

Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia
16, 2016, 93-123
ISSN: 1133-598X

La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del Imperio español en el siglo XVIII¹

The Commission of Hemp in Granada: Removing Baltic Dependence as a Defensive Strategy by the Spanish Empire in the Eighteenth Century

Manuel Díaz-Ordóñez
Universidad de Sevilla
Economía e Historia Económica
<http://orcid.org/0000-0002-3492-6210>
mdiazord@us.es

Recibido: 28-05-2016; Revisado: 25-07-2016; Aceptado: 29-07-2016

Resumen

Los buques de la Edad Moderna navegaban con miles de toneladas de cáñamo en forma de jarcia y velas. Este vegetal, un insumo estratégico, será una necesidad prioritaria española que se cubría, en buena parte, con cáñamo ruso. El fomento nacional, se convirtió en un factor más de su estrategia defensiva imperial. Para entender mejor el papel de la comisión del cáñamo en Granada se ha analizado los fondos de diferentes archivos y se ha recuperado un importante proyecto de intervención borbónica en la estructura agraria granadina, con el objeto de fomentar el cultivo cannabáceo en el Reino.

Palabras clave: Cáñamo, Imperio español, Báltico, Granada, Estrategia defensiva.

Abstract

Ships in the Modern Age sailed using thousands of tons of hemp in the form of cordage and sails. This plant substance, a strategic commodity, was a major Spanish necessity fulfilled in the main by Russian hemp. Promotion of its national cultivation thus became another factor in Spanish imperial defence strategy. To better understand the development of hemp's commission in Granada, various archives have been analysed. This has turned up evidence of an important Bourbon-era project intervening into Granadine agrarian structure, with the aim of encouraging cannabis farming in the Kingdom.

Keywords: Hemp, Spanish Empire, The Baltic, Granada, Defence Strategy.

¹ Trabajo desarrollado al amparo del proyecto HAR2015-64165-C2-1-P. Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII. Convocatoria Excelencia Ministerio de Economía y Competitividad. Gobierno de España.

1. INTRODUCCIÓN

¿Por qué hablamos de estrategia defensiva imperial, si nos referimos a una institución creada para el fomento del cultivo de un vegetal como el cáñamo? La historiografía señala que la defensa parece más vinculada a la fabricación de armas y buques, a la construcción de defensas para proteger los territorios o a la recluta y el adiestramiento de soldados y oficiales (PHILLIPS, 1991; GARCÍA HERNÁN, 1995; PARDO MOLERO, 2001; VV.AA., 2004; MIRA CABALLOS, 2005; LUENGO GUTIÉRREZ, 2012; MAFFI, 2014; LAGO ALMEIDA, 2015). Sin embargo, nos parece interesante aprovechar la actual tendencia historiográfica de algunos grupos de investigación internacionales (BOSMA Y WEBSTER, 2015), que analizan el papel decisivo del comercio y la movilización de los llamados *productos estratégicos*;² reflexionando desde la relación de estos artículos con la política defensiva de los imperios. Creemos que, a lo largo de los siglos, el control de determinadas materias primas estratégicas (acero, madera, mástiles, cáñamo, etc.), que se necesitaban para poner en orden de batalla a las fuerzas armadas de los estados, se convirtió en un pilar de la defensa estratégica de los imperios. Quizá es más sencillo plantear la importancia de estos productos si lo enfocamos con términos relativamente contemporáneos. Un ejemplo válido podría ser el esfuerzo de los científicos alemanes, durante la Segunda Guerra Mundial, para el desarrollo de sustitutos sintéticos del petróleo (GORALSKI Y FREEBURG, 1987: 246-247; KRAMMER, 1978: 394-398; STRANGES, 1984: 643), mientras sus tropas intentaban progresar por el Cáucaso para hacerse con los hidrocarburos soviéticos. En la Edad Moderna, recientemente, esta perspectiva ha acaparado el interés de algunos investigadores que insisten en la importancia del control estratégico de los materiales para los imperios coetáneos (MCNEILL, 2004: 388-391; WILLIAMS, 2006: 73-101; SMITH, 2006: 16-19; MOORE, 2010: 188). Respecto al dominio de los mares, todos los autores coinciden en la incuestionable hegemonía de la costa báltica como centro de expedición de los insumos fundamentales para la construcción naval de los siglos modernos (BOGUCKA, 1980: 5-9; CRESPO SOLANA, 2000: 100-105; BES, BRAND, Y FRANKOT, 2007; LAMBERT, 2011). Ahondando en el concepto, trabajos muy actuales (JARA, 2011; MARICHAL Y GRAFENSTEIN, 2012; REICHERT, 2013, 2016; GALLEGOS RUIZ, 2016) han destacado la interacción obligada de los recursos económicos con el esfuerzo bélico para la defensa estratégica del imperio. Lo que refuerza el sentido de la propuesta que presentamos aquí, centrada en la habilitación de los medios económicos, logísticos, institucionales y humanos necesarios para garantizar el abastecimiento de aparejos para la Real Armada a través de la articulación de la Real Comisión de Cáñamo de Granada.

Parece razonable entender, que el diseño y la puesta en marcha de mecanismos de obtención y control de productos estratégicos, se hayan convertido en un factor más de la defensa militar de los estados a lo largo de la historia. Para el

²Ejemplo de grupo de investigación sobre imperios y productos estratégicos puede ser «Commodities of Empire» formado por miembros de la *Open University's Ferguson Centre for African and Asian Studies* en colaboración con el *Institute of the Americas* del University College London («Commodities of Empire Project | The Ferguson Centre for African and Asian Studies | Open University», s. f.).

caso que nos ocupa, se puede entender el cáñamo como un producto fundamental de la defensa de los imperios europeos de la Edad Moderna. De nuevo, tiene sentido afirmarlo así, porque los veleros militares y mercantes, que hicieron y sostuvieron estas mismas instituciones políticas en los siglos modernos, estaban aparejados con cientos de miles de toneladas de jarcias y velas elaborados a partir de cáñamo. Como una primera aproximación a este cálculo podemos establecer que un 10 % del desplazamiento de los buques de la Edad Moderna equivaldría al peso del cáñamo necesario para realizar su aparejo y los equipamientos para el aseguramiento de la artillería (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 601-606). Es decir, que de 1670 a 1800, los buques europeos que navegaban por los océanos habrían necesitado más de 300.000 toneladas para su primer armamento. Cantidad que se incrementaría con la necesaria para reponer las constantes averías y fatigas de las velas y jarcia durante el duro servicio marino de estos productos.

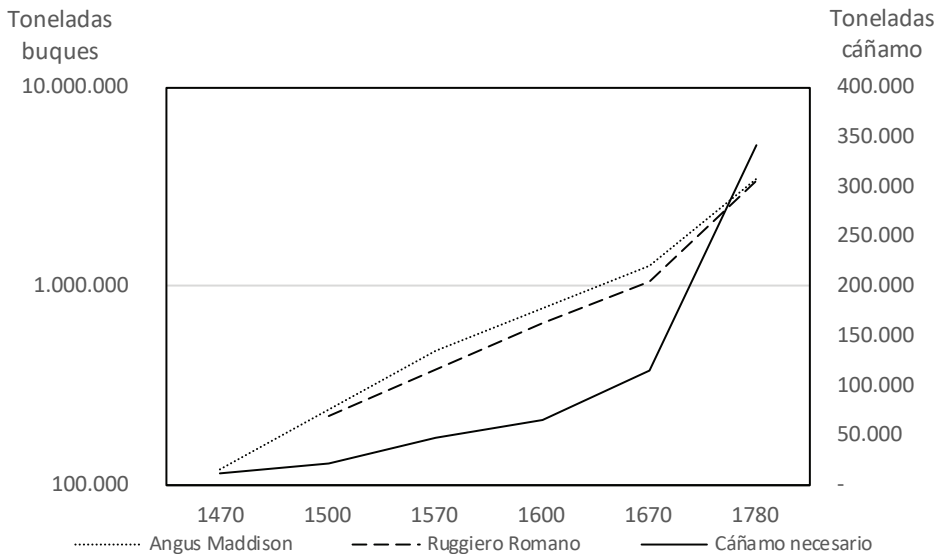


Figura nº 1. Tonelaje de vela de la flota europea y cáñamo necesario (1470-1780).

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de (Maddison, 2001: 77) y de (Romano, 1962: 575).

Los imperios de la Edad Moderna, dirigidos por la política mercantilista, diseñaron estrategias de aseguramiento del abastecimiento de la fibra cannabácea o de sus manufacturados. Algunos estados, los menos autárquicos como Inglaterra, se centraron en constituir unas seguras redes comerciales con Rusia, la gran productora cannabácea de la época (MORRIS, 1999: 81-86; MORRIS, 2011: 172-178). España, por su parte, adoptaría una política cambiante a lo largo del tiempo, comenzando con el comercio de cáñamo por intermediación, principalmente, de flamencos y holandeses (CRESCO SOLANA, 2007: 45-76; GOODMAN, 2001: 36-50; HERRERO SÁNCHEZ, 1998: 83-95; SANZ AYÁN, 1995: 139-156; SERRANO MANGAS,

1983: 21-26), para progresar con el reformismo borbónico que implantó el mercantilismo hacia el fomento del cultivo en su propio territorio aprovechando, para ello, las aparentes buenas condiciones edafológicas y climáticas (TORRES SÁNCHEZ, 2012: 48). Para desarrollar esta última parte de la estrategia de abastecimiento cannabáceo enmarcaremos la importancia de las comisiones del cáñamo, centrándonos en la establecida en Granada, que tendrán su momento de auge en la segunda mitad del siglo XVIII y acabarán desapareciendo en la decadencia del cambio de siglo.

2. LA DEPENDENCIA DEL BÁLTICO Y LA DEFENSA IMPERIAL ESPAÑOLA (1500-1699)

La realidad documental y bibliográfica explica una España dependiente del cáñamo báltico durante toda la Edad Moderna. Muchos autores son categóricos en este sentido y trazan la estrecha relación España-Holanda-Rusia en la provisión de productos estratégicos navales desde tiempos de Carlos V (SERRANO MANGAS, 1983: 21-23; SKOWRON, 2008). Las razones por esta subordinación secular son fundamentalmente duales. En primer lugar, el cultivo del cáñamo no progresó de forma homogénea en los campos españoles. Los emplazamientos con mayor producción quedaron limitados entre 1500 y 1800 a los alrededores de la ciudad de Barcelona, los campos cercanos a Lérida (en especial Solsona y Balaguer), Castellón y Valencia, algunas zonas de Calatayud, Navarra y, en último caso, el antiguo Reino de Granada (SERRERA CONTRERAS, 1974: 19-56; MERINO NAVARRO, 1975: 567-584; DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 82-100; TORRES SÁNCHEZ, 2012: 47-71). El porqué de esta distribución geográfica es objeto de nuestra actual línea de investigación centrada en torno a una hipótesis de limitación ecológica del propio cáñamo.³ En segundo lugar, los precios de los productos cannabáceos rusos que llegaban a las costas españolas eran muy competitivos (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2014a) lo cual era sorprendente, en principio, por la larga singladura que debía acometer este vegetal desde sus zonas de recolección en la actual Ucrania y Bielorrusia (CROSBY, 1965; HELLIE, 1999; KOTILAINEN, 2005; LEWITTER, 1968; MILLER, 1987; SHAW, 2006), hasta los puertos de expedición en el Báltico (Riga, San Petersburgo y Königsberg –Kaliningrado–). La comparación de los importes de los cáñamos rusos y españoles también es motivo de nuestro interés con el objeto de analizar la posible escenificación de una globalización temprana de este producto, soportada por la posible convergencia de estos precios a escala global (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2014b).

³ Proyecto HAR2014-53797-P, 2015-2019 Globalización ibérica: redes entre Asia y Europa y los cambios en las pautas de consumo en Latinoamérica del Ministerio de Economía y Competitividad de España. Universidad Pablo de Olavide.

