

**BOLETÍN
del
CENTRO DE ESTUDIOS
«PEDRO SUÁREZ»**

Estudios sobre las comarcas
DE GUADIX, BAZA Y HUÉSCAR

AÑO XXVIII N° 28

2015

LOS CÁÑAMOS DE LAS VEGAS ORIENTALES DE GRANADA Y SU ESTRECHA VINCULACIÓN A LA REAL MARINA BORBÓNICA, 1700-1850 (y II).

HEMP FIELDS OF THE EASTERN DALES OF GRANADA AND THEIR CLOSE RELATIONSHIP WITH THE ROYAL NAVY OF THE BOURBONS, 1700-1850 (and II).

Antonio Guillén Gómez

Investigador | anguigom@hotmail.com

Recibido: febrero de 2014 / Aceptado: abril de 2014.

Resumen

La demanda del cultivo granadino de cáñamo con destino a la Armada se mantuvo, con más o menos altibajos, hasta la Guerra de la Independencia. A partir de aquí, la casi inexistente flota naval dejará de demandar este recurso, paulatinamente, hasta que deje de hacerlo, de forma considerable, a partir de 1850, con la sustitución de la navegación a vela, por la de vapor.

Palabras clave

Real Armada | Reales Fábricas | Agricultura | Industria | Cáñamo.

Summary

The demand for this Granada commodity continued, with some fluctuation, until the Peninsula War. From then onwards, the almost non-existent fleet required less and less hemp, until it ceased to do so altogether after 1850, as sail was replaced by steam navigation.

Keywords

Royal Navy | Royal Factories | Agriculture | Industry | Hemp.

1. LA VERTIGINOSA DECADENCIA (1799-1810).

Como ya hemos anticipado, siguiendo siempre al funcionario de la comisión, Joaquín Manuel de Teva, 1798 marca el comienzo de la decadencia, para la producción de cáñamos granadinos. Aunque no sería justo desvincular esta caída en picado de la propia crisis política, económica e institucional –todo viene a ser lo mismo– que, a la sazón, está padeciendo el país. El endeudamiento de la Real Hacienda, donde los gastos duplican a los ingresos, después de las ininterrumpidas campañas bélicas contra Francia, primero, y contra Inglaterra, después, han sumido a la nación en una espiral de inflación galopante y la han situado al borde de la bancarrota. Con ánimos de intentar paliar, de algún modo, estos graves preludios de crisis, irán dictándose una serie de medidas de alto calado económico-social, como la real cédula de 25 de septiembre de 1798, dando comienzo a la llamada «Desamortización de Godoy». Asimismo, sin salir, todavía, del año 1798, la fiebre recaudatoria estatal exigirá a los pósitos del reino un contingente extraordinario, para contribuir a la manutención del Ejército y de la Marina, consistente en la entrega de diecisiete maravedíes por fanega, y diecisiete más por cada veinte reales, de los fondos existentes en sus arcas. En 1799, mediante las reales órdenes de 7 de octubre y 26 de noviembre, se recurre de nuevo a los pósitos rurales, exigiéndoles el 20% de los granos y el dinero sobrantes. Sus resultados no fueron suficientes, pero sí dignos de tenerse en cuenta: el contingente de 1798 produjo más de catorce millones de reales; y el de 1799, más de cuarenta y ocho; correspondiéndole al reino de Granada nada menos que 5 618 271 reales: el segundo lugar, en cuanto a recaudación, después del reino de Sevilla (Anes, 1969: 90-92). Todavía en 1801, por real orden de 8 de marzo, se ordenará, de nuevo, poner a disposición de la Real Hacienda todos los fondos existentes en los pósitos del reino, con el fin de atender a las perentorias y crecientes urgencias del Ejército y de la Real Armada¹.

Las alarmas sociales se disparan, barruntando una próxima hecatombe. Los agricultores, por su parte, no ocultan ya su profundo malestar. Sea como fuere, el crucial año 1798 marcará el punto en que se inicien, o se hagan más audibles, las quejas de los labradores granadinos, poniéndolas de plantón ante las propias antesalas palaciegas del rey Carlos IV. Valiéndose de un especial delegado, los vegueros denunciarán las recientes innovaciones introducidas en los cultivos del cáñamo, por el ingeniero de arsenales, Joaquín María Pery, asociado al maestro mayor de las fábricas de Cádiz, Aguirre y Urrutia. Como inmediatamente veremos, recién llegadas a Granada ambas autoridades, en misión pericial –noviembre de 1798–, entre otras medidas de urgencia, ordenaron el abandono de las viejas ordenanzas de la capital, en lo que se refiere a la preparación de los cáñamos; al par que solicitaron el cierre inmediato de los obradores de la calle de Recogidas. La jugada tal vez escondiera un trasfondo interesado: conseguir la traslación de estos obradores a los talleres del arsenal de Cádiz, dirigidos, a la sazón, por ellos mismos; y, ahora, en franca decadencia. Pero el resultado de sus gestiones fue muy diferente al esperado: estas evidentes cacicadas desanimaron

1. *Novísima Recopilación*, t. 3, libro 7, tit. 20, ley 8, n. 31-34.

ostensiblemente a los cosecheros²; de tal manera, que sus quejas no tardaron en volar, como decimos, hasta el mismísimo Palacio Real, a través del apoderado elegido por los labradores: el cosechero y heredero de una antigua familia de fabricantes de seda, José López Barajas. Parece ser que, al final, los airados vegueros consiguieron su objetivo. Pero todo este estúpido avatar, tan inoportuno cuán innecesario, nos va a ser referido, de primera mano, por el propio Joaquín Manuel de Teva, para quien la decadencia de aquella emergente empresa granadina fue vertiginosa, en menos de un año; pudiéndose aventurar, como principales causas de la caída, las siguientes:

- 1^a. La quiebra de la Real Hacienda y su brutal endeudamiento, tras las nuevas guerras contra Inglaterra³. Ambas circunstancias impidieron prestar los acostumbrados anticipos a los labradores. En noviembre de 1798, aún no se les había abonado el valor de más de tres millones de reales que importaron los cáñamos entregados a la comisión, hasta el pasado mes de mayo. La desmoralización cundió rápidamente entre todos ellos, que, en contrarréplica, dejaron de empañar sus marjales con esta semilla para las próximas campañas.
- 2^a. En 1798, concretamente, surgieron en Cádiz algunas dudas, al parecer interesadas, acerca de la calidad de los cáñamos granadinos. Al haberse roto inesperadamente, en los bajeles de guerra, algunos cables construidos con cáñamos de aquella procedencia, cundió la alarma⁴. Inmediatamente, se envió a Granada al ingeniero, Joaquín María Pery, y al maestro mayor de jarcias, Agustín Aguirre: ambos, empleados en el arsenal⁵. Estos peritos, a juicio de los labradores implicados en la cuestión, introducen una serie de novedades, que atentaban directamente contra las ordenanzas de Granada y contra varias reales órdenes, al respecto. Por esta razón, los cosecheros se quejan al Rey, como ya hemos visto. Y, en justo desagravio, obtienen la real orden de 25 de octubre de 1799, por medio de la cual, Su Majestad ordenaba al ingeniero Pery, que, con todos los individuos de

2. Los efectos de esta crisis se dejaron sentir también en el resto de materiales acopiados por la Real Comisión de Granada. Desde las lonas de los fabricantes Gómez Moreno, a los suministradores de papel de estraza de marca mayor, pasando por los betunes de Castril.

3. En 1795, la Armada disponía de 76 navíos, 50 fragatas y 49 corbetas; barcos que, en su mayor parte, provenían de los planes navales desarrollados por el movimiento ilustrado carlotercista, entre 1782 y 1786. Pero este poderío comenzaría a debilitarse en 1797, tras el aciago combate del cabo de San Vicente; recibiendo su golpe mortal, en 1805, tras la batalla de Trafalgar (Bordejé y Morencos, 1999).

4. Teva insistirá, una y otra vez, en la excelente calidad de los cáñamos granadinos. La causa de la rotura de los cables de marras no fue debida a la mala calidad de aquéllos, sino al fatal sistema de almacenamiento empleado en La Carraca, donde, además, no se seguía un orden lógico de utilización, empezando siempre por los depósitos más antiguos, sino que todo se hacía sin guardar el menor control.

5. Agustín Aguirre y Urrutia establecerá después, hacia 1820, un nuevo plan de reforma de las fábricas, en el que, visiblemente influenciado por las corrientes del liberalismo económico defendido, a la sazón, por el ministro Luis María Salazar, abogará por las contratatas en el acopio de materiales y pertrechos, en vez de la administración directa [Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN). Mss. 411].

su comisión al retortero, se retirara a su destino departamental⁶. Y, para evitar que la cosecha siguiente quedase reducida a la nada, se previno al comisario Ortiz que los agricultores se atuviesen, de nuevo, a las ordenanzas que habían regido, hasta el momento de la venida de Pery. Pero el mal ya estaba hecho. La sementera de marzo anterior había sido desatendida, lo que produjo que la próxima cosecha se redujera a las dos terceras partes de la del año antecedente. Se quiso recuperar el terreno perdido, emitiendo una serie de reales órdenes, de manifiesta índole proteccionista (reales órdenes de 6 de diciembre de 1799 y 23 de abril de 1800). Pero no consiguieron su objetivo. El empobrecimiento de las arcas reales y la consiguiente falta de anticipos harían el resto: en el cuatrienio 1799-1802, la producción no pudo satisfacer la demanda naval, que, en cuatro años, apenas pudo acopiar lo que antes adquiriría en uno solo.

