1788</b>	231.514	10.670	214.633	6.211	4,6	92,7	2,7
<b>1789</b>	208.889	53.289	155.000	600	25,5	74,2	0,3
<b>1790</b>	134.099	97962	36.137		73,1	26,9	
<b>1791</b>	175.692	101.621	33.566	40.505	57,8	19,1	23,1
<b>1792</b>	161.100	100.730	50.050	10.320	62,5	31,1	6,3
<b>1793</b>	133.557	6.182	90.175	37.200	4,6	67,5	27,9
<b>1794</b>	154.836	14.648	118.694	21.492,5	9,5	76,7	13,8
<b>1795</b>	148.863	110.913	35.057	2.893	74,5	23,5	2,0
<b>1796</b>	226.441	77.314	100.395	48.732	34,1	44,3	21,6
<b>1797</b>	165.252	86.089	61.598	17.565	52,1	37,3	10,6
<b>1798</b>	142.077	71.388	57.366	13.323	50,2	40,4	9,4
<b>1799</b>	146.551	146.551			100,0		
<b>1800</b>	265.504	265.504			100,0		
<b>1801</b>	72.354	72.354			100,0		
<b>1802</b>	205.991	205.991			100,0		
<b>1803</b>	256.951	224.103	2.775	30.073	87,2	1,1	11,7
<b>1804</b>	255.778	82.914		172.865	32,4		67,6
<b>1805</b>	209.577	50.821	91.094	67.707	24,3	43,4	32,3
<b>1806</b>	297.242	276.260	20.982		92,9	7,1	

Fuente: AHMCA, Cajas 549 a 565

APÉNDICE 4

PRECIO DE LA FANEGA DE TRIGO VENDIDA POR LA ALHÓNDIGA DE CÁDIZ, 1770-1806

(reales de vellón) (\*)

	EN	FB	MZ	AB	MY	JN	JL	AG	ST	OC	NV	DC
1770	49	49	49	49	49	49	39	39	39	39	39	45
1771	45	45	45		no disponible							
1772	38	38	38	38	38	38	38	44	44	44	44	44
1773	44	44	47	47	54	54	54	54	54	54	54	54
1774	58	58	58	58	55	55	48	46	49	49	49	49
1775	55	55	55	55	55	49	49	49	49	49	49	49
1776	49	49	49	43	43	43	43	46	47,5	47,5	47,5	47,5
1777	47,5	44	44	44	41	41	41	41	41	41	47	47
1778	47	47	47	53	53	53	47	47	53	53	59	59
1779	59	59	53	53	53	53	53	59	59	59	65	65
1780		no disponible										
1781	54	54	54	54	50	50	45	45	45	45	45	45
1782	45	45	45	45	40	40	40	35	35	35	35	35
1783	29	35	35	35	35	29	29	29	35	35	35	35
1784	29	35	41	47	47	47	47	47	53	59	59	59
1785	59	59	65	65	65	65	59	59	65	65	65	59
1786	59	59	53	53	53	53	47	47	47	47	47	47
1787	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
1788	47	47	47	47	53	53	47	47	47	47	47	47
1789	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
1790	47	47	47	47	47	47	41	41	41	41	41	41
1791	41	41	41	41	41	41	41	41	47	47	47	47
1792	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	53	53
1793	59	59	65	65	65	71	71	71	71	71	71	71
1794	71	71	71	71	71	71	59	59	59	59	59	59
1795	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
1796	53	53	53	53	53	53	53	53	59	59	59	59
1797	59	59	65	77	77	77	77	77	77	77	77	77
1798	77	77	77	77	77	77	65	53	53	53	53	53
1799	65	65	65	65	65	59	59	59	59	59	59	59
1800	53	59	59	59	71	71	71	77	77	77	89	89
1801	89	89	89	89	89	77	77	65	65	65	65	65
1802	65	65	65	65	77	83	83	65	65	65	65	65
1803		62 a 77										
1804	77	77	77	77	77	83	83	83	95	95	92	92
1805	104	128	128	140	140	128	128	98	98	98	92	92
1806	80	80	80	74	74	74	74	68	68	68	68	68