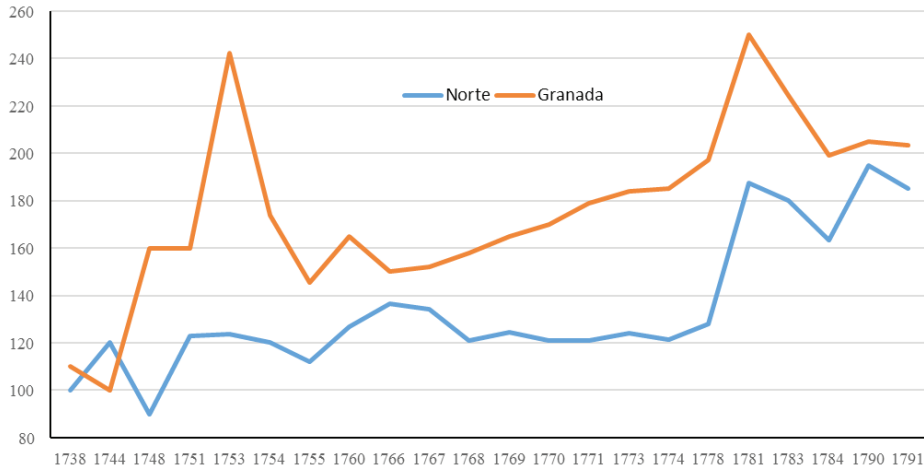


Figura nº 2. Comparación entre los precios del cáñamo báltico y granadino (en reales de vellón). Fuente: Elaboración propia a partir de los precios recogidos en AGS (leg. 317 a 359) y AMVM (leg. 3759-3760-3765-3783-3801).

Debemos preguntarnos si los precios del cáñamo Báltico eran tan competitivos, porque el Imperio español decidió desplegar medidas para garantizar la producción nacional, en vez de continuar con la senda inglesa de compras en Rusia. La primera respuesta sería el carácter estratégico de ciertas materias primas, garantizaba en sí mismo el esfuerzo por convertirse en autosuficiente. En la lógica aplicada se presuponía que la producción nacional tendría que ser mucho más barata que la foránea, especialmente, porque se ahorrarían los costes de transporte entre Rusia y España. La segunda respuesta sería heredada de la anterior. El comercio del Báltico había estado, tradicionalmente, en manos de los enemigos españoles desde el siglo XVI: primero los holandeses y, más tarde, los ingleses se habían especializado en el comercio de intermediación para transportar miles de toneladas de cables, calabrotos, lonas o cáñamo en rama con destino a los astilleros peninsulares. En este sentido, parece que esta realidad ahondaba en el problema de la falta de abastecimiento de materiales estratégicos en el caso de hostilidades en el Atlántico Norte. Lo cual era doblemente arriesgado ya que, la afectación en las rutas comerciales que trasladaban estos insumos desde Riga, San Petersburgo o Königsberg, no sólo se podría deber a que España estuviera en guerra con el país de su puntual intermediario (holandés o inglés), sino que las hostilidades podrían ser entre terceros estados pero que, igualmente, acabarían afectando a los envíos cannabáceos rusos con destino en España. Ciertamente, este temor de los consejos peninsulares era bien cierto. A finales del siglo XVII, la Gran Guerra del Norte (LEWITTER, 1968: 25), entre Suecia y Rusia había bloqueado el tráfico mercantil por los estrechos de Dinamarca. Pero es que, además, la caída de Riga (1696) y Narva (1699) en manos suecas desestabilizó el circuito de

provisión de productos estratégicos rusos en la Europa Occidental generando un considerable aumento de los precios de este ramo (MARSHALL, 1772). Para España, en particular, esta situación se complicaría con el conflicto por la Sucesión, que derivó en que uno de sus enemigos era, a la vez, rival e intermediario de un insumo fundamental en su defensa (REES, 1925: 137). Por último, creemos que la expansión de la Real Armada española a lo largo del siglo XVIII generó una presión sobrevenida sobre la oferta cannabácea peninsular que obligó a los ministerios borbónicos a establecer medidas alternativas.

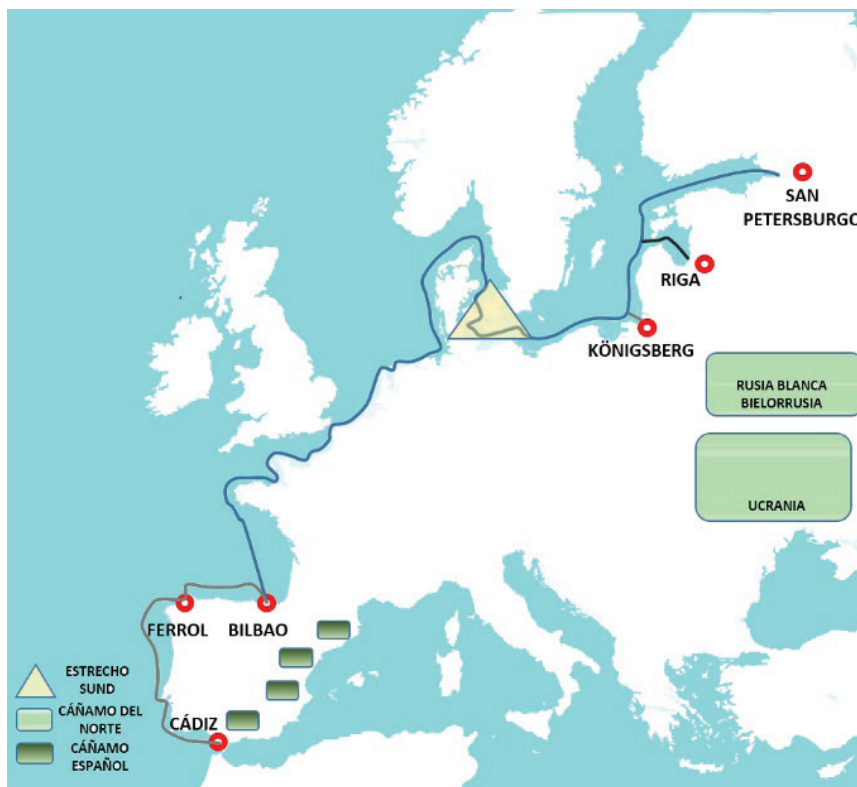


Figura nº 3. La ruta del cáñamo báltico hacia España durante la mayor parte del siglo XVIII

De una parte, el crecimiento de unidades navales construidas (la mayor parte de gran porte en forma de navío de dos puentes hacia arriba) y, de otro, el aumento de la operatividad de las embarcaciones (muchos más días/mar por año en cada buque) generó la creciente demanda de sus aparejos en el primer armamento del buque y se disparó la tasa de reposición por fatiga de los materiales (MERINO NAVARRO, 1981: 151; ORTIZ SOTELO, 2010; SÁNCHEZ BAENA, CHAÍN NAVARRO, Y MARTÍNEZ-SOLÍS, 2011: 245-290; AGUADO, 2012: 285-296; CANALES Y REY, 2013). La segunda respuesta, sería el cambio en la política de abastecimiento militar en el

ramo cannabáceo, centrándose, cada vez más, en la administración directa (a partir de 1751), disminuyendo proporcionalmente el recurso a la contratación a particulares, proceso que obligó a que el Ministerio de Marina tuviera que especializarse también en los entresijos de la producción y transformación del cáñamo. Hemos trabajado ya en otras ocasiones el sistema de asientos sobre jarcia para la Armada hasta mediados del Dieciocho (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009: 195-896) y, entre otras conclusiones, destacamos la coyuntura de que la oferta particular comenzó a tener problemas para cubrir la demanda oficial desde la década de los años 30. La inseguridad que generaba la contratación a intermediarios extranjeros (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2003: 65-74), los fracasos del soguero catalán Josep Basora (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2001), y, posteriormente, los problemas del poderoso grupo comercial formado por los barceloneses Josep Puiguriquer y Agustí Gibert decantaron la balanza hacia el establecimiento de fábricas reales de jarcia y lona en los tres Departamentos navales (Ferrol, Cartagena y Cádiz) (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 1995: 400-415, 2002: 59-74, 2006a).

3. REALES COMISIONES Y CÁÑAMO EN LA ESPAÑA EN EL SIGLO XVIII

España fue deficitaria en cáñamo durante los siglos XVI y XVII. La afirmación más rotunda en este sentido la ha realizado D. Goodman en su trabajo sobre las fuerzas navales españolas en el Seiscientos: «El objetivo de que España fuera autosuficiente en cáñamo resultó inalcanzable» (GOODMAN, 2001: 207). A pesar de ello, en esta obra, aparecen también las primeras medidas de fomento cannabáceo en Granada y otras geografías peninsulares de la mano de Tomás Íbio Calderón (GOODMAN, 2001: 202). Respecto al siglo XVIII, diversos trabajos han destacado los problemas españoles en producir el cáñamo suficiente para abastecer las necesidades totales del país. Estas aproximaciones a la cuestión de la insuficiencia productora española en el Setecientos son ya trabajos clásicos (SERRERA CONTRERAS, 1974; MERINO NAVARRO, 1975, 1981: 267 y ss). En sus páginas encontramos un panorama en el que los campos españoles no podían producir suficiente fibra que, recordémoslo ahora, no sólo tenía como destino cubrir la demanda del sector naviero, sino que, también, se utilizaban en amplios sectores del artesanado de la época (vestido, calzado, construcción, transporte, etc.).

A partir de 1740, para solventar estas dificultades productivas, la Secretaría de Marina irá estableciendo paulatinamente comisionados (TORRES SÁNCHEZ, 2012: 52) en los focos de producción. Aunque su funcionamiento siempre fue irregular durante la centuria. Estas organizaciones se objetivaban, contemporáneamente, como la mejor forma de garantizar, por un lado, las compras del insumo a los cosecheros y, por otro, la puesta en marcha de medidas de fomento sobre los propietarios de los campos para animarlos a sembrar fibra. Su época de esplendor comenzó, sin lugar a dudas, en los años 70 del Dieciocho, coincidiendo con las urgencias militares de la guerra con Inglaterra. La demanda sobrevenida por el conflicto, que impulsó el alistamiento de muchos barcos de guerra y de transporte para las diferentes acciones bélicas que el imperio desarrolló, se incrementó también por los propios efectos de las hostilidades sobre el comercio de productos

del Báltico. La política económica imperial convergió hacia la imposición de medidas autárquicas en el sector estratégico naval, lo que sirvió como el empujón definitivo para las comisiones que se convirtieron en una herramienta fundamental para el fomento y el control de la producción del cáñamo en España.

Hace tiempo, abordamos de forma tangencial la cuestión de las comisiones (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006b: 71-76), cuyas líneas primordiales ya habían sido enunciadas previamente por J. P. Merino (MERINO NAVARRO, 1975: 267 y ss) y, posteriormente, han sido abordadas también por R. Torres (TORRES SÁNCHEZ, 2012: 54-56). En aquella ocasión apuntábamos a que el sistema fue tomando cuerpo a lo largo de los años. Se fueron incorporando modificaciones que solían responder a crisis coyunturales, bien fueran debidas a la acción defensiva del imperio, o bien, fueran debidas a las fricciones generadas entre el sector civil y militar por el acceso al cáñamo o, por último, como un efecto de la acción de las comisiones respecto al mercado cannabáceo. Fuera como fuera, el esquema fundamental secular respondió a una organización piramidal, en cuya cúspide se encontraba el comisionado quién, a su vez, actuaba con el apoyo técnico y administrativo de un grupo, más o menos amplio, de colaboradores. Estos podían ser funcionarios de la Corona y, por lo tanto, eran designados por los intendentes de los arsenales o por la propia Secretaría de Marina (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006b: 79), o, podían ser particulares, normalmente, con experiencia en los corretajes o con conocimientos técnicos en el ramo cannabáceo, que eran subcontratados por la propia comisión para desarrollar sus labores (QUINTERO GONZÁLEZ, 2003: 67-69). No obstante, respecto a estos últimos empleados, la comisión apenas controlaba su contratación, ya que, generalmente, su capacidad de decisión se restringía a proponer candidatos que eran o no aceptados por la Secretaría de Marina. En todo caso, sí que parece evidente que, en la mayoría de los casos, la Armada aceptaba la propuesta del comisionado. Las funciones de la comisión se centraban en supervisar las cosechas y el fomento del cultivo fibrero en la jurisdicción concedida por la Secretaría. Para ello establecían la obligatoriedad de cumplimiento a los cosecheros de los métodos de cultivo que se experimentaron durante el siglo para mejorar la calidad del cáñamo (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 1995: 395-420). Para promover el cultivo se ensayaron diferentes medidas, pero la más habitual, fue siempre el adelanto de cantidades en metálico para que los agricultores pudieran sembrar los campos y, a la vez, dejarlos obligados a vender su producto a la Marina cuando se recolectaba. Este dinero viajaba desde las respectivas consignaciones de los Arsenales de Marina y quedaban en depósito en la caja de la comisión, bajo la responsabilidad de su máximo garante. Las comisiones respondían a los pedidos que los Departamentos navales iban realizando con meses de antelación. Los problemas más habituales giraban en torno a la imposibilidad o dificultades de cubrir estos encargos por los problemas de la oferta cannabácea granadina o bien por los defectos de calidades de los cáñamos recibidos en los arsenales. En ambas coyunturas, normalmente, se acababa solicitando la decisión del titular de la Secretaría de Marina lo que parece determinar la escasa autonomía que las comisiones del cáñamo realmente tenían. En nuestra opinión esto tiene una doble lectura: respecto a la jerarquía de la Armada los comisionados tenían escasa maniobra, pero, paralelamente, esta

misma jerarquización era utilizada por la institución como un mecanismo de autoridad respecto a la administración local y los órganos de representación de las corporaciones gremiales.