- 3^a. El problema de la retirada de los obradores de rastrillo de Granada. La Junta Departamental de Cádiz había intentado –y lo logrará, temporalmente– llevarse a las fábricas de su arsenal los treinta rastrillos instalados en Granada, con igual número de operarios. Esto constituyó un golpe psicológico brutal para los cosecheros. Y aunque, mediante la citada real orden de 23 de abril de 1800, los granadinos consiguieron que estos rastrillos volviesen a los obradores de la calle de Recogidas, reanudándose en ellos las labores de espadilla y rastrillado, con relación a todos los cáñamos que se recibieran en esta comisión, ya nada sería igual, por la apuntada bancarrota del erario.
- 4^a. Y, en último extremo, habría que mencionar también la caída del sector agrario, en general, y la consiguiente subida de precios. En fin, al reducirse la oferta, la fuerte demanda ejercida por el gremio de cordoneros indujo a los cosecheros a subir los precios. Y esto se puso de manifiesto, tanto en los alrededores de la capital, como en los llamados “Partidos de Levante”: Orce⁷, Galera, Huéscar, Caravaca, Cehegín y Callosa. De sesenta reales por arroba, precio habitual, se llegó a pagar por el jefe de la comisión granadina, Manuel Ortiz, en 1803, a setenta reales, con destino al arsenal de La Carraca; dado que sólo existía en poder de los cosecheros una exigua producción, que apenas superaba las 3000 arrobas. Y, todo ello, con unas necesidades crecientes, por parte de los arsenales, en vísperas de la batalla de Trafalgar. Tanto es así, que las impolíticas medidas de la Marina, “en esta época crítica verdaderamente por sus

6. El ingeniero Pery no perdonó este desaire, y en 1818, debiendo emitir un nuevo juicio acerca de los cáñamos granadinos, optó por clasificarlos muy por debajo de su verdadera calidad, sobradamente demostrada ya, a lo largo de más de un siglo.

7. De los excelentes cáñamos de Orce escribirá el naturalista Simón de Rojas Clemente, a su paso por esta villa, en 1805: “En Orce se coge mucho cáñamo que por su excelencia se paga más que cualquier otro. El uso es sembrar un año cáñamo y dos trigo en cada bancal de riego” (Guillén Gómez, 2000). El subdelegado local de la comisión, en esta época, era el Marqués de Dos Fuentes, el cual percibía una gratificación de un cuartillo de real de vellón, pagado por el vendedor de la hilaza. Esa, probablemente, fuera la cantidad que percibían todos los demás corredores, dependientes de la Real Comisión de Acopios [Archivo Municipal de Orce. *Libro de actas capitulares* (1803)].

circunstancias”, consiguieron que en junio de 1804 llegara a pagarse la arroba a cien reales⁸.

A estas alturas, toda la infraestructura creada por la Real Comisión de Acopios comenzaba a tambalearse. Pero las necesidades de la guerra contra Inglaterra obligaron a seguir manteniendo abierta esta institución naval. Una prueba de ello: a mediados de 1800, el departamento de Ferrol solicita una partida de cáñamos a Granada. Según la *Gazeta de Madrid*, “habiendo resuelto S.M. que el Ministro de Marina comisionado en Granada al acopio de Cáñamos de aquel Reyno, con destino a los Reales Arsenales, saque a pública subasta la contrata que debe hacerse para conducir por tierra desde aquella ciudad a la villa del Ferrol las partidas que fueren necesarias, mientras las actuales dificultades de guerra impidan su transporte por mar, se da esta noticia a los que quieran hacer postura para que al intento acudan por sí o sus apoderados al referido Ministro”⁹. Suponemos que el envío llegaría a realizarse. Pero el comisionado principal, Manuel Ortiz, es relevado el 1 de septiembre de 1804, por orden del secretario del despacho de Marina, Domingo Grandallana. Le sustituye, al frente de la Comisión de Acopios, el ingeniero 2º de Marina, Antonio de Lerena, a quien acompañará en clase de interventor, Juan de Miguel García¹⁰. Lerena quiso llenar el gran vacío existente, en poco tiempo; lo que le indujo a actuar de manera un tanto precipitada; y consiguiendo, con la perentoriedad de su demanda, que los cosecheros elevaran el precio de la arroba, hasta 112 reales. El descontento era general, incluso en las altas esferas del Gobierno: se llegó a pensar en el cierre de estos obradores, “si los informes elevados a la Superioridad no hubieran hecho ver la necesidad de las cosechas de Granada, a cuyo impulso se determinó la continuación de los acopios en ella, y que se extendiese el fomento hasta el Reyno de Sevilla”¹¹. Pero todo se vino abajo, con la gran derrota infligida por la Armada naval inglesa a la española, frente al cabo de Trafalgar. Luego del gran desastre sufrido en dichas aguas, el 21 de octubre de 1805, las necesidades de pertrechos para la Real Armada se harían aún más imperiosas. Sin lugar a dudas, esta mítica efeméride marcará, en el ámbito de la Marina de Guerra, el triste final de una ascendente línea secular, plena de intentos y felices ensayos: los planes de Patiño, Ensenada, Valdés y tantos otros quedaban hundidos para siempre en las procelosas aguas del estrecho de Gibraltar. La llegada de Godoy al Consejo de Almirantazgo no será menos dolosa, agravándose la crisis, ya enunciada, hasta desembocar en la revolución

8. AMN. Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos, estado actual y medios del restablecimiento de las Cosechas de Cáñamos en la Vega de Granada y sus Partidos* (1807), ff. 16v-22v.

9. *Gazeta de Madrid* (3 de junio de 1800), p. 462. La requisitoria se repetirá dos veces más, en días sucesivos.

10. Antonio de Lerena permanecerá muchos años al frente de la Real Comisión. En 1809, en plena Guerra de la Independencia, ya graduado de capitán de navío, acompañará al magistrado Sempere Guarinos en la creación y establecimiento de una fábrica de armas, de nueva planta, actuando como jefe ingeniero de construcción (Guillén Gómez, 2007; Guillén Gómez, 2008).

11. AMN, Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos...*, ff. 23r-24r. Y también, porque, en este tiempo, los almacenes de La Carraca fueron víctimas de un espantoso incendio, “que redujo a cenizas inmensas cantidades de cáñamo en rama que se hallaban en él almacenadas” (Lasso de la Vega, 1856: 75).

de 1808, con la quiebra definitiva de dos de los más firmes pilares del Estado, a la sazón: el Ejército y la Marina.

Sin embargo, en este tiempo, pleno de pesadumbres y paradojas, parece increíble que renaciera de nuevo el intento de industrializar esta fibra textil, en los obradores granadinos. Era una vieja idea, ya sostenida por el primer comisario de Marina, Gaztambide; pero que, al parecer, se recuperaba, ahora, con más fuerza, si cabe, apoyada por los propios cosecheros del reino. En efecto, una de las tres reivindicaciones que los labradores granadinos presentaron al Rey, en 1799, fue la de solicitar una fábrica de lonas y jarcias menudas, con base en Granada, para la Marina, a cuenta del Estado¹². La idea no cayó en saco roto. Antes al contrario, el Gobierno –sobre todo el ministro Manuel Godoy, con fuertes intereses creados, a partir de sus cosechas cañameras del Soto de Roma– procedió a recabar una serie de informes, sobre este importante negocio. Pero he aquí que se toparon de bruces con el eterno problema, tantas veces lidiado entre las autoridades marítimas: asientos o contratas *versus* administración directa, en relación con sus acopios de pertrechos. El ministro e intendente general de Marina, Luis María Salazar, ya lo dejaría bien claro, en torno al año 1807:

“Cualquiera hombre medianamente instruido no podrá dexar de convenir en la máxima muy trivial de que nunca el Rey debe meterse a agricultor, ni fabricante, ni mercader.” (Salazar, 1814: 124)¹³

Es decir, que abogaba, sin más circunloquios, por el sistema de contratas. El liberalismo económico que, poco a poco, habían venido imponiendo las teorías de Adam Smith, propugnaba la libertad de producción y la libre competencia, contra cualquier tipo de monopolio estatal. Así pues, el 10 de julio de 1803, se haría circular la *Instrucción Privada para el gobierno de los Comandantes Generales de los arsenales del Rey*, en virtud de la cual, se inducía a la supresión de las fábricas de jarcia de los arsenales, para encargar toda la producción o gran parte de ella, a los asentistas particulares. Se intentaba seguir el ejemplo de lo ya establecido para el acopio de lonas, donde fabricantes particulares, como los Gómez Moreno, de Granada, habían venido surtiendo de gran parte de la demanda naval¹⁴. Dicho esto, la propuesta de una fábrica en Granada, a costa de la Real Hacienda, no nacía en el mejor de los momentos. A pesar de todo, mediante las fuertes presiones de Godoy –*Orden del Serenísimo Sr. Príncipe Generalísimo*

12. Las tres reivindicaciones, presentadas por el apoderado López Barajas, fueron las siguientes: 1ª, que se hicieran cumplir las *Ordenanzas de Granada*, en las que se incluía la operación de espadillado del cáñamo, antes de rastrillarlo; 2ª, que se realizaran estas operaciones en los obradores de Granada, como fase previa al envío de los cáñamos a los astilleros; y 3ª, estudiar las utilidades que produciría a la Real Hacienda el establecimiento en la ciudad de Granada de unas fábricas de tejidos y de jarcias menudas para la Marina (AMN, Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos...*, ff. 53r-54r).

