

EL ABASTECIMIENTO MUNICIPAL DE CEREALES EN MÁLAGA (1665-1700)

FRANCISCO J. QUINTANA TORET

El abastecimiento alimenticio era un motivo de extraordinaria preocupación para las autoridades municipales durante la edad moderna en cuanto que las sociedades preindustriales, esencialmente agrarias, estaban condicionadas por las fluctuaciones de las cosechas y las crisis cíclicas de las subsistencias. La dependencia respecto a los productos agrícolas es especialmente determinante en el caso de los cereales puesto que ocupaban en la dieta alimenticia del hombre moderno un papel hegemónico y aún exclusivo (1). Por esta razón, el aprovisionamiento de cereales se transforma en una prioridad para las administraciones municipales y su política de abastos.

En el caso concreto de Málaga bajo el reinado de Carlos II la concurrencia de varios factores, algunos de ellos estructurales, agudizaban sensiblemente esta cuestión. En primer lugar, la insuficiencia del área de cultivo en la jurisdicción sería una constante queja del vecindario que, consecuentemente, estaba obligado a consumir los granos importados,

“...la esterilidad de los granos que suele haber en esta ciudad y su comarca, por la cortedad de las sementeras que en ella se hacen, de que se experimenta los más años falta de granos, siendo necesario para la necesidad dellos valerse de los que entran fuera destos Reinos por la mar, de que se sigue la falta de dinero y las enfermedades...” (2).

Indudablemente, el puerto malagueño facilitando la apertura de la ciudad al tráfico marítimo paliaba y compensaba esta carencia en los momentos de aguda crisis en la producción, entonces su privilegiado emplazamiento le permitía un rápido abastecimiento, a diferencia de las ciudades del interior de Andalucía. No obstante, pese a la existencia de un tráfico regular y constante de cereales por el puerto malagueño, no deja de tener un cierto matiz de excepcionalidad el recurso a este *trigo de mar*, sobre todo por su elevado coste. Este motivo es decisivo para que el área fundamental del abastecimiento cerealero —trigo y cebada esté localizado en las comarcas del interior, ubicadas en el Surco Intrabético, en cuyas campiñas los granos son frecuentemente la principal producción agrícola. Son, desde luego, estos *lugares de la entrada del Andalucía* —así los denominan los documentos— los que constituyen el mercado natural de los cereales para Málaga, aunque el flujo comercial estaba obstaculizado frecuentemente por el pésimo estado de las comunicaciones y de los transportes terrestres.

(1) F. Braudel, *Civilización material y capitalismo*, Barcelona, 1974, págs. 35-87 y 146-154.

(2) Archivo Municipal de Málaga, Actas Capitulares, vol. 101, f.º 71v.º (en adelant: A.M.M., Act. Cap.).

Si los factores naturales –limitación en las superficies cultivadas, mediocridad en los suelos y la omnipresencia de la barrera montañosa entre el litoral mediterráneo y el interior– mediatizan sensiblemente este abastecimiento, otros factores específicamente humanos iban a contribuir en la acentuación de esta dependencia del exterior. Efectivamente, la definitiva orientación de la producción agraria malagueña hacia la viticultura, el fundamento primario de su prosperidad económica, había adquirido ya durante esta centuria, y presumiblemente desde épocas más remotas, todas las características de un monocultivo especializado y especulativo bajo la penetración mercantil en grave detrimento de los *campos de sembradura* (3). Ahora bien, es indudable que la especialización de la comarca malagueña en la producción de vinos y pasas para la exportación ha sido posible porque, previamente, se han creado los medios y circuitos comerciales que garanticen el abastecimiento cerealero de la ciudad y su comarca. Analicemos pues estos instrumentos.

El concejo municipal contaba con un importante sistema de almacenamiento compuesto por los depósitos del Pósito y la Alhóndiga; el primero contaba con saneadas rentas para la adquisición continua de granos y el segundo organismo recogía en sus ordenanzas diversas medidas cuya finalidad era garantizar un flujo constante de cereales hacia la ciudad. Así los arrieros que venían a la capital para retirar pescado y mercancías estaban obligados a depositar en contrapartida una carga de trigo o harina. Igualmente, los pueblos y villas de la jurisdicción debían cubrir en gran medida la demanda urbana malagueña, pues tenemos constancia de la existencia de un activo y denso tráfico de cereales hacia Málaga desde las villas occidentales y la ribera del Guadalhorce, donde se concentraban los campos de trigo y cebada así como los molinos hidráulicos. Esto parece justificar la proliferación de tahonas y oficios de arriería o panadería en estas villas, como se desprende de un memorial de los vecinos de Alhaurín de la Torre,

“... a sus vecinos les llevan los caballos los soldados con que ordinariamente conducen a esta ciudad pan... causa de que los dichos vecinos, *que son todos panaderos*, hayan perdido sus caudales...” (4).