Desde luego, la comisión de Granada fue la institución monárquica de fomento y control de la producción cannabácea de acción más importante de la centuria y por ello, su principal interés para estudiarla. Su categoría, sobrepasa los propios volúmenes fibricos que proporcionó a las fuerzas navales españolas, pero lo más determinante fue su forma de implantación sobre la sociedad y la economía granadina en la segunda mitad del XVIII. La realidad es que, en los fondos de Simancas y del Viso del Marqués, las cuestiones producidas por la comisión granadina reflejan el intenso pulso de la burocracia borbónica, verdadera generadora de docenas de expedientes y procedimientos administrativos, para acomodarla a la economía granadina. Junto a la comisión granadí, la Armada estableció una homóloga en Aragón y Navarra. Los primeros encargos de compras de fibra en la primera se realizaron entre 1750 y 1754 a cargo del marqués de Fresneda, auxiliado por los justicias de las villas. En estos cuatro años compró 21.177 quintales cosechados en el mismo Aragón pero también en la vecina Navarra siendo transportados por tierra hasta el puerto de Bilbao.⁴ Después de este primer intento, la etapa de esplendor de esta comisión se desarrolló fundamentalmente a partir de 1778. Año en el que la Marina instruyó al capitán de fragata Plácido Correa Losada (CORREA LOSADA Y RIVADENEIRA, 1778) para que visitara ambas regiones y se hiciera una idea aproximada de las posibilidades que tendrían si se dedicaran parte de sus campos al cultivo de fibra. Sus informes eran optimistas en cuanto al volumen de cáñamo que se podría recolectar en Aragón y Navarra, sin embargo, sus comentarios no eran tan positivos respecto a la calidad de la producción.⁵ Parece que las necesidades logísticas impuestas por los armamentos navales durante 1778 y 1779 (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006b: 77) obligaron a que la Secretaría de Marina acabara decidiendo la constitución de una Comisión en Navarra.⁶ Su primer responsable fue el comerciante Gaudioso de Sesma, administrador de las rentas generales de la ciudad de Corella. En 1783, a Sesma se le concedió también el control de las compras oficiales de cáñamo en Aragón,⁷ éste dispuso un gran almacén en Calatayud,⁸ y años después otro más en Tudela.⁹ Ambos servirían como centros logísticos para el almacenamiento intermedio de la fibra desde los lugares donde se compraba hasta su remisión al puerto

4 Archivo General de Simancas (= AGS), Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 329. Extracto de los precios del cáñamo; Esteiro, 25 de marzo de 1760.

5 De hecho, posteriormente, la calidad de los cáñamos navarros y aragoneses fue puesto en duda rutinariamente en la recepción de los guardalmacenes de los arsenales. Un ejemplo en Archivo Museo Viso del Marqués (= AMVM), Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 3809, 7 de octubre de 1791.

6 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Junta del Arsenal; Ferrol, 2 de mayo de 1782. Acuerdo sobre el uso de cáñamo aragonés a consecuencia de las dificultades de proveerse del ruso.

7 AMVM, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 3759, 8 de mayo de 1786.

8 AMVM, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 3760, expediente entre el 17 de abril y el 16 de octubre de 1798.

9 AMVM, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 3760; Calatayud, 24 de septiembre de 1798.

de Bilbao,¹⁰ desde donde se embarcaba con destino a Ferrol.¹¹ Esta comisión se mantuvo operativa hasta 1803,¹² cuando Sesma fue sustituido por personal de la Marina y, de la misma forma que el resto de los ramos del sector naval militar, fue languideciendo lentamente.

4. LA REAL COMISIÓN DEL CÁÑAMO DE GRANADA (1730-1800).

4.1. La Real Comisión del cáñamo en la bibliografía

El Reino de Granada y sus feraces Vegas estuvieron en el punto de mira de los contemporáneos que soñaban con una España autosuficiente en cáñamo, casi desde el principio del siglo XVIII. Jerónimo de Uztáriz, en 1724, fue de los primeros en mencionar las posibilidades que ofrecían los campos granadinos para proveer España de cáñamo que, según él, rondaba los 50 o 60 reales el quintal, cuando en Holanda, siempre según Uztáriz, pasaba de 70 reales (UZTÁRIZ, 1742: 293). Poco después, Bernardo de Ulloa en su *Restablecimiento* de 1740 continuaría tomando a Uztáriz como referente para seguir apuntalando la autarquía y la defensa de la balanza comercial en su concepción mercantilista. En este texto, Granada aparece, junto a Valencia y Murcia como lugares de «abundancia» y proclamaba que las Secretarías deberían fomentar y extender su cultivo (ULLOA, 1740: 196; TORRES SÁNCHEZ, 2012: 47). Esta corriente se reforzará con Campomanes y su *Discurso* en el que destacaba la importancia para el país de ser autosuficientes en una cuestión tan estratégica como el cáñamo (RODRÍGUEZ CAMPOMANES, 1777: 35 y 84).

En los primeros años del Diecinueve se consolidó la idea de que la Comisión había funcionado muy bien porque la producción regional cannabácea había crecido, aunque criticaban que el intervencionismo de la Monarquía no lo había fomentado sino, más bien al contrario, lo había obstaculizado. El cambio de comprensión del paradigma económico termina de comprenderse con la ácida crítica que J. Canga Argüelles realizó de la comisión granadina en 1802: «son escandalosas las trabas con que nuestra marina real ha impedido la propagación de los cáñamos en Granada» (CANGA ARGÜELLES, 1826: 92). Este autor criticaba con rotundidad el intervencionismo sobre el eje de la eliminación de la fijación de los precios, la exclusividad o preferencia de la compra, la imposición de normativas rígidas y, en definitiva, en la falta de libertad en el sector. Enfrentada a esta postura nueva, el granadino Joaquín Manuel de Teva, oficial del cuerpo del Ministerio de Marina, escribió un extenso memorial, en diciembre de 1807 (FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1851: 21) en el que destacaba los beneficios que esta organización había aportado a la sociedad y a la economía granadina. Esta última perspectiva amable fue modificándose, a partir de la década de los años 20 del siglo XIX, fruto de la paulatina incorporación del liberalismo en la interpretación económica del intervencionismo estatal. Esta es la razón más probable de que el texto de Teva, entregado en julio de 1820, por el diputado Martínez de la Rosa para su estudio

10 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Secretaría de Marina al ministro de Marina de Bilbao; Aranjuez, 29 de julio de 1779.

11 AMVM, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 3809, 7 de octubre de 1791.

12 AMVM, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 3760, 21 de mayo de 1803.

por las Comisiones de Marina y Agricultura de las Cortes (CORTES ESPAÑOLAS, 1820b: 14), fuera rechazado (CORTES ESPAÑOLAS, 1820a: 85). En este texto, que hemos podido recuperar a través de la exposición del dictamen de las comisiones mencionadas, en septiembre de 1820, se destaca que el momento de esplendor se desarrolló entre 1780 y 1798. En estos años las necesidades militares de la flota operativa y el efecto en el sector naval español de la apertura del comercio con América incrementaron la demanda cannabácea. La opinión de los expertos que estudiaron los datos recogidos por Teva era que «en aquel tiempo pudo ser útil este sistema para alentar el cultivo, en el día en que es tan conocido por todos los cosecheros» (CORTES ESPAÑOLAS, 1820a: 86), pero que en aquel momento, por 1820, ya no tenía ningún sentido por haber disminuido la demanda oficial y porque las normas de elaboración se cumplían habitualmente.

El trabajo clásico de R. M. Serrera abordó el proyecto de fomento del cultivo de lino y cáñamo en Nueva España estableciendo la importancia de la comisión del cáñamo en Granada (SERRERA CONTRERAS, 1974: 39). Serrera lo hizo refiriendo la importancia de esta institución en la estrategia defensiva imperial de consolidar la autosuficiencia cannabácea como un interés fundamental de la Monarquía. El que la Secretaría de Marina movilizara agricultores granadinos hacia Nueva España se explica desde una doble vertiente. En primer término, se buscaba que agricultores experimentados en el cultivo de estos vegetales pudieran poner en marcha sus recursos y habilidades en una geografía con clima y suelos muy diferentes. A nosotros nos sirve aquí para enlazar con el objeto principal de análisis: la Real Comisión del cáñamo del reino de Granada. El hecho de que los campesinos que se enviaron, a partir de 1778, con destino a América fueran precisamente de Granada, no sólo se debió a la relativa cercanía geográfica con el puerto de Cádiz, sino que sirve como definición de la suma importancia que alcanzó esta institución granadina desde mediados del Setecientos. Según esto la Comisión se había convertido en un referente en el cultivo cannabáceo en el Imperio español y en su seno se realizaron esenciales pruebas y experiencias con el objeto de conseguir incrementar decisivamente esta producción.

4.2. La Real Armada y el cáñamo del Reino de Granada (1730-1750)

En los años 30 y 40 del siglo XVIII, los asentistas contratados por la Armada habían recurrido en alguna ocasión a los cosecheros granadinos para comprar el cáñamo que necesitaban para transformar en sus talleres.¹³ En estos años, la Secretaría de Marina había contactado con Juan Manuel Zambrano, administrador de la Real Aduana de Cáñamos y Linos de Granada y, al mismo tiempo, propietario que disponía de una considerable cosecha cannabácea pero que, además, contaba con una red de contactos en el ramo bastante interesante. En los documentos comenzó a aparecer como «comisionado del cáñamo»,¹⁴ aunque desconocemos si

¹³ AMVM, Arsenales, Leg. 3813. Antonio de Molina a Ensenada; Granada, 11 de octubre de 1735.