13. Salazar se había educado en la Sociedad Vascongada de Vergara, donde bebió en las fuentes del incipiente liberalismo económico, tan en boga a la sazón. De ahí su tozuda defensa del sistema de contratas por la Marina, en vez de la intervención del Estado en la producción, a través de la administración directa.

14. AMN, Mss. 438, ff. 128r-129r. *Colección Figueroa*.

Almirante, de 9 de febrero de 1802¹⁵–, se consiguió practicar varios ensayos de tejidos, en los obradores de esta ciudad; de tal suerte que, remitidas a la Junta del Arsenal de Cádiz catorce de las piezas allí elaboradas, éstas merecieron su total aprobación, calificándose las de muy similares a las mejor realizadas en los propios arsenales, y “hallándose en ellas la flexibilidad y elasticidad de que no son susceptibles ni el viento ni las aguas de la Carraca”¹⁶. Pero, como ya estaba más que cantado, el proyecto no pasó de nonato. La Junta del Arsenal seguirá contratando lonas –gran partida, por cierto, en 1804– con las fábricas particulares, como la de los Gómez Moreno, establecida en la célebre Casa del Gallo, en el Albaicín granadino.

Así, entre dudas y altibajos –y sobre todo, incontestable ausencia de dinero contante y sonante– transcurren los dos primeros lustros del siglo XIX. Un tiempo, en que los negocios del cáñamo parecen vivir inmersos en un fortuito letargo. A pesar de todo, en enero de 1806, el departamento de Cádiz ordenó el acopio, a que diesen ensanche 600 000 reales. Ocasión que aprovechó el comisario Lereña, bien escarmentado, para enderezar su anterior entuerto. Y, sin mostrar ahora la más mínima perentoriedad en su demanda, parece ser que los labradores fueron entrando poco a poco por el aro. Esto permitió al citado comisario, llevar a cabo su operación de compra, incluso antes de haber recibido materialmente el dinero. Al final, se logró completar el pedido, a 30 reales menos por arroba; es decir, al precio de 82 reales. Asimismo, dentro del propio año 1806, la escuadra francesa, anclada en Cádiz, requiere otra gran partida de cáñamos granadinos; hecho que contribuirá a una cierta recuperación de la demanda. Aquella escuadra, formada por cinco navíos y una fragata, restos de la fuerza naval francesa que había luchado junto a la española en Trafalgar, se encontraba surta en la bahía gaditana, al mando del almirante Rosilly, desde octubre de 1805¹⁷. Rosilly, a través del departamento de Cádiz, solicitó a Granada cierta porción de arrobas, para lo cual tuvo a bien facturar 400 000 reales. Con este destino, se consiguieron unas cuatro mil arrobas de hilaza, a un precio comprendido entre 72 y 78 reales. Después, ya siempre a la baja, se siguieron facturando nuevas y mayores partidas, con destino a la misma escuadra francesa, llegándose a tener almacenadas, en febrero de 1807, hasta 26 780 arrobas, conseguidas a un precio medio de 60 reales.

Casi al mismo tiempo, en septiembre de 1806, Francisco García de la Barrera, oficial segundo del Ministerio de Marina, es nombrado interventor de la comisión y se establece en Granada, quedando relegado su antecesor, Juan de Miguel García, en exclusiva, para los acopios destinados a la escuadra francesa. García Barrera, en poco tiempo, consiguió de la Real Caja de Consolidación de Vales, de Granada, la cantidad de 669 897 reales, como parte exigible de

15. La Junta de Almirantazgo fue creada mediante real decreto de 13 de enero de 1807, autonombrándose generalísimo almirante el propio Godoy. Su contemporáneo, Vargas Ponce, diría acerca de esta cuestión que el almirantazgo, en realidad, se creó para que Godoy pudiese gozar personalmente de los grandísimos derechos y rentas que el cargo llevaba anejo (Vargas Ponce, 1962: 72).

16. AMN, Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos...*, ff. 52r-55r.

17. La formaban cinco navíos: *Héroe*, *Plutón*, *Neptuno*, *Algeciras* y *Vencedor*, junto con la fragata *Cornelia*.

unos importantes atrasos que aún se le venían debiendo a la comisión¹⁸. Y con esta partida, consecuentemente, pudo pagar 458 137 reales, aminorando la deuda total de 1 160 969 reales, que la comisión tenía contraída, desde hacía algún tiempo, con los labradores, fabricantes de lonas y arrieros dedicados a transportar estas mercancías. Todos ellos habían venido trabajando al fiado, durante largas temporadas. Una cruda realidad, que tal vez pueda explicar el descontento y la apatía demostrada por los pueblos cosecheros, en las últimas campañas. Ante las buenas disposiciones mostradas por García de la Barrera, los labradores se sometieron voluntariamente a sus dictados, consiguiendo cumplimentar un pedido de 9235 arrobas, remitidas a Cádiz, el 9 de junio de 1807, al precio medio de 55 reales y 19 maravedíes. Pero García de la Barrera es sustituido demasiado pronto: viene a ser reemplazado por Manuel de Castañeda, oficial primero del Ministerio de Marina, el cual continuará acopiando hasta más de tres mil arrobas, con destino a la escuadra francesa, al precio de 56 reales¹⁹. A guisa de nota curiosa, digamos que estos barcos franceses, una vez surgidas las inmediatas hostilidades entre España y el Imperio napoleónico, serán apresados por la Armada española, pasando a formar parte de sus propios efectivos. El hecho tuvo lugar el 9 de julio del año 1808, cuando las autoridades departamentales de Cádiz decidieron destruir dicha flota o instar a su rendición, intimando al almirante Rosilly a aceptar la capitulación. Este militar francés se negó, en principio; pero, días más tarde, el 14 de julio, ante el cerco y agobio planteado por la Marina española, desde La Carraca, el buque insignia de Rosilly —el *Héroe*— decidió capitular, izando la bandera blanca de rendición. De ahí que los citados buques franceses y un gran botín complementario pasasen inmediatamente a formar parte de la ya declinante flota española (Bordejé y Morencos, 1999: 1. 50-51).

Pero lo peor aún estaba por llegar. La revolución de 1808 y el cataclismo a todos los niveles que supone la declaración de guerra a Napoleón, no tardarían en adueñarse de la totalidad del ruedo ibérico. No obstante, el 16 de febrero de 1809, la Junta Central, establecida en Sevilla, ordena a la Junta Superior de Granada la adquisición prioritaria de 40 000 arrobas de cáñamo, con destino a la Real Armada, en sus dependencias de Cádiz. El acopio debería realizarse sin excusa ni disculpa alguna, arrebatándolo a la fuerza, si fuese necesario, a toda persona o entidad que lo almacenara. Para tal fin, en las primeras semanas de enero, se había remitido a Granada un millón de reales. El secretario de la Junta de Gobierno de Granada, José Sandoval y Melo, contesta, el 6 de marzo, que ya se estaban haciendo las necesarias gestiones²⁰. Aunque ignoramos los resultados finales, sabemos que en los últimos días de 1809, vísperas de la inmediata irrupción de las tropas francesas en el reino de Granada, la Comisión de Acopios

18. Por real orden de 29 de octubre de 1805, la Caja de Consolidación de Vales de Granada debía entregar a la Comisión de Acopios 200 000 reales al mes. Por su parte, la Tesorería Principal de Rentas de Granada debería contribuir con otros 300 000 reales también al mes. Pero la orden no se cumplió puntualmente, pues hasta mayo de 1809 la Caja de Consolidación debía a la comisión, por atrasos en las consignaciones, 6 054 218 reales; mientras que la Tesorería de Rentas, de sus consignaciones atrasadas, debía también a la comisión (a finales de enero de 1810, fecha en que entran los franceses en la capital), 2 200 000 reales (AMN, Mss. 434, doc. 21. *Informe Murillo*, ff. 286r y 296v).

19. *Ibidem*, ff. 26r-29r.