(\*) Los datos corresponden al precio vigente el día 1 de cada mes

Fuente: AHMCA, Cajas 549-567

## Bibliografía

- ALIFANO, Enrica (1996): *Il grano, il pane e la politica annonaria a Napoli nel Settecento*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- ANES ÁLVAREZ, Gonzalo (1970): *Las crisis agrarias en la España Moderna*, Madrid, Taurus.
- (1995): *La Ley Agraria*, Madrid, Alianza.
- ARRIBAS PALAU, Mariano (1979): “Notas sobre el abastecimiento de granos a Canarias desde Marruecos (1769-1789)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 25, pp. 359-408.
- BALLESTER SALGUERO, José R. (1988): “Aportaciones sobre el comercio hispano-marroquí en torno a 1800”, en *Asociación de Profesores de Geografía e Historia “Hespérides”. Comunicaciones presentadas al VI Congreso de Profesores-Investigadores*, Córdoba, pp. 209-220.
- BROULLON ACUÑA, Manuel (1986): “Los pósitos de granos gaditanos durante el siglo XVIII”, en *Asociación de Profesores de Geografía e Historia “Hespérides”. Comunicaciones presentadas al II Congreso de Profesores-Investigadores*, Sevilla, pp. 185-192.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (1995): *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe (1997): “La colonia británica de Cádiz entre 1650 y 1720”, en FERNÁNDEZ ALBADALEJO, Pablo (ed.), *Monarquía, Imperio y pueblos en la España Moderna*, Alicante, Caja de Ahorros del Mediterráneo-Universidad de Alicante.
- CARRIERE, Charles, et BUTI, Gilbert (1993): “Un aspect du commerce international du blé: les échanges entre Marseille et l’Andalousie pendant la crise frumentaire de 1753”; en MIEGE, Jean-Louis (dir.), *Les céréales en Méditerranée. Histoire. Anthropologie, Économie*, Paris, CNRS Éditions, pp. 109-127.
- CASTRO, Concepción de (1987): *El pan de Madrid. El abasto de las ciudades españolas del Antiguo Régimen*, Madrid, Alianza.
- (1996): *Campomanes. Estado y reformismo ilustrado*, Madrid, Alianza.
- CRESPO SOLANA, Ana (2000): *El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España.
- DAVIS, Ralph (1962): “English Foreign Trade, 1700-1774”, *Economic History Review*, 15, pp. 285-303.
- DI VITTORIO, Antonio, e BARCIELA, Carlos (dirs.), (2001): *La storiografia marítima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea*, Bari, Cacucci Editore.
- FAROUK, Ahmed (1988-89): “Aperçu du trafic du port de Mogador avec les principales places européennes (1786-1787)”, *Hespéris Tamuda*, vol. XXVI-XXVII, pp. 93-103.
- “Echanges commerciaux entre le Maroc et l’Espagne a fin du XVIII<sup>e</sup> siècle: evolution et bilan”, *Maghreb Review*, 1996, 21 (1-2), pp. 70-76.

- FAZIO, Ida (1993): *La política del grano. Annona e controllo del territorio in Sicilia nel Settecento*, Milano, Franco Angeli.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1999): *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732): una política económica para Felipe V*, Madrid, Minerva.
- FILIPPINI, Jean Pierre (1978): "Le commerce de blé à Livourne au XVIIIe siècle", en *Studi in memoria di Federico Melis*, IV, Naples, Giannini Ed., pp. 517-570.
- (1988): "Les Nations à Livourne (XVIIe-XVIIIe siècles)", en CAVACIOCCHI, S. (dir.), *I porti come impresa economica*, Firenze, Le Monnier, pp. 581-594.
- FONTANA, Josep (1973): "Formación del mercado nacional y toma de conciencia de la burguesía", en *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, Ariel, pp. 11-53.
- FRADERA, Josep María (1984): "El comercio de cereales y la prohibición de 1820 (el caso del mercado catalán)", *Agricultura y Sociedad*, 30, pp. 137-168.
- GALLEGO, José Andrés (1995): *Cádiz y el pan de cada día*, Cádiz, Universidad.
- GALPIN, William F. (1922): "The American Grain Trade to the Spanish Peninsula, 1810-1814", *The American Historical Review*, vol. 28, issue 1, pp. 24-44.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique (1981): *Alicante en el siglo XVIII: economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, Institución Alfonso el Magnánimo.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (1979a): *España y USA en el siglo XVIII (Crecimiento industrial comparado y relaciones comerciales)*, Valladolid, Universidad.
- (1979b): "Exportaciones norteamericanas a Cádiz (1805-1813)", *Moneda y Crédito*, 151, pp. 51-78.
- GUILLÉN TATO, Julio F. (1941): *Índice sistemático de las Actas Capitulares de la ... ciudad de Cádiz*, Cádiz, Cerón.
- HARPER, Lawrence A. (1939): *The English Navigation Laws*, New York, Columbia University Press.
- HAYWARD (1980): "The British Factory in Livorno", en *Atti del Convegno 'Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba*, Livorno, pp. 261-267.
- JOVELLANOS, Gaspar Melchor de (1982 [1793]): *Informe sobre la Ley Agraria*, Madrid, Cátedra.
- LARIO DE OÑATE, María del Carmen (2000): *La colonia mercantil británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad.
- LYDON, James G. (1965): "Fish and Flour for Gold: Southern Europe and the Colonial American Balance of Payments", *Business History Review*, XXXIX, pp. 171-183.
- LOURIDO DÍAZ, Ramón (1971): "Relaciones políticas anglo-marroquíes en la segunda mitad del siglo XVIII", *Hispania*, vol. XXXI, pp. 337-383.
- (1976): "El comercio de trigo entre Marruecos y la Península Ibérica en el siglo XVIII", *Almenara*, 9, pp. 29-62.
- LLOMBART, Vicent (1992): *Campomanes, economista y político de Carlos III*, Madrid, Alianza.