¹⁴ AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 332. Juan Manuel Zambrano a Arriaga; Granada, 19 de junio de 1759.

dispuso de autoridad para realizar embargos o preferencias en sus adquisiciones.¹⁵ La firma, en 1740, del último asiento de jarca con la barcelonesa Compañía del Asiento de Jarca, que supuso un incremento del cordaje incluido en las cláusulas de esta contrata hizo que las necesidades fibreras crecieran mucho. Esta situación se complicaba, además, por el conflicto con Inglaterra, desde 1739, lo que determinaba las graves dificultades que estos empresarios encontraban en sus compras de cáñamo en los mercados internacionales. Ensenada, quizá influenciado por la lectura de Uztáriz y Ulloa, impulsó la consulta a las autoridades del Reino de Granada sobre las posibilidades reales de que sus campos pudieran producir la fibra necesaria. Apenas una década después, las primeras medidas para recopilar información se convirtieron en un gran proyecto de establecimiento permanente de un comisionado. De hecho, es significativo que comenzara justo un año después de que se iniciara la producción en las fábricas reales de jarca y lona de los arsenales. En este sentido, se enmarcan las instrucciones de Ensenada a Julián de Arriaga, por entonces intendente del arsenal de Cádiz, enviadas a partir de 1752. En ellas se activaban medidas diferentes para abastecer los nuevos emplazamientos industriales. Lo más fácil pasaba por contratar los servicios de los propios asentistas que acababan de ver finalizado su contrata para que, aprovechando su red empresarial y de contactos comerciales, facilitaran los quintales de fibra necesarios a un precio moderado. De esta forma, la Compañía del Asiento de Jarca de Barcelona suministrará los primeros 4.000 quintales necesarios en la instalación de Cartagena después de comprarlo a sus proveedores habituales en Lérida y en los alrededores de Barcelona.¹⁶

El éxito de los experimentos realizados, entre octubre y diciembre de 1750 en el arsenal de Cartagena, y ordenados por Ensenada para determinar la viabilidad de la producción de jarca y lona por administración directa (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 1995: 395-426, 2006A: 68-76); y, en paralelo, la redacción de una homologación normativa sobre la forma técnica de transformar el cáñamo, se convirtieron en los disparadores de la creación de la Real Comisión de Cáñamo de Granada. Se evidenció la necesidad de incrementar el cáñamo en rama necesario para abastecer las nuevas fábricas (QUINTERO GONZÁLEZ, 2003: 65-69). En este mismo año, se nombró a Manuel de Argumosa, caballero de la Orden de Santiago y administrador general de Rentas Provinciales y Tabacos, como responsable de compras en Granada.¹⁷ Argumosa recurrió de nuevo, probablemente para aprovechar los contactos y las experiencias previas, al anterior comisionado Juan Manuel Zambrano.¹⁸ De la colaboración de ambos surgirá lo que, pasado el tiempo, constituirá la real comisión de Cáñamo de Granada. Evidentemente, los cambios en la dirección política en la Secretaría de Marina modificaron su

¹⁵ AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 332. Juan Manuel Zambrano a Arriaga; Granada, 19 de junio de 1759.

¹⁶ AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 321. José de Contamina a Ensenada; Barcelona, 17 de junio de 1752.

¹⁷ AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 320. Julián Arriaga a Ensenada; Cádiz, 19 de diciembre de 1752.

¹⁸ AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 329. Juan Manuel Zambrano a Julián Arriaga; Granada, 19 de junio de 1759.

aparición, pero, en rasgos generales, lo que no varió fue la función básica de intermediar entre los productores y las necesidades de la Armada. Es decir, detrás de este objetivo principal, la Comisión vio alterado sus mecanismos para realizar esta función, alternándose etapas de ejecución de privilegio, con etapas, más liberales de competencia entre los comisionados y los compradores particulares que acudían a las subastas de fibra.

Lo que parece evidente es que, las grandes compras de la Armada realizadas, activaron los mecanismos de revaloración de precios en el mercado cannabáceo granadino (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006B: 74). En 1750, tras la puesta en marcha de las negociaciones de compras de Zambrano en las dos vegas de Granada y en Loja, que condujeron a la adquisición de 24.262 arrobas de cáñamo, el precio por arroba se disparó. El intermediario achacó el incremento a la «general esterilidad que padeció todo este reino».¹⁹ La revalorización del producto llevó al intendente de Cádiz a pedir al comisionado que detuviera las compras para evitar el efecto de aquella tendencia inflacionista.²⁰ En julio de 1752,²¹ Argumosa y Zambrano fueron sustituidos por el comisario de Marina, Vicente de Santamaría, quien actuaría, en un principio, en calidad de ministro de provisiones.²² Eufemismo que definía una función más importante de control y auditoría de las gestiones en comparación a las realizadas por Zambrano en su etapa anterior.²³ Sin embargo, las urgencias por proveer de cáñamo las fábricas de jarcia de Puerto Real y de lona del Puente Zuazo determinaron al intendente de Cádiz, Juan Gerbaut, a enviar al maestro principal de la fábrica de jarcia del Puerto, Alberto Núñez. Éste sería acompañado por Tadeo Croquer, hombre de confianza de Gerbaut, para que fueran a Granada y que verificaran los precios, presentándose como comerciantes particulares interesados en comprar fibra para exportarlas a Málaga.²⁴ Ambos constataron que los precios del cáñamo en Granada habían experimentado un incremento considerable y, la única respuesta, parecía que era la presencia de la Marina como un comprador más en las zonas de producción. El aumento de la competencia entre los demandantes pero, especialmente, debido a la presión ejercida sobre la oferta existente había causado un incremento, en apenas 12 años, de un 174 %.²⁵ Esta información elaborada por Núñez y Croquer,²⁶ no se debía al incremento de la demanda por las compras de la comisión, sino a las operaciones especulativas de Zambrano. Según ambos, el antiguo comisionado, había manipulado los precios,

19 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 329. Juan Manuel Zambrano a Julián Arriaga; Granada, 19 de junio de 1759.

20 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 324. Juan Gerbaut a Julián Arriaga; Cádiz, 10 de junio de 1755, «desarreglada subida de precios que se vio en mas de mitad por mitad».

21 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 329. Juan Manuel Zambrano a Julián Arriaga; Granada, 19 de junio de 1759.

22 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 320. Vicente Santamaría a Julián Arriaga; Granada, 21 de noviembre de 1752.

23 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 324. Juan Gerbaut a Julián Arriaga; Cádiz, 10 de junio de 1755.

24 *Ibidem*.

25 Elaboración propia a partir de diferentes informes en AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 324.

26 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 324. Tadeo Croquer a Juan Gernaut; Granada, 15 de mayo de 1755.

almacenando importantes cantidades de cáñamo de su cosecha y de sus compras a otros propietarios, esperando que la escasez generara la revalorización del insumo. El comisario Vicente de Santamaría continuó gestionando las compras de Núñez y Croquer, pero fue incapaz de conseguir una reducción de los precios y acabó, coincidiendo con los anteriores, achacando aquel fenómeno a los manejos especulativos de Zambrano.

Santamaría estableció la primera organización de la Comisión en un proyecto enviado en diciembre de 1752 a Ensenada y que, sin mucha variación, será la que esté vigente hasta 1789.²⁷ Por debajo del comisionado, quién todavía se sigue denominando como ministro encargado de los acopios, aparecerá un subdelegado que debía asistir a las negociaciones de compra de fibra y que, cosa curiosa, acabará de nuevo en manos de Juan Manuel Zambrano. Además, se debía nombrar a un corredor, en principio, correspondería a uno de los titulares de la Real Aduana de Granada que debería intermediar entre compradores y vendedores. La administración del escritorio se situaba bajo la supervisión de un oficial, quien se encargaba de la redacción de escrituras, recibos y cuentas. Además, Santamaría propuso que la Secretaría de Marina realizara préstamos a los cosecheros, al principio de la siembra, para que pudieran costear los gastos de estiércoles, riegos y demás labores. El mecanismo de crédito estaba pensado para ligar la futura cosecha del propietario con el reintegro del adelanto realizado por el comisionado. Lo que, en definitiva, servía para garantizar a la Corona la compra de la fibra que acabará creciendo en sus campos. Finalmente, en el proyecto se incluía la obligación de que en los pueblos se establecieran rígidas ordenanzas municipales sobre la preparación del cáñamo desde su recolección hasta la venta. Sin embargo, esta última parte de la propuesta quedaría sin efecto hasta 1762 en que, a instancias del intendente de Cádiz, se redactarían unas normas que fueron publicadas mediante bandos en todas las villas productoras por el corregidor de Granada, marqués de Campoverde.²⁸

La importancia de la imposición de estas ordenanzas era pertinente porque constituían el método de control más funcional para garantizar la calidad de la fibra y un precio ajustado, al eliminar el polvo y los desperdicios que contenía el cáñamo en rama que se vendía habitualmente en Granada. A pesar de lo mencionado, el que se compraba en el Reino era bastante bueno, si nos atenemos a los informes de diversas pruebas realizadas durante la segunda mitad del siglo XVIII. El propio marqués de la Victoria llegó a definirlo como: «que el de Riga solo es bueno cuando fresco y en mi inteligencia conceptúo preferible el de Barcelona y superior a ambos el de Granada».²⁹ Aunque esta opinión no era uniforme en la Marina porque existían muchas opiniones más favorables a los cáñamos rusos, los famosos «Del Norte», también tenían sus defensores entre los que destacó, por su beligerancia, Antonio de Perea, intendente en Ferrol. Alegaba que la principal

27 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 320. Vicente de Santamaría a Ensenada; Granada, 21 de diciembre de 1752.

28 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 332. Juan Gerbaut a Bernabé González; Cádiz, 24 de agosto de 1762.

29 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 324. Marqués de La Victoria a Julián Arriaga; Cádiz, 13 de junio de 1755.

diferencia entre las fibras del Báltico y las que se cosechaban en España residían en el rendimiento. Para él, las segundas tenían demasiadas mermas y consideraba que este factor era de suficiente peso para justificar su preferencia.

Procedencia	% desperdicio
Orce y Galera	25 %
Navarra	34 %
Caravaca	50 a 51 %

Tabla nº 1. Relación del rendimiento comparado de los cáñamos españoles en 1755.

Fuente: Elaboración propia a partir del informe de Antonio de Perea.³⁰

4.3. Los comisionados San Cristóbal y Terán (1751-1780)

La comisión de Granada comenzó a estructurarse a partir de 1755 bajo la dirección de Julián Arriaga. En julio de este año decidió que las gestiones de compras de cáñamo no deberían estar centralizadas en la propia Secretaría. Con esta disposición se abría una mayor flexibilidad para las diferentes comisiones que estaban negociando compras de fibra en el país. Los intendentes de los arsenales quedaban habilitados para poner en práctica las medidas que considerasen necesarias para garantizar el abastecimiento de las fábricas de jarcia y lona de los arsenales. Al mismo tiempo, en las consignaciones dinerarias de los Departamentos navales se abría una nueva cuenta para cubrir los gastos de compras que deberían llevar a cabo las comisiones cannabáceas según las órdenes recibidas de los intendentes.³¹ En este sentido, parece revelador que apenas unos años después, los intendentes de los arsenales adoptaron un papel mucho más activo en la gestión de las compras de las comisiones. Para el caso granadino, Cádiz, se convertirá en la década de los 50 y 60 del siglo en el principal referente en la dotación de medidas de control para las comisiones. De aquí partirá, en 1761, una de las primeras peticiones para que se controlara la calidad del proceso productivo del cáñamo en los campos de cultivo. Su autor, Agustín de Urrutia, maestro mayor de la fábrica de jarcia,³² recibió el encargo de visitar los focos productivos por el intendente de Cádiz. Al acabar su misión elaboró un informe que se remitió a Arriaga. En ella se explicaba que era necesario que se controlara la limpieza de los cáñamos que se compraban por comisión. Según él bastaría una doble medida: por un lado, publicar bandos obligando a los cosecheros para que la fibra recogida fuera cocida en las balsas y fueran agramados antes de venderlos a la Marina o a particulares y; por otro, detener durante 2 o 3 años

³⁰ AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 324. Antonio de Perea a Julián Arriaga; Esteiro, 18 de marzo de 1755.

³¹ AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 324. Julián Arriaga a los tres intendentes; Madrid, 8 de julio de 1755.

³² AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 350. Agustín de Urrutia a Arriaga; Cádiz, 3 de marzo de 1761.

las compras y abastecerse únicamente de cáñamo de Könisberg para enfriar los precios nacionales y motivar a los vendedores para que se esforzaran en ofrecer fibra de mejor calidad, mejorando su limpieza.