Observamos cómo las exigencias prioritarias del abastecimiento metropolitano llegan al extremo de imponer una especialización forzada en el *hinterland* malagueño.

Quando las crisis de subsistencias aparecían con su peculiar virulencia después de las malas cosechas –y en esta época fueron frecuentes y dramáticas (5)– entonces la actividad municipal en materia de abastos adquiría una dimensión extraordinaria. La primera medida que solía tomarse era el nombramiento de una junta o diputación que atendiera preferentemente esta cuestión tan vital; desde entonces se ordenaban periódicos registros domiciliarios para evaluar el volumen de las existencias disponibles y su duración, seguidamente se tasaba el precio de los granos para evitar el abusivo encarecimiento, sin embargo, estas medidas eran poco efectivas y sólo contribuían a desatar la especulación y el mercado de estraperlo (6), al tiempo que el precio del pan se desorbitaba, “...por la tiranía con que proceden los panaderos desta ciudad... de lo cual hay general clamor...” (7); siendo en este gremio expiatorio, reputado con pésima fama, donde recaía el malestar social que generaba la penuria.

(3) C. GARCIA DE LA LEÑA, *Disertación en recomendación del famoso vino malagueño Pedro Ximén y modo de formarlo*, Málaga, imprenta de Luis de Carreras, 1972, págs. VII-VIII.

(4) A.M.M., Act. Cap., vol. 99, f.º 75.

(5) A. DOMINGUEZ ORTIZ, *La crisis de Castilla en 1677-1687*, en “Crisis y decadencia de la España de los Austrias”, Barcelona, 1973, págs. 197-227.

(6) A.M.M., Act. Cap., vol. 100, f.º 59; vol. 93, f.º 148v.º y Originales (en adelante: Org.), vol. 32, f.º 345v.º.

(7) *Ibid.*, Act. Cap., vol. 82, f.º 108v.º

Si la crisis era muy aguda, como en las oleadas de hambre que sufrió la ciudad en 1677 y en 1694, las autoridades municipales se veían obligadas a recurrir a un repertorio de expedientes habituales en tales situaciones: petición de exención tributaria en la importación de cereales, licencias para comprarlos fuera del reino y facultad para financiar estas adquisiciones con repartimientos extraordinarios entre los vecinos y franquicias arancelarias para fomentar el tráfico portuario de cereales, incluso con aquellos barcos de naciones rivales o enemigas; una medida más extrema era el embargo y secuestro de navíos cuando se sospechaba que lo transportaban. En 1677, por ejemplo, el Consejo de Castilla autorizó al corregidor para fletar varios navíos entre los miembros de la colonia mercantil malagueña para comprar en el extranjero más de 34.000 fanegas de trigo y cebada, permitiéndole hacer un reparto de 40.000 pesos entre las instituciones y vecinos más acaudalados de la ciudad para cubrir los costos (8).

Cuando estas medidas eran fructíferas la situación podía salvarse, en este sentido Málaga tenía la gran ventaja respecto al interior de su apertura al tráfico marítimo capaz de cubrir las necesidades con gran rapidez. Por esta razón, en 1669 expresaba el corregidor su satisfacción afirmando "...que valiendo el trigo de la tierra por cincuenta y ocho y sesenta reales... vale diez y ocho reales menos lo que viene por la mar y goza esta ciudad de más acomodados precios que toda la tierra adentro..." (9). Sin embargo, fallando este mecanismo, la situación de la ciudad era desesperada, pues careciendo de una producción suficiente *in situ* y quedar estrangulado el abastecimiento terrestre (10), los habitantes estaban condenados al hambre, como ocurriera en 1677 (11).