20. Archivo Histórico Nacional (AHN). *Estado*, leg. 78 A, docs. 65, 66 y 92.

realizaría una postrera recolección de cáñamo, que se remitió al arsenal de La Carraca, el 15 de enero de 1810, dejando en los almacenes granadinos tan sólo unas 200 arrobas de estopa, de las que se apoderaría el gobierno intruso, pocos días después. También se había seguido elaborando gran cantidad de lonas, en la ya citada Casa de la Lona, propiedad de los hermanos Gómez Moreno²¹. Estas últimas partidas de cáñamo, las acopiadas en enero de 1810, sumaron en concreto 18 982 arrobas, las cuales se adquirieron al precio medio de 65,16 reales. Pero ya no hubo tiempo para más; inmediatamente después, tras adueñarse los franceses de la capital, los trabajos de la Real Comisión quedarían totalmente paralizados:

“En 15 de enero de 1810 quedó esta Comisión reducida a una absoluta nulidad, y dexó desde esta desgraciada época de remitir cáñamos a los Arsenales.”²²

Pero, llegados a este punto crucial, tal vez convendría hacer mención de las conclusiones a las que llegan, tanto Teva, como José Vicente Alonso, en sus respectivas memorias, sobre el particular de los cáñamos granadinos. La presencia de la Armada, a través de su Real Comisión de Acopios establecida en dicha ciudad, desde 1780, hasta 1810, fue sumamente beneficiosa, en líneas generales; tanto para el fomento de la agricultura regional, como para el despeque de su economía. Es decir:

“Para la vida de más de 20.000 vasallos –según Teva– ocupados honesta y laboriosam^{te}. en la multitud de manufacturas que son bien premiadas y la circulación de diez o doze millones de reales²³ que en tiempo tan feliz distribuía S.M. anualmente en la compra de Cáñamos, su rastrillado y portes, Lanillas para vanderas y gallardetes, papel de estraza de marca mayor para entreforro de los buques de guerra, aceite de linaza, sebo en pan, y otros artículos de que provee la Comisión²⁴,

21. AMN, Mss. 438. *Nuevo Informe Teva* (1812). La fábrica de lonas de los hermanos Gómez Moreno había venido trabajando para la Real Armada, con cierta regularidad, desde el último cuarto del siglo XVIII; sobre todo, durante el ministerio Valdés. Véase, al respecto, la documentación conservada en el Museo Naval de Madrid (Mss. 471, 1681, 2110). En este tiempo –primeros meses de 1810– la fábrica estaba a punto de ser dirigida por Juan Manuel Calderón, luego de contraer matrimonio este personaje con María Molina Henry, viuda del antiguo dueño, Juan Andrés Gómez Moreno. En 1809, la fábrica se dedicará, de manera preferente, a la elaboración de lonas para tiendas de campaña, con destino a los ejércitos nacionales, asentados en La Carolina. AHN. *Estado*, leg. 78 A, doc. 137.

22. AMN, Mss. 434, doc. 21. *Informe Murillo*, estado 2, f. 289r.

23. José Vicente Alonso, que después sería catedrático de Economía de la Universidad de Granada, habla de seis millones de reales, al año (200 000 reales aportados mensualmente por la Caja del Crédito Público, y otros 300 000 reales dados por la Tesorería Principal), “que iban a repartirse en el cuerpo agricultor de la provincia” (Alonso Montejo, 1839: 66-67). El *Informe del Conde de Montijo*, por su parte, calcula en más de 8 000 000 de reales, al año, invertidos por la Real Comisión de la Marina Militar, en su época de esplendor, para el acopio de cáñamos destinados a los tres departamentos navales (AMN, Mss. 434, doc. 21, f. 296v).

24. No se citan expresamente las lonas de la fábrica Gómez Moreno, compras también negociadas, a veces, por la comisión de Granada, y que, asimismo, requerían una gran masa de caudales. Mediante orden del 31 de diciembre de 1803 se pidieron a dicha comisión 52 411 varas de lonas, con destino a Ferrol; y mediante orden de 29 de febrero de 1804, otras 157 176 varas, con destino a Cádiz. En total, 209 587 varas, que deberían fabricar los Gómez Moreno (AMN, Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos...*, ff. 56r-57r).

quando se halla con caudales suficientes, no siendo un cálculo exagerado que si fuese dable apurar los resultados a favor de la R^l. Hacienda, poco o nada baxarían de un 50% sobre los mismos millones de la circulaz^{on}.²⁵

Pero es que, además del auge inyectado por la Marina al cultivo de los cáñamos, a través de su Real Comisión de Acopios, de sus operaciones se derivaron otros tangibles beneficios para la economía provincial: abundancia de frutos, en general, y de las rentas decimales, en particular. Y todo ello, por el hecho de haber aumentado, al influjo del cultivo del cáñamo, los demás cultivos alternativos con esta preciada fibra: trigos y panes en general, como consecuencia de la exquisita y especial preparación de la tierra, exigida por el cáñamo; aparte de la persistente ocupación de brazos, en el sector; ahorro en nuestra balanza exterior, al poder surtir a nuestros bajeles “de un artículo de su preciso consumo, cosechado en la Península y con una seguridad en la resistencia de sus Jarcias, como de tres a cinco, respecto a las extranjeras”²⁶.

Lo cierto es que, cuando los anticipos otorgados a los cosecheros o la demanda asegurada de la Marina fallaron, la producción cañamera disminuyó ostensiblemente. Hacia 1780, inicios de la Real Comisión granadina, se cogieron de 25 000 a 30 000 arrobas²⁷. En 1789, la producción superó las 100 000²⁸; línea ascendente que prosigue en 1793, con 180 000 arrobas cosechadas; de las cuales, por cierto, la Marina acopiaría 154 063: algo más del 85% del total. En torno a las 210 000 arrobas se cosecharon en 1794, de las que, asimismo, la Marina compraría 132 509, algo más del 63%. Esta misma tónica alcista se mantendrá firme y enhiesta hasta el año 1798. Pero, a partir de este punto, como ya sabemos por las memorias de Teva y Alonso, la producción quedará reducida

25. AMN, Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos...*, ff. 15r-16v. Conocemos los cáñamos acopiados y rastrillados en Granada, desde el 1 de julio de 1794 al 30 de septiembre de 1807. A saber, 790 029 arrobas acopiadas, de las cuales 423 024 arrobas se rastrillaron en Granada, desde el 1 de julio de 1794 al 31 de agosto de 1804; y 70 656 arrobas acopiadas, 61 162 pasadas por el rastrillo, del 30 de septiembre de 1805, al 30 de septiembre de 1807. En total, 860 685 arrobas acopiadas y 484 186 arrobas rastrilladas (*Ibidem*, plan n.º 2).

26. AMN, Mss. 434, doc. 21. *Informe Murillo*, ff. 281r-326r. Tal vez se pueda argumentar, en contrario, que tanto Teva como Alonso son parte muy interesada en ensalzar la obra de la comisión. Pero, sea como fuere, las que no nos parecen nada razonables son las furibundas críticas enarboladas por Canga Argüelles, y después seguidas al pie de la letra por autores como Serrera, en contra del sistema de acopios, implantado por la Marina en Granada. El gran hacendista Canga Argüelles, imbuido plenamente de un liberalismo económico llevado a sus últimas consecuencias, fustiga sin piedad el intervencionismo estatal, tanto en ésta como en otras operaciones derivadas de la actividad económica. Unido, codo con codo, al ya citado marino, Luis María Salazar, ridiculiza el continuado proteccionismo estatal, en lo que atañe al sistema de acopios cañameros establecido en Granada (Canga Argüelles, 1833-1834: 1. 43n; Serrera Contreras, 1974: 39-40).

27. Según un informe del comisionado Gaztambide, en 1786 se cogieron ya 83 600 arrobas en las subcomisiones de la provincia de Granada, y 20 400 arrobas en las de Murcia (Merino Navarro, 1975: 574).

28. Según un informe directo del comisionado Domingo Arquellada, en 1790 se cosecharon 138 648 arrobas en las subcomisiones de la provincia de Granada, y 35 700 arrobas en las tres de Murcia. Al año siguiente, 1791, se cosecharon 169 240 arrobas en las subcomisiones de Granada; y 41 700 arrobas en las de Murcia (Merino Navarro, 1975: 575 n.17).

a menos de las dos terceras partes; es decir, a unas 140 000 arrobas²⁹. De ahora en adelante, aunque envuelta en mil problemas y dificultades, la cosecha logrará mantenerse más o menos estable, en su decadencia, hasta el año 1807³⁰.

Pero el gran bache en la continuidad productiva ya estaba a punto de manifestarse. Al parecer, dada la persistente acumulación de razones que acabamos de apuntar, la producción disminuyó, de forma alarmante, a lo largo del año 1808:

“Pudiendo decirse que para el año de 1808 sólo se destinarán para la cría de cáñamos aquellas pocas tierras que por su preparación antecedente no sean susceptibles de otro fruto: digo pocas, porque siendo extraordinarios y crecidos los gastos de su preparación, hallándose los Labradores empobrecidos y gastados en la cría de Cáñamos existentes en sus casas, y no auxiliándolos esta comisión con cantidad alguna, buscan recompensa en el cultivo de otros frutos que pueden producir sus tierras sin nuevos beneficios y con más segura recompensa.”³¹

Ante tal situación, el Supremo Consejo de Almirantazgo, presidido todavía por Godoy –cuya producción propia cañamera seguiría estancada en sus depósitos del Soto de Roma–, mediante orden de 10 de septiembre de 1807, dirigida a la Intendencia de Cádiz, obligaba perentoriamente a la comisión de Granada a

29. Según un informe aportado por el comisionado Antonio Lerena y Barreda, la producción en 1804 fue de 109 000 arrobas para las subcomisiones de Granada, y 37 000 arrobas para las de Murcia (Merino Navarro, 1975: 575 n.21). Por otra parte, “la disminución de nuestros bajeles de guerra –apuntaría el profesor granadino Alonso Montejo– por los desgraciados combates que sufrió la Armada y otras causas que son tan notorias como lamentables, dejaron reducidos nuestros arsenales casi a la nulidad, y por consecuencia las exigencias de la marina decrecieron en igual proporción. En este tiempo el labrador no recibía aquellas generosas anticipaciones [...] merced a la bienhechora caja de acopios” (Alonso Montejo, 1839).