El espaldarazo definitivo para la Comisión granadina, probablemente, se produciría por un cambio en la política defensiva española al llegar el último cuarto de la década de los años 70. En concreto, Julián Arriaga modificó los centros de abastecimiento de las fábricas reales de los arsenales dividiéndolos en dos vías: mientras Cádiz y Ferrol quedarían abocadas a suministrarse principalmente con el cáñamo del Báltico,³³ llegado con los asientos de Gerónimo Retortillo (apoderado de la Casa Rey Brandemburgo) y, posteriormente, de Felipe Choné;³⁴ por su parte, Cartagena se abastecería del cáñamo que necesitaba en sus fábricas de los campos de Granada. Este cuasi monopolio proveedor implicó que la Comisión creciera en importancia porque adoptó una gran responsabilidad. Desde julio de 1779, la comisión del cáñamo estaba a cargo de Alejandro de Terán, oficial 1º de la Contaduría e interventor general del almacén general de la Carraca.³⁵ Realmente Terán no era cabeza de una comisión permanente, sino que era un «comisionado», en el sentido temporal de una misión puntual que se le había encomendado. Otro factor que ayuda a argumentar la escasa entidad de su comisión recae en que sólo contaba con un colaborador al que se le suponían habilidades suficientes para el reconocimiento de los cáñamos.³⁶

4.4. Los comisionados Esteban de Gaztambide y Domingo de Arquellada (1780-1800)

En 1780,³⁷ Terán sería sustituido por Esteban de Gaztambide, también oficial 1ª del Cuerpo del Ministerio.³⁸ El nuevo comisionado comenzó a desempeñar su cargo con la diferencia fundamental, respecto a su antecesor, de que su comisión se presumía sería permanente. Esta circunstancia hizo que su planteamiento de la institución girara en torno a imponer un sistema de preferencia respecto al mundo económico y social en el que se iba a desempeñar. Para ello, el comisario, estableció el principio de privilegio sobre la comisión respecto a los otros agentes que participaban o que pudieran intervenir en el futuro en el mercado cannabáceo del Reino de Granada. Su primera preocupación fue arrancar de la Secretaría de Marina la autorización para imponer un sistema uniforme de rastrillado en todo el territorio de su jurisdicción.³⁹ La segunda gran preocupación del comisionado sería conciliar las compras que tenía encargadas de los arsenales, con las

33 Archivo Histórico Nacional (= AHN), Memoria escrita en el año 1755 por Mr. Dodart intendente de Berry. Textos copiados y añadidos al final del manuscrito. 19 de abril 1773.

34 AHN, Memoria escrita en el año 1755 por Mr. Dodart intendente de Berry. Textos copiados y añadidos al final del manuscrito. 22 de marzo 1773.

35 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Alejandro de Terán; Granada, 11 de junio de 1779.

36 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Alejandro de Terán; Granada, 2 de julio de 1779. Terán percibía 40 reales en concepto de dietas mientras estaba desplazado en Granada, mientras que el «facultativo» percibía 8 reales.

37 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Alejandro de Terán; Granada, 11 de enero de 1780.

38 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Alejandro de Terán; Granada, 14 de marzo de 1780.

39 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Esteban de Gaztambide; Granada, 7 de junio de 1780.

peticiones que recibía de los Gómez Moreno, respecto a la fábrica de lonas que estos hermanos habían abierto en la ciudad, después de conseguir un asiento de provisión con la Corona.⁴⁰ Gaztambide desplegó una intensa actuación de control sobre los productores utilizando el concurso de las autoridades y la administración local. Siguiendo esta línea, los bandos oficiales comenzaron a normativizar todo el proceso de siembra, cuidado, recolección y preparación del cáñamo de forma estricta. Además, la comisión creció de forma muy rápida fruto de las continuas peticiones de fibra que llegaban al comisionado desde los arsenales. Apenas una década después, Pedro de Mora describía la comisión y el sector del cáñamo como: «subsistencia de una fábrica ya establecida, que sostiene un mil dos cientos individuos, de cuyo trabajo penden algunos millares de vasallos útiles».⁴¹ Es decir, que la actividad generada por la demanda militar tenía movilizado en torno a varios miles de trabajadores repartidos entre la agricultura, la preparación del cáñamo y el acarreo a los almacenes de Granada.

La buena marcha de la comisión granadina tuvo que ver mucho, en nuestra opinión, con el propio lugar donde se estableció. R. Torres ya abordó los problemas que los comisionados tenían al desarrollar su actividad fuera de los circuitos comerciales (TORRES SÁNCHEZ, 2012: 57). No fue el caso de Granada, allí había posibilidades de girar letras y de conseguir créditos y, además, el comisionado, solía disponer de moneda corriente para efectuar sus pagos inmediatos en un contexto donde esta era la opción más exigible.⁴² Las complicaciones de la comisión, muchas veces, trascendían de los que provocaba su injerencia en la economía y sociedad granadina; y, realmente, se generaban por la compleja y redundante jurisdicción y administración paralelada que el reformismo borbónico había impuesto en el ramo cannabáceo. Era común que los propios arsenales, dirigidos por las Juntas, tomaran decisiones de abastecimiento de fibra, no necesariamente coordinados con las comisiones y esto causaba choques habituales en las zonas de producción. En Granada fue habitual el tropiezo entre Gaztambide y los comisionados puntuales que el arsenal de Cartagena mandaba a los pueblos a comprar cáñamo por urgencias de sus fábricas. Una muestra de ello se producirá, en 1788, cuando la Junta del arsenal de Cartagena realizó un principio de acuerdo de suministro con el comerciante Francisco de Balza,⁴³ quién ya mantenía una contrata para el suministro de carbón asturiano para el Departamento de Levante. En el texto del convenio,⁴⁴ Balza pedía que se le permitiera realizar las compras en la jurisdicción granadina. Enterado Gaztambide de esta decisión comenzó a solicitar que la Secretaría de Marina la dejara sin efecto,⁴⁵ y, mientras tanto, cursó

40 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Esteban de Gaztambide; Granada, 21 de abril de 1780.

41 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Pedro de Mora a Antonio Valdés; Granada, 2 de diciembre de 1789.

42 R. Torres advirtió de las dificultades puntuales que la comisión granadina tuvo en realizar sus pagos al consignarse el presupuesto en vales reales en 1782 (TORRES SÁNCHEZ, 2012: 58).

43 AMVM, Secretaría de Marina, Acopios, Leg. 3783. Lorenzo Rodríguez a Esteban de Gaztambide; Madrid, 20 de noviembre de 1788.

44 AMVM, Secretaría de Marina, Acopios, Leg. 3783. La Junta de Cartagena a Antonio Valdés; Cartagena, 11 de noviembre de 1788.

45 AMVM, Secretaría de Marina, Acopios, Leg. 3783. Esteban de Gaztambide a Antonio Valdés; Granada, 23 de diciembre de 1788. El comisionado consiguió la suspensión del convenio el 30 de

órdenes a las justicias de las villas productoras para que no se permitiera que los enviados de Cartagena pudieran comprar la fibra que ya estaba apalabrada desde Granada.⁴⁶

Pero, para el caso granadino, los problemas principales que enfrentaron los comisionados (TORRES SÁNCHEZ, 2012: 56) fueron mayormente causados por el choque de la administración pública, con los intereses particulares granadinos. En este sentido, el impacto más destacable, sin duda, fue la difícil compaginación de las compras masivas de la Armada con las economías locales. Ya hemos mencionado el efecto inflacionario provocado, en primer lugar, por la propia especulación de los miembros de la comisión y, también, por las dinámicas de oferta-demanda que involucraron a los agentes intervinientes en el mercado cannabáceo granadino (cosecheros, artesanos y comisionados). Pero, en nuestra opinión, el impacto más importante en los precarios cannabáceos se derivó del decisivo incremento de demanda oficial sobre la producción granadina a partir de 1775. Este fenómeno inflacionario había impactado, visiblemente, en los propios sectores artesanos locales (textil, calzado y cordelería) que necesitaban de este insumo. Cuando la demanda, apoyada por medidas de privilegio, como los acopios, preferencias o embargos, extinguían la oferta en favor de la Corona, el resto de los compradores estaban condenados a una crisis imposible o muy difícil de superar por incapacidad de pagar los importes a los que cotizaban los cáñamos sobrantes. Esta realidad era constatable para el gobierno por las quejas de los órganos de representación del artesanado, es decir, de las corporaciones gremiales, cuya voz era trasladada a la Secretaría de Marina o a la de Hacienda a través de corregidores, justicias de las villas afectadas y la presidencia de la propia Chancillería. No se le puede negar al reformismo borbónico, a partir de la década de los 70, un interés y una preocupación creciente por la compatibilización de las necesidades militares con la propia prosperidad económica del Reino de Granada.⁴⁷

Los roces entre las autoridades civiles granadinas y la Comisión se acentuaron de forma proporcional a la importancia que ésta última estaba adquiriendo, no sólo por el volumen de fibra que se acopiaba para la Armada, sino por los problemas que implicaba a la sociedad granadí. Un ejemplo claro lo representaban los efectos nocivos del polvo en suspensión que provocaba la preparación de los cáñamos antes de su expedición a las fábricas de los arsenales. La propia Chancillería dirigió numerosos memoriales quejándose de la contaminación del aire y de las aguas de la ciudad por culpa del cocimiento, rastrillado y espadado de las fibras.⁴⁸ Desde finales de 1781, el conflicto entre jurisdicciones se enquistó y se puede seguir a través de las peticiones, informes y respuestas que produjeron tanto desde

diciembre de 1788. AMVM, Secretaría de Marina, Acopios, Leg. 3783. Antonio Valdés a Junta de Cartagena; Madrid, 30 de diciembre de 1788.

46 AMVM, Secretaría de Marina, Acopios, Leg. 3783. Esteban de Gaztambide a Antonio Valdés; Granada, 4 de diciembre de 1788.

47 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Esteban de Gaztambide a Pedro González de Castejón; Granada, 18 de septiembre de 1781.

48 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Chancillería de Granada a Pedro González de Castejón; Granada, 9 de abril de 1782.

la Chancillería, como desde el propio comisionado Estaban de Gaztambide.⁴⁹ Justo en junio de 1782, las fricciones militares y civiles culminaron en el envío de un extenso memorial de los gremios granadinos pidiendo que la Comisión no acumulara prerrogativas en el mercado.⁵⁰ En efecto, el cruce de jurisdicciones acabaría desembocando en un complejo litigio, comenzado a partir de junio de 1789,⁵¹ en el que se enfrentaron las necesidades de los colectivos productores de derivados del cáñamo (especialmente de los cordoneros de Granada), por un lado, y, por otro, la comisión del cáñamo. El objeto del pleito que, evidentemente, no podía centrarse en cuestionar el privilegio de la Corona a comprar con preferencia sobre los particulares, tuvo que rotar hacia la acusación de mala praxis de los colaboradores de la Armada. El asesor de Marina, Julián de Sancristóbal, tuvo que elaborar un informe sobre la queja del gremio de cordoneros,⁵² que se sustentaba en que el corredor de la comisión realizaba ventas de cáñamo, comprado para la Armada, a terceros sin pasar por los controles que la propia institución tenía establecidas. El enconamiento de la situación y la intermediación de la Chancillería a favor de los cordoneros determinaron el nombramiento de un arbitraje. El escogido sería Pedro de Mora al que se le debe reconocer, dentro de su obediencia como antiguo oficial de la marina, una equidistancia entre la comisión y los gremios. Su figura, que ya hemos trabajado en otra ocasión (Díaz-Ordóñez, 2015), actuó siempre con una seriedad intensa e intentó ser siempre una bisagra entre lo oficial y lo particular. Un hombre que se definía por no tener el verbo fácil,⁵³ «por mi edad, desengaños y cercanía a la muerte le suplico no me honre con esta confianza».⁵⁴

Entonces, siempre según Mora, ¿tenía razón el gremio de cordoneros en sus protestas sobre la actuación de la comisión? La respuesta del antiguo marino es muy interesante porque nos objetiva bastante bien cuál era la situación de la economía cannabácea en la Granada de la época; primero, la escasez de fibra era una realidad y la causa era la gran demanda del sector oficial; en segundo lugar, la preferencia de la Armada y las prácticas puntuales de estanco en el mercado fibrero realizadas por la comisión había, efectivamente, provocado problemas de suministro incluso al Real Hospicio administrado directamente, por lo que, con seguridad, estas carencias de insumo debían ser mucho más graves para el sector privado; tercero, que el aumento del precio del cáñamo era cierto pero que la revalorización no era tan acusada ya que se estaban comparando, por un lado, precios de fibra en rama cuando se vendía antes de la implantación de las ordenanzas de limpieza, y; por otro, los importes a los que, en aquel momento,

49 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Pedro González de Castejón a Chancillería de Granada; Granada, 11 de junio de 1782.