En casos tan extraordinarios el radio de abastecimiento cerealero podía ampliarse considerablemente, tanto en el interior de Andalucía como en el extranjero. En la virulenta hambruna de 1677 el concejo fletó barcos para Italia y el Norte de África pero también hasta Inglaterra y Holanda; en cambio durante la crisis de 1694 la carestía pudo resolverse con el trigo de Córdoba, Sevilla y Granada que, aunque parezca paradójico, podía llegar a ser tan caro como el traído desde el extranjero. Efectivamente, he aquí un gravísimo problema infraestructural en la economía española: las deficiencias agudas en el sistema de comunicaciones y transportes, problema asociado al atormentado relieve de nuestra geografía, imponía frecuentemente las economías cerradas y atomizadas ante la imposibilidad de mantener los intercambios en escala masiva y regular. Semejante obstáculo es muy peculiar en la comarca malagueña, separada del interior por una imponente barrera montañosa (12); los escasos y difíciles caminos que la franqueaban eran simplemente senderos para recuas de acémilas, pues las calzadas para carruajes no existirán hasta finales del siglo XVIII (13). Las limitaciones del transporte de arriería —por su escasa capacidad y los elevadísimos costes— obstaculizaban sensiblemente el frecuente acceso al excedente agrícola de las campañas cordobesas, cuyo radio espacial solamente era alcanzado durante la crisis de subsistencias, momentos donde los elevados costes eran compensados por los

(8) *Ibid.*, Escribanía de Cabildo, legajo 37, f.º 317-335.

(9) *Ibid.*, Act. Cap., vol. 85, f.º 8v.º-9.

(10) En momentos tan críticos, frecuentemente, se desataban los egoísmos; por este motivo en más de una ocasión el concejo de Antequera cerró la saca de granos para Málaga en su jurisdicción e incluso interceptó los suministros procedentes de Córdoba; *ibid.*, Act. Cap., vol. 93, f.º 116-116v.º.

(11) Es comprensible el estupor del cabildo catedralicio en 1678 cuando es informado que uno de los barcos enviado a Cerdeña había regresado "...con tres mil fanegas de trigo por haber costado a mucho mayor precio del que se juzgó, con que por razón de los fletes y otros gastos está el trigo a más de ciento y treinta reales...". Archivo de la Catedral de Málaga (en adelante: A.C.M.), Act. Cap., vol. 34, f.º 122. No es extraño que habiéndose cuadruplicado el valor de la fanega de trigo, los pobres llegaran al extremo de consumir hierbas y otros excesos que explica en parte la aparición y difusión de la epidemia pestilente de ese año; cfr. A.M.M., Act. Cap., vol. 95, f.º 66v.º-68.

(12) J. SERMET, *La España del Sur*, Barcelona, 1956, págs. 128-135.

(13) Diego de Córdoba y Pacheco, *Relación de las obras que se han executado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez*, Madrid, 1789, pág. 4.

elevadísimos precios (14). Además, la deficiente infraestructura viaria estaba sujeta a las fluctuaciones estacionales; el invierno era la estación más temida principalmente por las lluvias que arruinaban e interceptaban los caminos, de manera que el comercio podía quedar paralizado durante varias semanas. Este problema fue particularmente grave durante esta época debido al empeoramiento climático que sufrió el continente,

“La ciudad dijo que con las muchas nieves que han caído este presente año es muy poco el trigo y harina que viene al Alhóndiga, así por haberse encarecido en la tierra adentro como porque los caminos no se pueden trajinar... habiéndose experimentado por esto grande hambre de pan y desconsuelo de los vecinos...” (15).

Incluso en la misma comarca la estación pluviosa podía acarrear graves percances ya que la crecida del Guadalhorce —o las temibles riadas del Guadalmedina— cortaban los suministros procedentes de la zona occidental; por este motivo las autoridades municipales ante la llegada del invierno procuraban el almacenamiento de granos. En 1669, en este sentido, el cabildo felicitó a su alcalde mayor por el “...especial desvelo que ha tenido en las calamidades que ordinariamente se padecen en esta ciudad los inviernos por las lluvias, y por ellas gran falta de pan por la imposibilidad de entrada de harina, que por ocasión de estar los molinos de la otra parte del río Guadalhorce, que con barca no se puede pasar por las crecientes de dicho río, ha sido tal su cuidado y desvelo que habiendo sido tan rigurosos los inviernos y de tantas lluvias, ha tenido el pan con grande abundancia a costa de su continuo trabajo de día y de noche, previniendo todos los panaderos...” (16).