30. AMN, Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos...* No obstante, y a pesar de este sensible bajón coyuntural, la Comisión de Granada todavía acopiaría –desde el 1º de julio de 1794 hasta el 30 de septiembre de 1807– nada menos que 860 684 arrobas de cáñamo, de las cuales se enviaron a los distintos arsenales 221 104 arrobas en rama; el resto, se acabaría rastrillando en las reales fábricas de la calle de Recogidas. El enviar el cáñamo rastrillado, entre otras ventajas económicas para la ciudad de Granada, suponía también contar con la de su abaratamiento para la Real Hacienda derivado del transporte a los arsenales; pues, una vez limpio y rastrillado, el quintal de cáñamo en rama quedaba reducido a las tres cuartas partes de su peso. En resumen, analizando los presupuestos de los años 1794, 1795, 1796, 1798, y los de 1803 y 1804, resulta que la Marina acopió una media anual de 156 828 arrobas de cáñamos granadinos. O lo que es igual, Granada suministró durante ese tiempo el 20% del total de los acopios realizados por los distintos departamentos (AMN, Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos...*, f. 20r, n. 1). Por otra parte, la cifra de producción, a todas luces errónea, que da el *Censo de Manufacturas* para la “provincia” de Granada durante el año 1799 se reduce a 83 604 arrobas (*Censo de Frutos y Manufacturas de España e Islas Adyacentes*. Madrid: Imp. Real, 1803). No son las únicas cifras discutibles, entre las aportadas por este *Censo* (Fontana Lázaro, 1967).

31. AMN, Mss. 801. *Memoria sobre los Progresos...*, ff. 29r-32r. Según el Conde de Montijo, a partir de 1800 vino el declive por no poder pagar el erario a los cosecheros granadinos. Pero decayó “no tanto que no haya habido siempre cosechas capaces de surtir cuanto era necesario para el consumo particular de Cordoneros de dentro y fuera de la provincia y proveer las cantidades que la Marina Real y la Mercante ha necesitado para sus Jarcias y Lonas” (AMN, Mss. 434. *Informe del Conde de Montijo*, f. 293v).

proseguir fomentando este apreciable ramo de la agricultura en las vegas de la región. Pero una cosa eran los deseos oficialistas, y otra muy distinta los agobios económicos en que se debatía la Real Hacienda; y, de rebote, los padecidos por los propios agricultores, con casi dos cosechas completas de cáñamo sin vender. Y, lo que es peor aún, con una larga trampa de atrasos sin cobrar.

2. NUEVOS INTENTOS DE RECUPERAR LA REAL COMISIÓN DE ACOPIOS: 1812-1820.

Con la entrada de los ejércitos franceses en el reino de Granada, la Real Comisión de Acopios queda prácticamente fuera de servicio, tras incautarse las tropas de Sebastiani de unas doscientas arrobas de estopa, que, por una absurda lentitud de las autoridades de Marina, habían quedado en almacenes, “pues que hubo lugar antes del 28 del mismo enero en q^e. dio principio la esclavitud p^a. haverlas enagenado”³². Con estos residuales cerros de estopa, los franceses ordenaron realizar “jarcias de artillería y cuerda”, bajo la inspección del ingeniero naval Antonio de Lerena. Finalmente, los obradores se destinarían a otras funciones. Puesto que –según anotará el funcionario Teva, ya en septiembre de 1812, recién expulsados los franceses de Granada–, el gobierno intruso no favoreció este cultivo, sino todo lo contrario:

“Tanto más quando circuló una orden p^a. que no se sembrasen hilazas en la Vega, en beneficio equibocado del aumento de granos [...]. De aquí puede deducirse el limitado círculo de las cosechas de la hilaza, y la executiva urgencia de q^e. [ahora, en 1812] se adopten poderosos medios p^a. q^e. tomando los ensanches de que es susceptible, se consiga el arribo feliz que necesita la Poblaz^{on}.”³³

En efecto, restablecida la paz en la comarca –“ya que la Divina Providencia nos ha dispensado la gloriosa libertad de las Andalucías”–, el funcionario de Marina, Joaquín Manuel de Teva, que había permanecido al frente de los inactivos obradores y oficinas de la Real Comisión, durante todo el tiempo que duró la invasión napoleónica en tierras granadinas, se propuso restaurar estas dependencias navales, lo antes posible. Y, con este propósito, elevó un documentado informe a la Regencia del Reino, de la que era miembro, a la sazón, el ministro de Estado y del Despacho de Marina, José Vázquez Figueroa. El informe, completísimo y repleto de datos fiables –en realidad era una reedición de la memoria que su autor dedicara a Godoy, en 1807– está fechado en Granada el 12 de diciembre de 1812³⁴. Con el debido respeto, y haciendo alardes de un optimismo desaforado y algo extemporáneo, Teva acucia al Ministerio, para que se procure contestar inmediatamente a su informe, pues las sementeras del cáñamo, “que han de ejecutarse desde fines de Febrero, hasta principios de Abril,

32. Estopa: parte gruesa del cáñamo que queda en el rastrillo después de peinarlo o rastrillarlo. Con las estopas se fabricaban telas de baja calidad.

33. AMN, Mss. 438. *Nuevo Informe Teva* (1812), ff. 140v-141r.

34. *Ibidem*. El marino, José Vázquez Figueroa, fue tres veces Ministro de Marina, de 1810 a 1813, de 1816 a 1818 y, finalmente, en 1834.

necesitan con antelación su preparación”. Por tanto, sería muy oportuno e, incluso, necesario, que “luego luego” se mandasen acopiar “barias existencias de cáñamo que obran en poder de sus dueños”, por falta de demanda; las cuales se podrían manufacturar, rastrillándolas y espadillándolas en los obradores granadinos. Contribuyendo, con esta medida de urgencia, a sacar a estas dependencias navales del mísero estado en que se encuentran; y, al mismo tiempo, para hacerlas retornar “a su ejercicio propio y natural”, puesto “q^e. oy sirbe[n] de Quartel de tropas”. Todo lo cual –insiste el funcionario granadino– estimularía indirectamente a los labradores, para inducirles a afrontar con optimismo la inmediata sementera. ¿Costes iniciales de la operación?: la friolera de “un millón de reales, aunque fuese con calidad de reintegro”³⁵.

Naturalmente, con más de media España enzarzada, todavía, en su lucha a muerte contra la gran Armada imperial napoleónica, las circunstancias no eran las más adecuadas para que el informe de Teva obtuviese una respuesta favorable: y, mucho menos, inmediata. Pero el animoso funcionario granadino seguiría medrando, valiéndose de otros personajes de cierto brillo y relumbrón, en su entorno, como el nuevo marino llegado a la comisión, el capitán de navío Fernando Murillo; o el propio capitán general de Granada, Conde de Montijo. En efecto, el marino Murillo, cumpliendo una real orden de 2 de septiembre de 1815, había arribado a la ciudad de Granada el 7 de octubre, a fin de elaborar un informe sobre la situación de los cultivos del cáñamo en esta provincia, ayudándose para este empeño del oficial tercero del cuerpo del Ministerio, nuestro viejo conocido, Joaquín Manuel de Teva, “encargado de las fábricas de esta antigua comisión de Marina”. Murillo debió cumplir su encomienda con cierta celeridad, pues daba por terminado su informe el 29 de noviembre, en cuya fecha serían remitidas sus conclusiones al actual ministro de Marina, Luis María Salazar³⁶. En realidad, su informe nos aporta muy pocas novedades, respecto a lo que ya sabíamos, acerca de la historia de estos cultivos y de la Real Comisión de Acopios. Como no podía ser de otro modo, se limitará a repetir los datos ya aireados anteriormente por Teva, en sus sucesivas memorias, sobre el mismo menester. Es decir, que a pesar de todos los pesares, establecida la normalidad post-bélica en la comarca, la producción, en 1815, seguía siendo un tercio menor que la obtenida en los años de esplendor de la comisión. No obstante, se consideraba aún muy por encima, al menos en dos terceras partes superior a la que se solía obtener antes del año 1780, vísperas del establecimiento de la Marina en Granada. Sirva como ejemplo la cosecha obtenida en el presente año de 1815 por los labradores de la vega de Granada, del Soto de Roma y de los demás partidos de los reinos de Granada y Murcia, dependientes de la Real Comisión:

35. *Ibid.*, ff. 141r-142r.

36. AMN, Mss. 434, doc. 21. *Informe Murillo*, ff. 281r-326r. Vázquez Figueroa tal vez hubiera sido más propicio a este restablecimiento, pues criticaba fervientemente los grandes despilfarros que, según él, suponían para el erario las contrataciones con particulares establecidas por la Real Armada, para proveerse de los pertrechos necesarios. En cambio, Salazar era enemigo acérrimo, como vimos anteriormente, de mantener abiertas las fábricas o talleres reales bajo la administración directa de la Real Armada.