50 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3777. Chancillería de Granada a Pedro González de Castejón; Granada, 11 de junio de 1782.

51 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3706. Testimonio de Juan Pérez; Granada, 6 de junio de 1789.

52 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Julián de Sancristóbal a Antonio Valdés; Granada, 2 de noviembre de 1789.

53 AMVM, Marina, Arsenales Leg. 3759. Pedro de Mora Antonio Valdés; Granada, 12 de enero de 1790.

54 AMVM, Marina, Arsenales Leg. 3759. Pedro de Mora Antonio Valdés; Granada, 2 de diciembre de 1789.

se estaban adquiriendo perfectamente limpios; cuarto, los acopios fibrereros habían provocado que el cáñamo, que quedaba al alcance de los particulares, era de menor calidad, de tal forma que, las manufacturas que salían del sector artesanal eran de características inferiores: «se entiende con la pesca, manantial inagotable de riquezas, en sesenta y seis leguas de costa, que oi se resiente de la mala calidad e sus redes, cuyos ilos adulteran los cordoneros».⁵⁵ Sin embargo, Mora se atreve incluso a cuestionar el privilegio de la comisión frente al sector civil: «¿que han de hacer [los cordoneros] en uso de su natural derecho? Sino clamar al rey y contender judicialmente contra la comisión que es juez de su misma causa, y que abusando del poder, apoya sus propias equivocadas ideas».⁵⁶ La única opción viable que veía era establecer una cantidad fija de la cosecha reservada a los gremios del cáñamo del Reino para garantizar su actividad, reservándose sólo para la comisión la preferencia en la compra y el derecho al tanto en la negociación.

La intermediación de Mora permitió, en febrero de 1790, un principio de acuerdo en la que la Secretaría de Marina impuso, en gran medida, el espíritu de compaginar las demandas oficiales y particulares en el ramo del cáñamo.⁵⁷ 15.000 arrobas quedarían aseguradas para los gremios aunque serían compradas por la comisión;⁵⁸ respecto a los productores permanecerían en libertad de venta si la comisión no aceptaba las propuestas de la misma. Mora quedaría como árbitro y auditor de las relaciones entre la comisión y las autoridades locales y los gremios y se sustituyó al corredor que negociaba las compras y se impuso su renovación, cada tres años, para impedir prácticas corruptas. En lo que concierne a la organización propia de la comisión también se realizaron importantes cambios en el organigrama, personal y funciones asignadas a su personal para garantizar su eficiencia y honestidad. El esquema de personal quedaría con un comisionado, un depositario, un guardalmacén, comisionados de compra en los pueblos, subalternos para control de almacenes y, por último, obradores y técnicos para el asesoramiento en las compras. Respecto a las funciones quedarían delimitadas. El comisionado quedó establecido como ministro de Marina y sus funciones serían: fomentar el cultivo del cáñamo en la jurisdicción y que se mantuvieran las estrictas normas de limpieza y calidad; presenciar las operaciones de compra de fibra, con asesoramiento del personal de la comisión que tuviera habilidades y conocimientos técnicos contrastados; sería responsable de las cantidades consignadas por los Departamentos y que estarían depositadas en una caja en la sede de la comisión que dispondría de una doble llave; mensualmente tendría que informar del caudal que recibiría, el que fuera distribuyendo y el que quedara en depósito; por último, tendría capacidad de contratar a operarios y negociar sus salarios pero, no obstante, no tendría autoridad para modificar la plantilla, ni sus sueldos, de los que ya formaban parte de la comisión antes de la implantación del nuevo modelo. En cualquier caso, siempre estaría sujeto, en última instancia,

55 *Ibidem*.

56 *Ibidem*.

57 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Pedro de Mora a Antonio Valdés; Granada, 23 de febrero 1790.

58 AMVM, Secretaría de Marina, Acopios, Leg. 3759. Antonio Valdés al presidente de la Chancillería de Granada, Domingo de Arquellada y Pedro de Mora; Madrid, 23 de febrero de 1790.

a la decisión del intendente de Cádiz. La principal novedad radicó en que se fijó una nueva figura en el organigrama con la creación de la figura del depositario que, en definitiva, significaba un incremento de control económico sobre la figura del ministro de Marina. Sus funciones básicas serían: control de las cuentas; pago mensual de los salarios de los empleados de la comisión; control sobre la segunda llave de la caja de depósitos e, igualmente, llaves de almacenes y obradores diferentes a las del guardalmacén; elaborará un informe anual sobre los caudales, pagos y dinero existente que tendría que entregar a los diferentes arsenales que le hubieran transferido fondos; por último, semestralmente, el ministro y el depositario realizarían un inventario de los dineros restantes en la caja.

El peso del conflicto permanente entre Comisión y economía y sociedad en Granada desprestigió la figura de Gaztambide fuertemente. En septiembre de 1789, fue sustituido y, amargado, envió un informe final en el que acusaba a los cordoneros quienes, «aparentando pobreza y escasez», habían inundado los tribunales con pleitos y quejas porque no tenían recursos financieros suficientes para competir con la Comisión en las compras de fibra.⁵⁹ El sustituto de Gaztambide sería Domingo de Arquellada al que se le instruyó en que: «tenga el mayor resguardo y economía de los Reales intereses y puntualidad y exactitud en las cuentas y buen desempeño del servicio para la buena armonía que tanto conviene».⁶⁰ Esta instrucción era, en nuestra opinión, difícilmente armonizable con la pretensión de que se pudiera conseguir «el restablecimiento del gremio sin perjuicio del acopio de los arsenales, labradores y demás vasallos».⁶¹ El conflicto continuaría servido y el nuevo comisionado enfrentó pronto quejas continuas por los supuestos excesos que cometía en el desempeño de sus funciones⁶² y, a su alrededor, crecieron abundantes rumores sobre la práctica de corrupción.⁶³ La principal preocupación de la Secretaría de Marina corría en 1790 pareja a la posibilidad de que el liberalizar el mercado de cáñamo sobrante (el que quedaba disponible para los compradores particulares después de aseguradas las compras de la Armada) podría provocar un importante proceso inflacionario que perjudicara a los precios de la comisión en la siguiente cosecha.⁶⁴ En segundo lugar, la venta libre sin supervisión de las estrictas ordenanzas de calidad del cáñamo podría producir un relajo entre los vendedores que, igualmente, perjudicaría a la Armada.

En estos conflictos, de nuevo, el papel de arbitraje de Pedro de Mora parece fundamental, si nos atenemos a las pistas que ofrece la documentación analizada.

59 AMVM, Secretaría de Marina, Acopios, Leg. 3759. Esteban de Gaztambide a Antonio Valdés; Granada, 22 de septiembre de 1789.

60 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Antonio Valdés a Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba; San Ildefonso, 3 de septiembre de 1789.

61 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Antonio Valdés a Pedro de Mora; Madrid, 23 de febrero de 1790.

62 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3816. Pedro de Mora a Antonio Valdés; Granada, 3 de noviembre de 1792.

63 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3816. Pedro de Mora a Antonio Valdés; Granada, 22 de febrero de 1793.

64 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3809. Pedro de Mora a Antonio Valdés; Granada, 11 de septiembre de 1790.

Esencialmente, a partir de 1793, después de que estallara otro conato de quejas del gremio de cordoneros ahora, además, apoyados por algunos cosecheros, sobre supuestos atropellos del comisionado Arquellada. El antiguo marino consiguió que Antonio Valdés ordenara el empleo de balanzas de cruces, sustituyendo las antiguas romanas, una reivindicación habitual de los productores.⁶⁵ Y, respecto, a la posibilidad de liberalizar la venta de los cáñamos sobrantes. Mora pensaba que la manera de controlarla radicaría en que la propia Comisión se convirtiera en parte del juego especulativo del mercado cannabáceo. Según él, lo más funcional pasaría porque la Comisión anunciara la compra de sólo la mitad de cáñamo presupuestado en los arsenales. Mora consideraba que, cuando la comisión aumentara rápidamente las compras para cumplir con los pedidos, el mercado reaccionaría más lentamente y la segura apreciación del insumo que se iría produciendo no afectaría de forma apreciable a la Armada. Por otra parte, en su opinión, el hecho de que la mayoría de los cosecheros se financiara con créditos contra la comisión y que la Corona fuera una segura compradora permitiría una especie de control indirecto sobre este mercado liberado:

Celar de que de razón al acopio cuando quiera vender para que SM lo tome si su calidad y precio le conviene, dejando al dueño libre para que disponga de él como más le convenga y esto debe de anotarse para no prestar al año siguiente al cosechero si se advierte malicia en el agramado o excesivo precio.⁶⁶

4.5. Una aproximación cuantitativa al desempeño de la comisión

No se le puede negar a la Comisión su capacidad de transformación no sólo de la estructura agraria granadina, sino incluso de la apariencia físico-geográfica de los alrededores de la ciudad. Un ejemplo es la solicitud de Gaztambide para que se desecara una laguna en Padul.⁶⁷ Igualmente, el aumento de los pedidos de fibra desde las fábricas de los arsenales permitió que los presupuestos consignados crecieran de forma considerable. La mayor capacidad financiera permitió que Esteban de Gaztambide negociara la ampliación de las instalaciones de preparación y almacenamiento en la propia ciudad de Granada. En julio de 1782 propuso que la Armada comprara unos edificios que estaba erigiendo su suegro para dedicarlos al almacenaje urbano de la fibra que se estaba transportando desde las Vegas y los pueblos productores.⁶⁸ Las necesidades financieras de la comisión se incrementaron por estas iniciativas que generaron unos gastos, muy por encima de lo que se presupuestaba respecto al cáñamo que se debía acopiar anualmente según las peticiones de los intendentes de los departamentos navales. El déficit presupuestario obligó a contratar créditos a particulares los cuales

65 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3809. Antonio Valdés a Pedro de Mora; Madrid, 10 de enero de 1793.

66 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3809. Pedro de Mora a Antonio Valdés; Granada, 3 de noviembre de 1790.

67 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Esteban de Gaztambide; Granada, 25 de mayo de 1781. Gaztambide negociaba un préstamo de 2.000.000 de reales al 3% de interés para financiar los gastos inmediatos.

68 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Esteban de Gaztambide; Granada, 16 de julio de 1782.

pudieron, en ocasiones, previa autorización de la Secretaría de Marina, salvar las dificultades económicas de la institución.⁶⁹

La comisión funcionó, pues, con conflictos con los poderes locales, pero ¿cumplió su papel como parte del entramado defensivo imperial para el abastecimiento de un insumo estratégico? Creemos que la respuesta es afirmativa. El análisis del incremento de la producción cannabácea granadina así parece atestiguarlo, más allá de las críticas de Canga Argüelles. Gracias a las medidas desarrolladas por la Comisión, apoyada por la Secretaría de Marina, la cosecha granadina había crecido desde las 36.000 arrobas, calculadas por Vicente de Santamaría en 1752,⁷⁰ hasta las 134.000 arrobas de 1784,⁷¹ aunque la misma comisión rebajó esta cantidad de cultivo cannabáceo hasta las 90.000 arrobas en 1789.⁷² Para conseguirlo, Gaztambide realizó un importante desembolso a cargo de las consignaciones de los arsenales, cercano a los 5.800.000 reales de vellón (solo entre octubre de 1787 y septiembre de 1789).⁷³ A pesar de esta disparidad en los datos de producción, el secretario de Marina, Antonio Valdés, evaluaba el incremento producido en las cosechas a nivel imperial que se había producido, en su opinión, por las medidas de apoyo (destacando las subvenciones para los cosecheros) que la Corona estaba poniendo en marcha en los lugares de producción. Valdés también consideraba que el bloqueo comercial español respecto al comercio del Báltico por la guerra contra Inglaterra, desde 1779, había actuado como un elemento dinamizador.⁷⁴ Pero es que, además, la Secretaría de Marina había apostado por integrar la innovación técnica en el sector que se producía lentamente con el objeto de aumentar la productividad cannabácea del Reino. En este sentido, se enmarca la decisión de implantar en 1786 la máquina de agramar inventada por los barceloneses Francesc Salvá i Campillo y Francesc Sampons i Roca.⁷⁵

Por último, la mejor forma de entender la importancia del papel de la comisión del cáñamo de Granada en la defensa española sería la cuantificación de la aportación de sus cosechas sobre el total consumido en las fábricas de los arsenales. En 1790 se realizó una petición de información en este sentido desde la Secretaría de Marina que indicó que el cáñamo granadino suponía el 69 % de la fibra que se gastaban en las instalaciones navales de la Península.