- MARTÍN CORRALES, Eloy (1988): "El comercio de Cataluña con Marruecos a finales del siglo XVIII (1767-1808)", en *Actas del Congreso Internacional "El Estrecho de Gibraltar"*, vol. III, Madrid, UNED, pp. 159-173.
- (2001): *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los enemigos de la fe*, Barcelona, Edicions Bellaterra.
- MARTÍNEZ RUIZ, José Ignacio (2002): *Making unregulated overseas trade work. English merchants in Spain in the Seventeenth Century*, Economic History Society, Annual Conference, Birmingham.
- McCUSKER, John J. (1996): "British Mercantilist Policies and the American Colonies", en ENGERMAN, Stanley L. and Robert E. GALLMAN (eds.), *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. I, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 337-362.
- McCUSKER, John J., and MENARD, Russell R. (1986): *The Economy of British America, 1607-1789*, Chapel Hill and London, University of North Carolina Press.
- MORENO LÁZARO, Javier (1992): "Los inicios de la producción fabril de harina en España (1770-1801)", *Revista de Historia Industrial*, 1, pp. 181-188.
- NADAL, Jordi (1992): *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Barcelona, Ariel.
- NASH, Robert C. (1992): "South Carolina and the Atlantic Economy in the Late Seventeenth and Eighteenth Centuries", *The Economic History Review*, new series, vol. 45, issue 4, pp. 677-702.
- ORMROD, David (1985): *English grain exports and the structure of agrarian capitalism, 1700-1760*, Cambridge, Cambridge University Press.
- PALACIO ATARD, Vicente (1989): "Paz con Marruecos y guerra con Argel. Los Turcos", en PALACIO ATARD, Vicente (coord.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, pp. 387-404.
- PALOP, José Miguel (1977): *Hambre y lucha antifeudal. Las crisis de subsistencias en Valencia (Siglo XVIII)*, Madrid, Siglo XXI.
- PELIZZON, Sheila (2000): "Grain flour, 1590-1790", *Review. Fernand Braudel Center for the Study of Economies, Historical Systems, and Civilisations*, 23 (1), pp. 87-195.
- PERSSON, Karl G. (1999): *Grain Markets in Europe, 1500-1900. Integration and Deregulation*, Cambridge, Cambridge University Press.
- REHER, David S. (1997): "Auge y declive del mundo urbano de la Corona de Castilla durante la Edad Moderna. Aspectos de un reajuste de largo alcance", en RIBOT GARCÍA, Luis y ROSA, Luigi de (dirs.), *Ciudad y mundo urbano en la época moderna*, Madrid, Actas Editorial, pp. 45-72.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente (1946): *Política marroquí de Carlos III*, Madrid, CSIC.
- ROMANO, Ruggiero (1956): *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIIIe siècle*, París, Librairie Armand Colin.
- RUIZ ORSATTI, Ricardo (1944): *Relaciones hispano-marroquíes*, Madrid, Publicaciones África.

- SHAW, L.M.E. (1995): "The British factory and the corn trade in Eighteenth Century Portugal"; *The British Historical Society of Portugal. Twenty first annual report and review 1994*, Lisboa, pp. 37-54.
- SHEPHERD, James F. and WALTON, Gary M. (1972): *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, Cambridge University Press.
- STRANGIO, Donatella (1999): *Crisi alimentare e politica annonaria a Roma nel Settecento*, Roma, Istituto Nazionale di Studi Romani.
- TEDDE DE LORCA, Pedro (1988): *El Banco de San Carlos*, Madrid, Alianza Editorial-Banco de España.
- TINOCO RUBIALES, Santiago (1982): "Capital y crédito en la Baja Andalucía durante la crisis del Antiguo Régimen", en FONTANA, J. (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y colonias*, Alianza, Madrid, pp. 251-388.
- UZTARIZ, Gerónimo de (1968 [1742]): *Theorica, y practica de comercio, y marina*, Madrid, Aguilar. [Ed., facsímil de la 2ª edición de 1742].
- WALFORD, A. R. (1940): *The Bristish Factory in Lisbon*, Lisboa, Instituto Britânico em Portugal.
- VILAR, Pierre (1962-64): *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, Barcelona, Edicions 62.