- Producción de la Vega y Soto de Roma: 76 000 arrobas en rama.
- Producción de los diez partidos restantes (Guadix, Baza, Caniles, Loja, Iznalloz, Orce –ahora no se cita a Galera, pero debe tratarse de un error pasajero–, Huéscar, Caravaca, Cehegín y Tobarra): 21 550 arrobas.
- Total: 98 150 arrobas.

De esta cifra global, una gran porción sería consumida en la propia ciudad de Granada: 1500 arrobas en la fábrica de lonas de María Molina Henry, viuda de Juan Andrés Gómez Moreno, pero casada en segundas nupcias con Juan Manuel Calderón, como veremos inmediatamente; 250 arrobas, en las atarazanas del Real Hospicio; y 16 500 arrobas, demandadas por su gremio de cordoneros, compuesto, a la sazón, por cincuenta y cuatro maestros. Otra gran porción, 14 700 arrobas, sería manufacturada por los cordoneros y alpargateros del resto del reino de Granada. Asimismo, un notable pegujal de 37 200 arrobas sería exportado a los reinos de Jaén, Córdoba, Sevilla y Murcia. Quedaban, en consecuencia, unos sobrantes de 27 900 arrobas, sin uso cierto, sin aplicación inmediata. Pues, al haberse promulgado la ley del 28 de diciembre de 1814, liberando la entrada de cáñamos y linos extranjeros, la Marina –incomprensiblemente para las autoridades granadinas– comenzó a realizar sus últimos acopios en dichos países foráneos, lo cual se convertiría, antes o después, en un rejón de muerte para la agricultura y para las manufacturas de esta trasmontada región³⁷. En resumen, según Murillo, la Marina debe proceder a consumir los cáñamos españoles, si de veras se quiere evitar la decadencia del sector y el consiguiente empobrecimiento de los labradores: “Así pues el restablecimiento de la Comisión de Acopios, en mi sentir –finaliza Murillo– es utilísimo y de necesidad su confirmación”. Dichas dependencias podrían, en principio, hacerse cargo de los sobrantes citados anteriormente; o, al menos, de 25 000 arrobas en rama, las cuales posibilitarían su manufacturación en Granada: espalándolas, rastrillándolas, y, en definitiva, dejándolas aptas para su consumo naval. Sin embargo, estas operaciones no serían posibles sin la facturación previa de unos 2 307 454 reales; incluyendo en esta cantidad los costes de todos los trabajos necesarios para su puesta a punto, sin descontar su traslado hasta el puerto de Málaga. Pero, como el autor del informe dice ser consciente de que en las actuales circunstancias –una economía nacional totalmente deprimida, un erario fatalmente exhausto– sería muy difícil alcanzar, de golpe y porrazo, el anterior esplendor vivido por los obradores, aconsejaba ir poco a poco, reduciendo los 150 matriculados de antaño, a 60. Estos últimos bastarían para elaborar, durante el primer año, las 25 000 arrobas de cáñamo precitadas, “en las dos operaciones de espadilla y rastrillo en sus obradores, donde se hallan en buen estado los artefactos necesarios p^a. ello, presentando un capital muerto, que se destruye por

37. El 12 de noviembre de 1814, por ejemplo, el cónsul español en Elsinor anunciaba al ministro de Estado, Duque de San Carlos, que, por aquella bahía danesa, acababan de pasar rumbo a España de regreso de San Petersburgo las fragatas *Nuestra Señora del Rosario*, *San Fernando* (antes *Daoiz* y *Velarde*) y el bergantín *Sevilla* portando, entre otros productos, cáñamos, jarcias, lona, lienzos, brea, alquitrán, etcétera (AHN. *Estado*, leg. 5244-3).

el tiempo, y priva al Estado por la inacción de los lucrativos productos que fueron el objeto de su inversión”³⁸.

Sólo unos meses después del informe que acabamos de comentar, vería la luz la representación del Conde de Montijo, capitán general de la Costa de Granada. Fechado en dicha capital, el 29 de junio de 1816, Montijo dirige su escrito al ministro de Marina, Vázquez Figueroa³⁹. Comienza su representación, solicitando la derogación de la perniciosa ley de 28 de diciembre de 1814, la que autorizaba la libre franquicia para los cáñamos extranjeros, y pidiendo que su solicitud fuese sometida al buen dictado del Consejo de Almirantazgo. Después inicia el clásico recorrido, elogioso-descriptivo, por los años de esplendor de los cáñamos granadinos, gracias a la protección ejercida, entonces, por el Ministerio de Marina. Hasta desembocar en el presente, el aquí y ahora, inmediato y deprimido, donde la reciente ley de 1814 ha significado –asegura– un golpe mortal para Granada: 200 000 arrobas de cáñamo yacían estancadas en los domicilios de los cosecheros, a la sazón, sin probable salida, por causa de la tal ley liberalizadora; pues estos cáñamos, los nuestros, “aunque mejores que los extranjeros no pueden darse tan baratos como aquellos por el crecido precio de nuestros jornales, y otras causas bien sabidas”. La ley de 28 de abril de 1816 vendría a mitigar parcialmente estos efectos, pero seguía siendo insuficiente.

Por fin, el 4 de julio del mismo año 1816, el Ministro de Marina se decidió a presentar ante el Consejo de Almirantazgo los citados expedientes del capitán Murillo y del Conde de Montijo⁴⁰. Como fase previa, el Fiscal Militar del Consejo había emitido su dictamen, el 30 del mismo mes de julio: un dictamen, por cierto, plagado de generalidades y de lugares comunes. Por una parte, estimaba que los arbitrios propuestos por Murillo, para sacar de su atonía al cultivo del cáñamo y a la agricultura granadina, no le parecían viables, ni contribuirían a su expansión: el Estado tiene economistas y planes de trabajo adecuados, para impulsar el desarrollo económico. Y, por la misma razón, no puede dedicarse a socorrer con sus fondos, directamente, a todos los ramos de la industria, en su afán por fomentarlos. En último extremo, la Marina, aun procediendo de manera indirecta, “podrá contribuir al fomento de la Agricultura, en la Cosecha de Cáñamos, pero será según se ha dicho, como consumidor que debe preferir los productos de su país, a los Extranjeros, aun quando no fuesen, como lo son, tan preferentes a aquellos, y aun quando resultasen los precios mucho más superiores (Real Orden de 28 de abril de 1816)”. En resumen, y es lo que importa, el Fiscal opina:

38. *Ibidem*, f. 285v. Murillo se extiende después, hasta insinuar la forma de financiar dicho restablecimiento, recurriendo a la Caja de Consolidación de Vales –a la sazón, Crédito Público– y a la real orden de 29 de octubre de 1805. Pero todo ello no dejaba de resultar un tanto utópico, dadas las circunstancias económico-sociales que vivía el país, a la sazón (Fontana Lázaro, 1971; Fontana Lázaro, 1979).

39. AMN, Mss. 434, doc. 21, ff. 292r-298v.

40. El Consejo de Almirantazgo había sido restablecido, a petición del ministro Figueroa, el 16 de febrero de 1816. La resolución sobre el expediente de los cáñamos granadinos la firmarán Félix de Tejada, el Conde de Casillas de Velasco, José María de Álava, Nicolás de Estrada, Juan María Villavicencio, Julián de Retamosa y Francisco de Paula Escudero.

“Que, en el día, no es posible poner en actividad continua la Comisión de Compra de cáñamos por la Marina, en Granada. Que con la cantidad de acopios que se proponen por el celo del Comisionado, no puede llenarse el objeto de fomentar el cultivo del Cáñamo; porque aquellos acopios no son suficientes para completar el consumo de la actual cosecha. Que la Marina, para emplear los productos de la compra propuesta [27 900 arrobas] necesitaría mayores auxilios que los que ahora tiene. Que el edificio y los enseres de la Fábrica deben conservarse para quando los Departamentos se hallaren en el caso preciso de pedir una determinada cantidad de cáñamos asegurando fondos para ello; y cesar de nuevo quando se haya provisto la urgencia, hasta que los tiempos y circunstancias puedan darla ocupación continua. Que para el cuidado y conservación de la Fábrica, y para ocurrir a los pedidos extraordinarios indicados, puedan permanecer en Granada un Oficial de Marina (o Yngeniero) y otro del Ministerio, con solo su sueldo pagado por aquella Tesorería, y el alivio de casa que disfrutan de valde en la misma fábrica, y a sus órdenes uno o dos individuos (a lo más) que son suficientes para cuidar el aseo y conservación de los obradores y útiles de la Fábrica; la qual tal vez podría convenir arrendar eventualmente en todo o parte, si alguno lo solicitase; así para con el producto de sus alquileres subvenir a los gastos de la reparación del edificio.”⁴¹

Un día después, 31 de julio, el Fiscal Militar emitiría su juicio, acerca de la representación del Conde de Montijo, aceptando su propuesta de imponer fuertes derechos de entrada a los cáñamos extranjeros y de fomentar la exportación de los nacionales. Y eso era a lo máximo que, por ahora, se podía aspirar.