69 AMVM, Marina, Acopios, Leg. 3759. Esteban de Gaztambide; Granada, 4 de octubre de 1781.

70 AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, Leg. 320. Vicente de Santamaría a Ensenada; Granada, 21 de diciembre de 1752.

71 AMVM, Secretaría de Marina, Arsenales, Acopios, Leg. 3777. Razón de las cantidades de cáñamo que se cogen anualmente en el Reino 1783. 26 de mayo de 1784.

72 AMVM, Marina, Arsenales, Acopios, Leg. 3777. Esteban de Gaztambide a Antonio Valdés; Granada, 17 de junio de 1789.

73 AMVM, Marina, Arsenales, Acopios, Leg. 3801. Alejandro Antonio de Terán; Isla de León, 14 de junio de 1791.

74 AMVM, Marina, Arsenales, Acopios, Leg. 3777. Antonio Valdés al Conde de Gausa; Aranjuez, 26 de mayo de 1784. «El comisionado lleva un tren de vida superior a lo normal (cuatro mulas de precio, coche de gala, cupé primoroso, libreas y guarniciones grandes y pequeñas, y un criado mayor)». AMVM, Marina, Arsenales, Acopios, Leg. 3813. Pedro de Mora a Antonio Valdés; Granada, 9 de febrero de 1793.

75 AMVM, Marina, Arsenales, Acopios, Leg. 3777. Antonio Valdés a Esteban de Gaztambide; San Ildefonso, 11 de agosto de 1786.

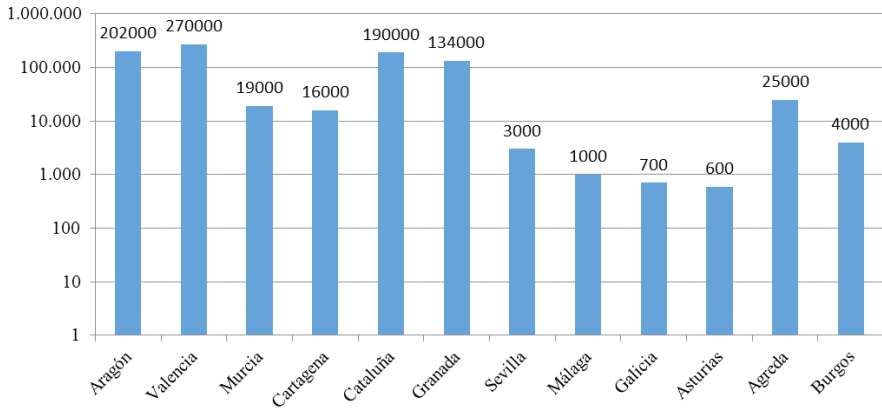


Figura nº 4. Cáñamo cosechado en España en 1784 (en arrobas).
Fuente: Elaboración propia a partir de AMVM, Secretaría de Marina, Arsenales, Acopios, leg. 3777.

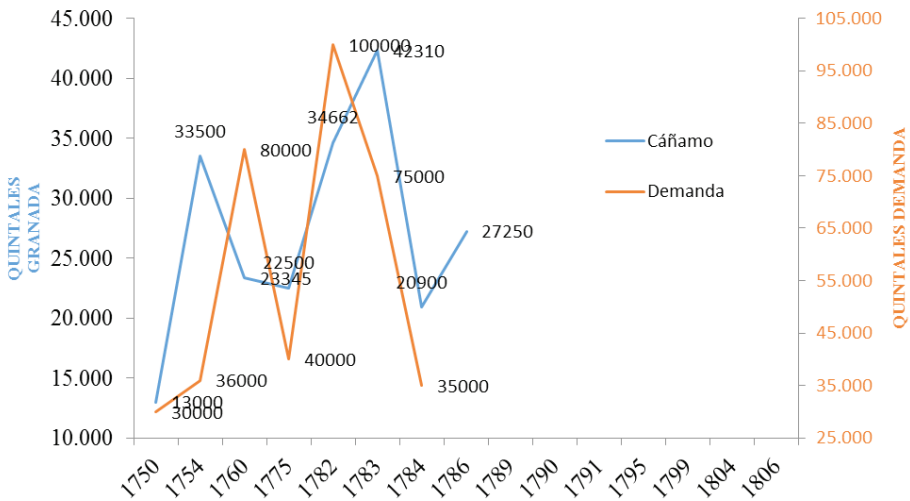


Figura nº 5 Evolución de la cosecha y de la demanda (datos interpolados) (1750-1806).
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Merino Navarro (1981: 267-269), AGS y AMVM⁷⁶.

⁷⁶ Merino Navarro, 1981: 272.

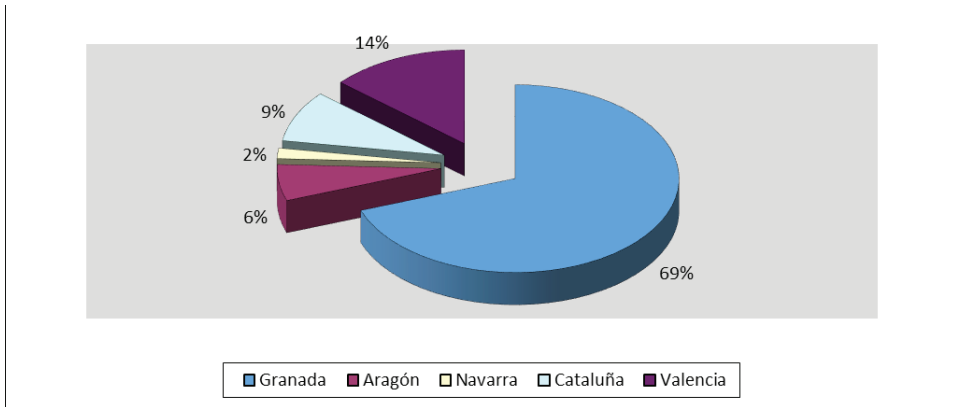


Figura nº 6. Procedencia del cáñamo español consumido en arsenales en el año 1790 (en %). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de AMVM, leg. 3797.

	Granada	Aragón	Navarra	Cataluña	Valencia	Total arsenal
Cádiz	23.000					23.000
Ferrol	11.000	3.500	1.000			15.500
Cartagena	5.035			4.974	7.677	17.686
TOTAL	39.035	3.500	1.000	4.974	7.677	56.186

Tabla nº 2. Procedencia del cáñamo consumido en arsenales en 1790 (en quintales). Fuente: elaboración propia a partir de datos AMVM, Marina, Acopios, leg. 3797.

5. CONCLUSIONES

La coyuntura secular española retratada por una escasa oferta cannabácea para cubrir la demanda de la cordelería y la velería naval, además de las necesidades del sector civil, se intensificaría en el Setecientos. En este siglo el imperio español se enfrentaba a su recolocación en el nuevo contexto de poder político en el mundo. En este sentido, las fuerzas navales se convertían en el instrumento fundamental de los países europeos que se consolidaban, progresivamente, como imperios ultramarinos. A medida que el siglo XVIII avanzó los ministerios reformistas interpretaron a la letra las ideas de los autores mercantilistas, como Uztáriz o Ulloa, que abogaban por conseguir la autonomía española en determinados productos estratégicos como el cáñamo. La cuestión vital de la defensa imperial se articuló en torno a un sistema monopolístico de administración directa por parte de la Corona de la fabricación de jarcias y lonas en fábricas emplazadas en los Departamentos navales peninsulares. Para suministrar estos complejos

industriales se decidió llevar el monopolio también a la producción del insumo. En este sentido, las comisiones de cáñamo se convirtieron en una solución manejada con el objetivo de que suministraran la mayor parte de la demanda cannabácea oficial. Entre estas comisiones, la de Granada, fue la que mayor relevancia adquirió. Su esplendor corrió pareja al incremento de las compras oficiales de la Armada, fruto del aumento de las botaduras de nuevas embarcaciones militares y a la ampliación de pedidos de repuestos de las unidades incrementadas por las hostilidades hispano-británicas de la década de los 70.

Las funciones de la comisión se centraron en el fomento del cultivo en las villas de Granada, tarea que se facilitó a través del pronto pago que se realizaba en las operaciones de compra y con el adelanto de créditos contra la producción de cáñamo de los cosecheros. El segundo objetivo sería la supervisión y la mejora de los procesos de preparación de las fibras antes de su envío a los arsenales. En perspectiva, la comisión cumplió notablemente con su función de abastecimiento acopiando cientos de toneladas de cáñamo y este mismo éxito sería el que generaría los conflictos más evidentes entre el sector civil y el militar. Aunque las medidas de la comisión hubieran acrecentado la oferta cannabácea granadina, lo cierto es que el sector privado era incapaz de conseguir materia prima suficiente para seguir produciendo en los talleres y obrajes. Y, cuando lo conseguían, el cáñamo era de menor calidad y las manufacturas se resentían. La Secretaría de Marina tuvo que enfrentar este problema introduciendo modificaciones en la organización, jurisdicción y forma de funcionamiento de la comisión. Además, de incluir, el asesoramiento y el arbitraje de personal externo a la propia institución para que la auditara.

La cosecha cannabácea creció de forma muy considerable desde la mitad del Setecientos. Las cifras establecen un crecimiento desde los 13.000 a los 42.000 quintales, lo que supone un crecimiento total de un 323 %. A pesar de ello, España continuó siendo incapaz de garantizar una plena autarquía en la producción de cáñamo y, en consecuencia, el cáñamo del Báltico continuó siendo una opción por el precio tan competitivo que ofrecían sus productos (Torres Sánchez, 2012: 50). Sin embargo, no es menos cierto que Granada se convirtió en una fuente muy importante de suministro de un producto estratégico de primer orden llegando a abastecer en un 69 % las necesidades materiales de los arsenales españoles (hacia 1790). Desde el punto de vista de la política defensiva del Imperio español debemos destacar que el reformismo borbónico fue capaz de compaginar, en nuestra opinión, aceptablemente, las necesidades materiales cannabáceas para sus buques militares, con el fomento de la economía española. A pesar de que, en el camino, hubiera que dirimir cientos de litigios con los gremios y los cosecheros en las zonas de producción, muchas veces por las propias disfunciones de la propia distribución administrativa.

Queda en el futuro analizar si la solución intervencionista fue la más ideal. Para ello habría que indagar en el aumento de la producción y la productividad de cáñamo en el Reino de Granada. Debatir si la no existencia del impulso financiero de créditos de la Corona, aunque se hubiera mantenido la demanda oficial hubiera sido suficiente para activar la oferta de los cosecheros.