Otro factor que alteraba periódicamente el normal abastecimiento cerealero de la ciudad tenía su origen en las obligaciones y cargas militares que padecía la plaza marítima, puesto que como tal puerto estratégico y fronterizo, Málaga estaba obligada a suministrar los avituallamientos de los presidios africanos, abastecer las galeras reales y a los tercios que se embarcaban hacia Cataluña fundamentalmente. El mantenimiento de estos contingentes militares, tanto en la ciudad como, posteriormente, en los campos de operaciones bélicas dislocaban fácilmente el pequeño comercio local. Esto fue lo que ocurrió en 1691 cuando el Consejo de Castilla facultó al marqués de Valdeolmo para embarcar 30.000 fanegas de trigo y cebada por el puerto malagueño destinadas al ejército del Principado; la medida originó enérgicas protestas en el municipio ante la brutal desestabilización del mercado de granos ya que tan violento impacto de la demanda encareció extraordinariamente los precios y fomentó las operaciones especulativas, pasando a costar la fanega de trigo en el transcurso de varios días desde catorce a veintidós reales, pues “...sólo de verlo embarcar la malicia de los que lo tienen y conducen a esta ciudad lo retiran para darle más precio...” (17).

Durante todo el siglo XVII los municipios castellanos, como señala acertadamente Beneyto, fueron acaparando crecientes competencias en la política de abastos (18). Ciertamente la importancia de

(14) En 1694, con carácter extraordinario, se condujo trigo desde Cañete la Real, Montilla, Bujalance, Córdoba, Ecija, Lucena, etc. pues solamente en Lucena para transportar los cereales el concejo malagueño debía concentrar más de doscientas cabalgaduras; A.M.M., Act. Cap., vol. 104, f.º 90v.º-91v.º. Sobre el problema de los transportes como factor de la decadencia económica en España, cfr. D.R. Ringrosse, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid, 1976.

(15) A.M.M., Act. Cap., vol. 105, f.º 286. Cfr. E. Le Roy Ladurie, *Histoire du Climat depuis l'an mille*, Paris, 1967.

(16) *Ibid.*, Act. Cap., vol. 105, f.º 24-24v.º.

(17) *Ibid.*, Act. Cap., vol. 103, f.º 166 y vol. 102, f.º 369v.º-370.

(18) J. BENEYTO PEREZ, *Historia de la Administración española e hispanoamericana*, Madrid, 1958, pág. 380.

la gestión municipal en este campo estaba relacionada con la inexcusable necesidad de garantizar un suministro suficiente de alimentos que evitara las agudas tensiones sociales que las carestías desataban en las sociedades modernas, por ello, cuando la amenaza del hambre se cernía sobre las ciudades, éstas no dudaban en emplear todos los recursos disponibles procurando proveerse en prevención de motines y revueltas; así se acordó por la corporación municipal en 1677 "...por el accidente que ha sobrevenido de la falta de pan pues, además de no haberlo, el poco que se vende es a excesivos precios y aun no se halla, conque es muy repetido el clamor, mayormente entre los pobres que además de no hallarlo no tienen medios con qué comprarlo, *de que pueden resultar gravísimos inconvenientes a la quietud pública...*" (19). Con razón dice el profesor Cipolla que el interés y preocupación municipal por los abastos está simultáneamente motivada por razones humanitarias y políticas (20).

Sin embargo, no es menos cierto que este interés estaba mediatizado por las excelentes posibilidades de lucro que la manipulación de los abastos brindaba a la oligarquía local —dueña absoluta del poder político en las ciudades— dotándola de grandes facilidades para los negocios especulativos. Evidentemente el abastecimiento alimenticio estaba en manos de aquel sector minoritario de la población que acaparaba la renta agraria: la Iglesia mediante el diezmo, la aristocracia a través de la renta señorial, la *burguesía* por el censo pagado en frutos y los arrendatarios de impuestos cobrados en especie; contrariamente, el campesino —generalmente entrampado y víctima de las redes usurarias del capitalismo financiero— era desposeído de la producción, acaparada por aquéllos como denunciaba una real cédula de 1650,

"...la gente rica y principal tienen pan de venta y también de labranza y granjería, vino, aceite y otros frutos que los suelen encerrar y guardar para vender en sus tiempos..." (21)

aunque resultaba bastante ilusorio por parte de la administración central las acusaciones y medidas arbitradas contra estos acaparadores, cuya ejecución en última instancia dependía de las autoridades municipales, cuando los miembros de las corporaciones locales —regidores y jurados— eran precisamente esa *gente rica y principal*.