Sin apenas solución de continuidad, el 9 de agosto de 1816 vendría el fallo del Consejo de Almirantazgo. Esta suprema institución, sin embargo, no se muestra totalmente de acuerdo con el parecer del Fiscal Militar. Muy al contrario, su dictamen será mucho más orientado a la conservación de los obradores granadinos, tal y como pedía el informe de Murillo:

“Es igualmente de parecer –plasmará en su consulta al Rey– que por ningún título conviene abandonar la importantísima Comisión de Cáñamos de Granada, que tantas ventajas ha producido, no solo a vuestra R^l. Armada en el equipo de Lonas de calidad muy superiores a las del Extranjero, impidiendo en todo el tiempo de su prosperidad la considerable extracción del numerario, sino también a la Agricultura y el Comercio [...]. Considera el Consejo indispensable la conservación de entretenimiento de los importantes obradores de Granada, bien sea por medio del restablecimiento de las antiguas consignaciones, conforme opina el Comisionado Murillo, o por las que permita el estado de vuestro R^l. erario.”⁴²

En lo referente a la representación del capitán general Montijo, se someten a lo que dictaminen el Ministerio de Hacienda y Fernando VII; quien, casi tres meses después, acabará publicando la siguiente resolución:

41. *Ibidem*, ff. 313v-315r.

42. *Ibid.*, ff. 325r-326v.

“Como parece al Consejo, debiendo procederse a ello tan pronto como la Marina pueda contar con caudales al efecto; y en cuanto a la representación del Capitan Gral. de la Costa de Granada, sobre los perjuicios que causa la livertad de derechos q^e. indica, déseme cuenta inmediatamente por mi Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda. Y así lo he mandado. Palacio 30 de Oct^e. de 1816.”⁴³

Como podemos observar, las buenas intenciones no eran ajenas a cada una de las instancias gubernamentales; pero la pelota seguía estando en el tejado. Y lo más doloroso y evidente: se carecía del capital necesario para enfrentarse a la actual situación. El 10 de septiembre del mismo año 1816, un considerable grupo de agricultores vegueros se manifiestan ante el Ayuntamiento de Granada, exigiendo que se realice una denuncia oficial, ante los gobiernos fernandinos, resaltando los graves perjuicios que los de su gremio estaban padeciendo, a causa de la libre entrada de cáñamos europeos. Y es que, bien mirado, el asunto de los cáñamos no iba a ser una excepción a la regla general. Por el contrario, tal vez constituyera un escollo más que añadir al desequilibrio sempiterno, a la auténtica penuria en que vivían sumidos, a la sazón, todos los sectores económicos del país. Y, muy especialmente, la Real Armada. Una vez finalizada la guerra llamada de Independencia, así lo resumiría gráficamente el marino Vázquez Figueroa, durante su primera etapa ministerial, en una memoria dirigida a la Regencia del Reino, el 20 de octubre del mismo año 1812:

“Que se sepa [por] todo el mundo que no hay arsenales y que no navegan los buques porque el erario no puede costear semejante gasto.” (Fernández Duro, 1973)

Ascendido de nuevo a ministro del ramo, el 27 de enero de 1816, Figueroa intentó reorganizar los arsenales, imprimiéndoles un nuevo soplo de vida; pero la gran crisis que padecía la Real Hacienda supondría, como en tantas otras ocasiones, una barrera infranqueable. Al final, otros asuntos y otros negocios de inusitada importancia política terminarían acaparando la atención de la Real Armada y del propio monarca: la creciente ebullición de las conjuraciones masónicas, la insurrección de las colonias de Ultramar⁴⁴; el turbio asunto de la compra de barcos rusos, en 1818, etc. Por cierto, esta compra originará un agitado y oscuro *affaire* institucional, arramblando, de paso, con el ministerio Figueroa, el 14 de octubre de 1818. Aunque, indirectamente, los cáñamos granadinos no salieron malparados del todo. Los urgentes preparativos de la expedición naval, con destino a las plazas insurrectas de Ultramar, demandaron gran cantidad de lonas y vitres, que las clausuradas fábricas de los astilleros no podían satisfacer, en absoluto. De ahí que la fábrica granadina del Albaicín –la Casa de la Lona o del Gallo– se convirtiera, mediante las correspondientes contratas (real orden de 9 de septiembre de 1817), en principal suministradora de estos urgentes pertrechos, demandando, de refilón, para cumplir su cometido, grandes cantidades de cáñamo de las vegas regionales.

43. *Ibid.*

44. Por real orden de 29 de julio de 1815 se creaba un nuevo plan de arbitrios para hacer frente a los gastos que originasen el apresto, carena y habilitación de los buques de guerra que deberían ser enviados a las colonias americanas, para frenar las crecientes insurrecciones independentistas.

Sin embargo, el dueño actual de la fábrica, Juan Manuel Calderón, sería pronto una víctima más de las fuertes represiones sufridas en Granada, con motivo del descubrimiento de la conspiración masónica de 1817⁴⁵. Calderón, en efecto, tras ser aprehendido por la Inquisición, el 9 de septiembre de 1819, fue introducido, preso e incomunicado, en el convento de San Francisco Casa Grande de Granada. María Molina Henry, su esposa, rápidamente se pone en movimiento para liberarle, pues ella ha quedado sola y se ve incapaz de dirigir la “R^l. fabrica de Lonas de esta Capital, destinada al Servicio de los Buques de la Armada”, de la que dependen más de quinientas personas que allí trabajan, sin contar los perjuicios indirectos que se están ocasionando a los cosecheros del cáñamo. Es decir, más de dos mil vasallos de Su Majestad sufrirán inmediatamente las consecuencias de esta absurda prisión. Así lo expone y solicita, en representación al Rey, fechada el 10 de noviembre de 1819, y en otra instancia paralela, dirigida a la propia Inquisición, cuatro días más tarde. Como no obtiene ninguna respuesta, la esposa del fabricante insiste ante el Rey, con otra representación, fechada el 19 de noviembre. Por fin, un mes más tarde, el 22 de diciembre, de manera oficial, se le deniega todo lo solicitado. Pero ella, sin darse aún por vencida, pues se juega mucho en el envite, vuelve a suplicar a Fernando VII, en la misma fecha del 22, poniendo en evidencia la urgencia y perentoriedad de las lonas de su fábrica, para la Real Armada. A las demandas citadas, sumará otras nuevas representaciones, como las fechadas el 19 y el 29 de diciembre. En esta última, con agoreros tintes de ultimátum, confiesa que ya se ha visto obligada a despedir a un cierto número de obreros, pues ella no entiende el negocio, por lo que duda de poder satisfacer la contrata firmada con la Real Armada, “para dar surtido rápido y completo a los buques de la expedición [a Ultramar] y a cuantos se han confiado a su exactitud”⁴⁶. La cerrazón gubernamental de la camarilla real parecía no tener fin. Aunque, para bien o para mal, todo cambiaría, de medio a medio, sólo dos días más tarde, con la sublevación del teniente coronel Rafael del Riego, puesto a la cabeza, precisamente, de estos mismos ejércitos destinados a pacificar el otro lado del Atlántico.

Otro acontecimiento, surgido, por entonces, sin demasiado estruendo publicitario, saltaría hasta el primer plano de la actualidad, presagiando un nuevo peligro que añadir al incierto futuro de los cáñamos. El 21 de marzo de 1817, se botaba en Sevilla el primer buque de vapor construido en España: el bautizado por sus armadores, la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir, con el nombre de *Real Fernando*⁴⁷. Aunque, a largo plazo todavía, no cabe duda de que otra vez pintaran bastos para el sector. Sea como fuere, el resultado final de todos estos intentos granadinos por superar la atonía reinante en el negocio de los cáñamos, a lo largo del sexenio absolutista; y, sobre todo, por conseguir la restauración de la Real Comisión de Acopios, fue bastante descorazonador. Los buenos propósitos quedaron siempre naufragando en la inopia más absoluta. Y así lo pondría de manifiesto el propio José Vicente Alonso Montejo, quien, como

45. Díaz Lobón, 1978; Díaz Lobón, 1982; Guillén Gómez, 1994; Guillén Gómez, 2005.

46. Estos navíos eran, entre otros, el *San Julián* y el *San Pablo*, a los que Granada se había comprometido a surtir de lonas y vitres en el plazo estipulado [Archivo de Palacio (AP). *Papeles reservados de Fernando VII*, v. 19, ff. 463r-482r].

47. *Gazeta de Madrid*, 73 (19 de junio de 1817).

sabemos, había sido uno de los colaboradores directos de la Real Comisión de Acopios, en sus años de brillo y esplendor (Alonso Montejo, 1839: 123). Por él sabremos que la situación de decadencia e inactividad de estos obradores fue un hecho insuperable, al menos hasta 1820, año en que se inaugurará un nuevo periodo constitucional, por obra y gracia de la citada sublevación de Riego y de las tropas que esperaban embarcarse, con rumbo a los insurgentes virreinos de Ultramar (Cepeda Gómez, 1975-1976).