6. BIBLIOGRAFÍA

- BES, L.; BRAND, H. Y FRANKOT, E. (2007): *Baltic connections archival guide to the maritime relations of the countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800*, Brill, Leiden, Boston.
- BOGUĆKA, M^a (1980): «The role of Baltic trade in European development from the XVIIth to the XVIIIth centuries», *Journal of European Economic History*, IX-1, 5-20.
- BOSMA, U. Y WEBSTER, A. (eds.). (2015): *Commodities, Ports and Asian Maritime Trade Since 1750*, Palgrave Macmillan, Londres.
- CANALES, C. Y REY, M. DEL (2013): *De madera y acero: el resurgir de la Armada Española*, Edaf, Madrid.
- CANGA ARGÜELLES, J. (1826): *Diccionario de Hacienda: para el uso de los encargados de la suprema dirección de ella*, Imprenta española de M. Calero, Londres.
- COMMODITIES OF EMPIRE PROJECT | The Ferguson Centre for African and Asian Studies | Open University. (s. f.). Recuperado el 25 de mayo de 2016 de: <http://www.open.ac.uk/arts/research/ferguson-centre/projects/commodities-of-empire>
- CORREA LOSADA Y RIVADENEIRA, P. (1778): *Examen que por orden de su Magestad con fecha diez y seis de enero de mil setecientos setenta y ocho hizo el capitán de fragata don Plácido Correa Losada y Ribadeneira en los distintos parages del reyno de Aragón que siembran cáñamos, de la anual cosecha de este fruto, sus calidades, método y costo de cultivo*, Imprenta del Rey nuestro señor y de su Real Acuerdo, Zaragoza.
- CORTES ESPAÑOLAS. (1820a): *Diario de las actas y discusiones de las Cortes. Legislatura de 1820 y 1821*. (Vol. V), Impr. Especial de las Cortes, Madrid.
- CORTES ESPAÑOLAS. (1820b): *Diario de las discusiones y actas de las Cortes: Legislatura de 1820-21*, Imprenta especial de las Cortes, por D. Diego García y Campoy, Madrid.
- CRESPO SOLANA, A. (2000): *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Banco de España, Madrid.
- CRESPO SOLANA, A. (2007): «El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)», *Investigaciones de Historia Económica*, 3-8, 45-76.
- CROSBY, A.W. (1965): *America, Russia, hemp, and Napoleon: American trade with Russia and the Baltic, 1783-1812*, Ohio State University Press, Columbus.
- DE JUAN GARCÍA-AGUADO, J.M^a (2012): «El navío de guerra como paradigma ilustrado», en M. REYES GARCÍA HURTADO (Ed.), *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid, 285-296.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (1995). «La fabricación de jarcia en España. El Reglamento de Jorge Juan, 1750», en C. MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El derecho y el mar en la España Moderna*, Universidad de Granada, Granada, 395-426.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2001): «Lo legal y lo ilegal en la contratación del asiento de Jarcia para la armada española», *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 2-2. Recuperado de: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/7/12>

- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2002): «El reformismo borbónico y el control de la Industria estratégica: el traslado de la Real Fábrica de Jarcia de Puerto Real a La Carraca», *Revista de historia naval*, 20-76, 59-74.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2003): «El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada Real española en el siglo XVIII», *Revista de historia naval*, 21-80, 65-74.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2006a): «Marinos-científicos y artesanos en la construcción naval militar española del Dieciocho», *Ingeniería naval*, 836, 68-76.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2006b): «Si en la comisión de Marina te vieres...: las dificultades salariales y de promoción de un técnico comisionado de la Armada Real en el setecientos», *Revista de historia naval*, 24-95, 71-88.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2009): *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid.
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2014a): *Globalización e imperio. Las políticas del cáñamo en España e Inglaterra (siglos XVI - XVII)*. Recuperado de: <https://prezi.com/kxamxksbdc6n/conferencia-globalizacion-e-imperio-las-politicas-del-canamo-en-espana-e-inglaterra-siglos-xvi-xvii/>
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2014b): *Navegando hacia la globalización económica: la expansión del cáñamo en América en la Edad Moderna*. Recuperado de: <https://prezi.com/qwkslmcvnp3d/navegando-hacia-la-globalizacion-economica-la-expansion-del-canamo-en-america-en-la-edad-moderna/>
- DÍAZ-ORDÓÑEZ, M. (2015): «Pedro de Mora y Salazar: marino, espía y administrador de la Comisión de Cáñamo de la Real Armada en Granada», en J. GONZÁLEZ QUINTERO, C. MARTÍNEZ SHAW, & M. ALFONSO MOLA (Eds.), *La economía marítima en España y las Indias: 16 estudios* (pp. 233-254), Ayuntamiento de San Fernando, San Fernando.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1851): *Biblioteca marítima española* (Vol. I), Imprenta de la Viuda de Calero, Madrid.
- GALLEGOS RUIZ, E. (2016): «La producción de artillería de bronce en Acapulco (1601-1616), un elemento del sistema defensivo del Pacífico», en *Red de Estudios Superiores ASIA-PACÍFICO (resap) México. Palabra de Clío* (Vol. 3, pp. 39-59), Palabra de Clío, A. C. 2007, México.
- GARCÍA HERNÁN, E. (1995): *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, Tempo, Madrid.
- GOODMAN, D. (2001): *El Poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII*. (Juan Pedro Campos, Trad.), Península Ediciones, Barcelona.
- GORALSKI, R. Y FREEBURG, R.W. (1987): *Oil & War: how the deadly struggle for fuel in WW II meant victory of defeat*, Morrow, New York.
- HELLIE, R. (1999): *The Economy and Material Culture of Russia, 1600-1725*, University of Chicago Press, Chicago.
- HERRERO SÁNCHEZ, M. (1998): «Las relaciones económicas entre la monarquía hispánica y las Provincias Unidas de 1648 a 1680: la red consular holandesa en los puertos españoles», en P. MOLAS I RIBALTA; A. ALVAR EZQUERRA, & J.M. DE BERNARDO ARES (eds.), *Espacios urbanos, mundos ciudadanos: España y Holanda*

- (ss. XVI-XVIII): *Actas del VI Coloquio Hispano-Holandés de Historiadores celebrado en Barcelona en noviembre de 1995*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 83-114.
- JARA, A. (2011): *El imperio español en América: 1700-1820: una historia económica*, Sudamericana y Random House Mondadori, Santiago de Chile.
- KOTILAINE, J. (2005): *Russia's foreign trade and economic expansion in the seventeenth century windows on the world*, Brill, Leiden.
- KRAMMER, A. (1978): «Fueling the third reich», *Technology and Culture*, 19-3, 394-422.
- LAGO ALMEIDA, H. (2015): «Recluta para Indias. La contribución del reino de Galicia a la defensa del Imperio (1702)», *Cuadernos de Historia Moderna*, 40, 197.
- LAMBERT, C.L. (2011): *Shipping the Medieval Military English Maritime Logistics in the Fourteenth Century*, The Boydell P, Woodbridge, Brewer.
- LEWITTER, L. R. (1968): «Russia, Poland and the Baltic, 1697-1721», *The Historical Journal*, 11-1, 3-34.
- LUENGO GUTIÉRREZ, P. (2012): «Nuevos aportes sobre la cartografía de la costa gallega y la defensa del imperio a finales del siglo XVIII», *Quintana*, 11, 181-190.
- MADDISON, A. (2001): *The world Economy a millennial perspective*, OECD, París.
- MAFFI, D. (2014): *En defensa del Imperio: los ejércitos de Felipe IV y la guerra por la hegemonía europea (1635-1659)*, Editorial Actas, Madrid.
- MARICHAL, C. Y GRAFENSTEIN, J. VON. (2012): *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*. El Colegio de México-Instituto Mora, México, D.F.
- MARSHALL, J. (1772): *Travels Through Holland, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Lapland, Russia, The Ukraine, and Poland in the years 1768, 1769 and 1770*, J. Almon, Londres.
- MCNEILL, J.R. (2004): «Woods and Warfare in World History», *Environmental History*, 9-3, 388-410. doi:10.2307/3985766
- MERINO NAVARRO, J.P. (1975): «Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800)», *Hispania: Revista española de historia*, 35-131, 567-584.
- MERINO NAVARRO, J.P. (1981): *La Armada Española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria Española, Madrid.
- MILLER, M.E. (1987): «Naval Stores and Anglo-Russian Encounters in the Baltic: The English Expedition of 1715», en T.J. RUNYAN & SOCIETY GREAT LAKES HISTORICAL (eds.), *Ships, seafaring, and society: essays in maritime history*, Detroit: Published for the Great Lakes Historical Society by Wayne State University Press, 167-182.
- MIRA CABALLOS, E. (2005): *Las armadas imperiales: la guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, La Esfera de los Libros, Madrid.
- MOORE, J.W. (2010): «'Amsterdam is Standing on Norway' Part II: The Global North Atlantic in the Ecological Revolution of the Long Seventeenth Century», *Journal of Agrarian Change*, 10-2, 188-227. doi:10.1111/j.1471-0366.2009.00262.x
- MORRIS, M. (1999): «Naval Cordage Procurement in Early Modern England», *International Journal of Maritime History*, 11-1, 81-99.
- MORRIS, R. (2011). *The foundations of British maritime ascendancy: resources, logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge University Press, Cambridge.

- ORTIZ SOTELO, J. Y MORRIS, R. (2010): «La Real Armada en el Perú, 1746-1824», *Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana: 9-13 noviembre de 2009 / Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Lima, Perú)*.
- PARDO MOLERO, J.F. (2001): *La defensa del Imperio: Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid.
- PHILLIPS, C. R. (1991): *Seis galeones para el rey de España: la defensa imperial a principios del Siglo XVII*, Alianza Editorial, Madrid.
- QUINTERO GONZÁLEZ, J. M^a (2003): *Jarcias y lonas: la renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz 1717-1777*, Publicaciones del Sur Editores, Cádiz.
- REES, J. F. (1925): «The Phases of British Commercial Policy in the Eighteenth Century», *Economica*, 14, 130-150.
- REICHERT, R. (2013): *Sobre las olas de un mar plateado: la política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, Mérida.
- REICHERT, R. (2016): «El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783», *Hispania*, 76-252, 129-157. doi:10.3989/hispania.2016.005
- RODRÍGUEZ CAMPOMANES, P. (1777): *Apéndice a la educación popular*, Imprenta de Antonio de Sancha, Madrid, Vol. 4.
- ROMANO, R. (1962): «Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII», *Studi in Onore di Amintore Fanfani*, Giuffrè, Milán, vol. 5, 573-591.
- SÁNCHEZ BAENA, J.J.; CHAÍN NAVARRO, C. Y MARTÍNEZ-SOLÍS, L. (2011): *Estudios de historia naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Universidad de Murcia-Ministerio de Defensa, Murcia.
- SANZ AYÁN, C. (1995): «Asentistas holandeses en las finanzas de la Monarquía hispánica (1680-1715) », en J. LECHNER & H. DEN BOER (eds.), *España y Holanda. Ponencias leídas durante el Quinto Coloquio Hispano-holandés de Historiadores*, Diálogos Hispánicos, Amsterdam, 139-156
- SERRANO MANGAS, F. (1983): «Los pertrechos extranjeros para los galeones de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII», *Temas americanistas*, 0-2, 21-26.
- SERRERA CONTRERAS, R. M^a (1974): *Cultivo y manufactura de lino y cáñamo en Nueva España, 1777-1800*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.
- SHAW, D.J. B. (2006): «Towns and commerce», en M. PERRIE (ed.), *The Cambridge history of Russia* (vol. I), Cambridge University Press, Cambridge.
- SKOWRON, R. (2008): *Olivares, los Vasa y el Báltico: Polonia en la política internacional de España en los años 1621-1632*. (Cristóbal Sánchez Martos, Trad.), Wydawnictwo «DiG», Varsovia.
- SMITH, N. (2006): «Nature as accumulation strategy», *The Socialist Register*, 43, 16-36.
- STRANGES, A.N. (1984): «Friedrich Bergius and the rise of the German synthetic fuel industry», *Isis*, 75-4, 642-667.

- TORRES SÁNCHEZ, R. (2012): «La Política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de historia naval*, 116, 47-71.
- ULLOA, B. DE. (1740): *Restablecimiento de las fábricas y comercio español: errores que se padecen en las causales de su cadencia, quales son los legitimos obstaculos que le destruyen, y los medios eficaces de que florezca.*, A. Marín, Madrid.
- UZTÁRIZ, G. DE (1742): *Theorica y practica de comercio, y de marina: en diferentes discursos, y calificados exemplares, que con especificas providencias, se procuran adaptar a la monarchia española, para su prompta restauracion ...*, Impr. de A. Sanz, Madrid.
- VV.AA. (2004): *De la paz de París a Trafalgar (1763-1805), la organización de la defensa de la monarquía*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid.
- WILLIAMS, M. (2006): *Deforesting the earth from prehistory to global crisis: an abridgment*, University of Chicago Press, Chicago.