Obviamente, los detentadores del poder municipal —una reducida y privilegiada oligarquía— no podían actuar contra sus propios intereses, en consecuencia, las medidas políticas que emanaban de los concejos recaían sobre los sectores más débiles de esta cadena de especuladores— panaderos, arrieros, mercaderes extranjeros, etc.— contra quienes iban dirigidos los aparatosos registros domiciliarios y otras espectaculares medidas realizadas ante la consideración pública con un carácter tan demagógico como superficial y anecdótico. Por el contrario, los elementos privilegiados de la sociedad que acumulaban la producción agraria, como los miembros de la Iglesia, amparándose en la legislación canónica podían desarrollar libremente un comercio cerealero muy beneficioso, más aun durante las agudas carestías. Así, en 1677 el cabildo catedralicio de Málaga obtuvo dos licencias reales para que sus miembros "...gocen libremente de los granos decimales sin que las justicias les embarquen la saca de ellos..." (22), quienes simultáneamente con la renta decimal disfrutaban también de la producción de patrimonios particulares, siendo acusados frecuentemente de acaparadores "...de considerables parti-

(19) A.M.M., Act. Cap., vol. 93, f.º 84-84v.º.

(20) C.M. CIPOLLA, *Historia económica de la Europa preindustrial*, Madrid, 1979, pág. 67.

(21) A.M.M., Org., vol. 85, f.º 8v.º-9.

(22) A.C.M., Act. Cap., vol. 34, f.º 42.

das de trigo, encerradas y recogidas en sus casas y en casas particulares de eclesiásticos y comunidades religiosas, según es público...” (23). Otros miembros privilegiados en la vida local para estos negocios eran los oficiales militares, concretamente el veedor de armadas y fronteras, responsable del abastecimiento de las plazas norteafricanas, bajo cuyo pretexto se cometían graves abusos y fraudulentas corrupciones en el abasto militar; punto reconocido por el propio Consejo de Castilla en 1699, “...respecto a que la mayor fraude se puede cometer por los proveedores y asentistas a cuyo cargo está la provisión de armadas y presidios...” (24).

Pero el afán lucrativo que caracterizaba a la oligarquía municipal no sólo se manifiesta en la capacidad para dirigir la política económica en beneficio de sus propios intereses, sino que, además, conduce a algunos de sus miembros hacia la descarada malversación de los fondos públicos en la administración del Pósito. Efectivamente, en 1679 durante una sesión borrascosa del cabildo fue denunciado por el regidor Luis de Amate la desaparición de 60.000 reales, sorprendiendo a más de un caballero capitular,

“...hasta ahora –decía D. Luis de Mora– no había llegado a su noticia que se había tocado a sacar dinero tan sagrado como es el del Pósito...” (25).

Un caso similar tuvo lugar en 1686 siendo procesados en esta ocasión el mayordomo de los Propios y varios ministros del concejo (26).

La interacción de todos estos factores que hasta aquí hemos analizado, someramente, contribuían a la precariedad de los abastecimientos de cereales en Málaga; ello explica después de las amargas experiencias de 1677-1680 y 1694-1695, años extraordinariamente famélicos, la decisión de crear un nuevo Pósito en la ciudad, totalmente independiente del antiguo y bajo el control y administración del corregidor, el obispo y el regimiento (27) Se pidió para su construcción y funcionamiento la colaboración de los más acaudalados vecinos y relevantes instituciones. El éxito de la empresa quedó garantizado cuando el cabildo catedralicio dio favorable acogida y aceptó participar en su gestión, “...por mayor seguridad, a experiencia de haberse perdido el Pósito que había por el manejo único de los regidores...” (28) deslizando una rotunda acusación contra la autoridad municipal.

(23) A.M.M., Act. Cap., vol. 105, f.º 390-390v.º.

(24) *Ibid.*, Org., vol. 32, f.º 341v.º.

(25) *Ibid.*, Act. Cap., vol. 95, f.º 37-37v.º.

(26) *Ibid.*, Act. Cap., vol. 100, f.º 21v.º-22.

(27) *Ibid.*, Org., caja n.º 24, *Ordenanzas del Nuevo Pósito*, S.f.

(28) A.C.M., Act. Cap., vol. 37, f.º 209v.º.