3. DEL TRIENIO CONSTITUCIONAL A LA APARICIÓN DEL VAPOR.

Como hemos venido anticipando, el estado del cultivo de los cáñamos granadinos atravesaba por uno de sus momentos más problemáticos, al irrumpir el año 1820. La restauración del sistema constitucional, sin embargo, abría, tal vez, un resquicio de esperanza. Así, pues, recién inauguradas las Cortes constitucionales de 1820, en la sesión del 29 de julio, el diputado granadino Francisco Martínez de la Rosa tuvo a bien presentar ante sus con colegas una memoria, sobre este particular, que previamente le había sido remitida por los cultivadores granadinos, y de la que se decían autores Joaquín Manuel de Teva y José Vicente Alonso. Ni que decir tiene, se trata, puesta al día, de la misma memoria, a la que tantas veces nos hemos venido refiriendo, desde su aparición en 1807⁴⁸. El expediente, formado por dicha memoria y por otra serie de documentos complementarios, fue destinado, por una parte, a las comisiones parlamentarias de Agricultura y Comercio; y, por otra, a las de Agricultura y Marina, donde, una vez estudiado su denso contenido, se debería informar “sobre los medios de fomentar el cultivo del cáñamo, y de surtir nuestra escuadra con el menor costo posible de jarcia, lona, y demás efectos de esta especie” (Diario, 1820: 413). Apenas superado el primer mes de estudio, en la sesión del 8 de septiembre, las comisiones de Agricultura y de Marina hacen público su dictamen, sobre la cría de cáñamos en la vega de Granada y sus partidos, luego de haber escudriñado a fondo la memoria “escrita por los ciudadanos Teva y Alonso”. Aunque, sabiendo, como sabemos nosotros, que acababa de ser nombrado primer ministro de Marina nuestro conocido, Luis María de Salazar, enemigo acérrimo de la fabricación directa de pertrechos, a cargo de la Marina; y que los propios talleres de los arsenales llevaban varios años bajo mínimos, es fácil colegir que la petición granadina de ayuda no iba a gozar de muchos votos a favor. Salazar dimitiría rápidamente, es verdad, pero seguiría teniendo una gran influencia en los ámbitos del Ministerio de Marina:

48. Alonso diría, al respecto, cómo “una memoria que sobre esta misma materia y con todos los datos y antecedentes que podían ilustrarla, formó el autor de este artículo [Alonso], en unión con el oficial tercero del cuerpo ministerial del departamento de la Carraca [Teva]; pues a pesar de que fue presentada en las Cortes del año 820 por un diputado de esta provincia, y mereció su aprobación general, se mandó archivar para tiempo más oportuno. El mismo trabajo había sido dirigido en 1807 al almirantazgo, donde recibió igual aprobación, y no llegó a ejecutarse porque los acontecimientos extraordinarios que sobrevinieron, ocuparon de lleno la atención del gobierno para ocurrir a rechazar la invasión que entonces amenazó la independencia nacional” (Alonso Montejo, 1839: 123).

“Ciertamente, como esponen los autores de la memoria –dictaminará la comisión parlamentaria–, fomentó el cultivo del cáñamo en la Vega de Granada la Comisión o factoría establecida al intento por la Marina de Guerra, que constando por aquellos tiempos de 70 a 80 navíos con el correspondiente número de fragatas y buques menores, hacía grandes consumos; a que se puede agregar el que hiciese la marina mercante que también en aquellos días había adquirido mayor extensión con el comercio libre de América, y el mejor estado de la prosperidad pública en todos sus ramos. Empero, desde que una y otra marina han quedado reducidas a la nulidad, los consumos han debido decaer mucho, y por esta razón resentirse también la cosecha de cáñamo en todas las provincias de España. Antiguamente la marina militar, según las ideas que entonces corrían admitidas, tenía encerradas en los arsenales todas las fábricas y talleres de los diversos artefactos, que podía necesitar; mas habiendo aquellas cambiado, y convencidos de que es más económico para la armada, y de mayor fomento para la industria, el adoptar el método de compras y contrata, restableció este sistema que ha sido sancionado últimamente por la real orden de 9 de septiembre de 1817, reservando fabricar únicamente (por lo tocante al ramo de cáñamos) en los arsenales la jarcia gruesa, de que depende la seguridad del buque y arboladura; según y como está prevenido por otra orden de S.M. de 14 de marzo del presente año, por las justas razones que en él se indican.” (Diario, 1820: 5. 85-86).

Por todo ello, no se considera oportuno restablecer la Comisión de Acopios de Granada, ni mucho menos, la instauración de una fábrica de lonas auspiciada por Teva y Alonso, en su memoria, a costa del Estado. Lo único viable, por ahora, sería la eterna muletilla: ordenar a la Marina que en sus compras y contrata no usase otro cáñamo que el producido en el país, como ya se había venido celebrando en las últimas adquisiciones. El Gobierno procurará, asimismo, a través del Ministerio de Hacienda, incrementar los aranceles de entrada del cáñamo exterior, para favorecer nuestra producción. Eso era todo.

Eso era todo y era nada; porque, al parecer, estas medidas gubernamentales tampoco se adoptarían de una manera inmediata. Sabemos, a este tenor, que en la sesión de Cortes del 4 de octubre de 1821 se daría a conocer una nueva exposición, dirigida y apoyada por la Diputación Provincial de Granada, aunque originariamente promovida por los cosecheros de cáñamo de aquella provincia, en la que se exponía la necesidad de prohibir de una vez la introducción de hilazas extranjeras (Diario, 1820). En la sesión del 10 de octubre, acompañando a unas muestras de cáñamo extraídas de las vegas de Granada y de Guadix, en concreto, se lee otra representación del fabricante de lonas de Granada, Juan Manuel Calderón –liberado, finalmente, de la cárcel inquisitorial por las exaltadas hordas liberales de la ciudad, en marzo del año anterior– en la que pide “que aunque por el nuevo sistema de aranceles se prohíbe la entrada de cáñamo crudo, debe también prohibirse la entrada de este género manufacturado, puesto que con la fábrica de Granada hay para surtir [de lonas y vitres] desde Valencia a Cádiz”. De otro modo –asegura–, los labradores de Granada, Guadix y demás vegas cañameras, no podrán salir del abatimiento en que hoy se hallan inmersos. Así lo ratificará, también, el diputado de Granada, Antonio Díaz del Moral, quien toma la palabra, a continuación, para insistir, en que “este fruto, el principal que producen las tierras de riego, no tiene salida para surtir la armada nacional, pues desgra-

ciadamente ha muchos años que apenas se hace un corto pedido para surtir los buques de guerra; y solo se consume en la única fábrica de lonas establecida en la capital, a cargo de un distinguido patriota y ciudadano industrial, llamado Calderón, que es el que ocurre a las Cortes, pidiéndoles contengan el mal”⁴⁹. La discusión del tema comienza en la sesión del inmediato 9 de noviembre, con la presencia física del propio fabricante granadino, Juan Manuel Calderón. Entre otros diputados, intervienen el Conde de Toreno, tildando de mortal el decreto liberalizador de 1814; y, otra vez, Díaz del Moral, para defender con gran énfasis y no menor pasión a los intereses de sus paisanos. Finalmente, bien discutido el asunto y sometido a votación, se toma la salomónica determinación de fijar un precio máximo de 90 reales, por arroba, para los cáñamos españoles. Superado este tope, se permitirá la entrada de los extranjeros, según quedaría plasmado, para general conocimiento, en el subsiguiente real decreto del 16 de diciembre de 1821⁵⁰.

Aunque ya se había dictado su sentencia definitiva, el edificio de los obradores de Marina aún seguía abierto en Granada. Bien es verdad que, alquiladas sus dependencias, sólo se utilizaban ya para almacén de las lonas fabricadas en el Albaicín por el asentista naval, Juan Manuel Calderón⁵¹. Aquí, en pleno Trienio Liberal, con una contrata en exclusiva para suministrar de lona y lienzo vitre al arsenal de Cádiz, tal vez pueda decirse que comenzaba el legendario despegue económico del fabricante y buen trepador, Juan Manuel Calderón⁵². Nacido en el seno de una mediana familia de funcionarios inquisitoriales, le veremos convertido en uno de los capitalistas más importantes del país, durante el reinado de Isabel II. Y, por supuesto, en uno de los mayores contribuyentes de Granada y su provincia. A su sorprendente elevación contribuirá el largo periodo ministerial de Luis María Salazar (octubre de 1823 a octubre de 1832); quien, parapetado en su acérrimo liberalismo económico, no pondría el menor estorbo ni reparo a la gran ruina que anunciaba la Real Armada. De 1823 a junio de 1834 se le llegaron a deber a este Ministerio –y al personal dependiente– cerca de 350 millones de reales, correspondientes a sus consignaciones presupuestarias. Durante estos años, pues, en el apartado de acopios navales, se impone con fuerza el sistema de contrata. Y, en consecuencia, su anterior contrata, iniciada en el Trienio, le será renovada a Calderón, por cinco años más, en plena Década Ominosa: San Fernando, 6 de julio de 1824; pero ampliada su exclusiva, de ahora en adelante,

49. Como dijimos anteriormente, la fábrica de los Gómez Moreno era regentada ahora por Juan Manuel Calderón, nacido en Granada el 29 de noviembre de 1781 y casado con la viuda de Juan Andrés Gómez Moreno, María Molina Henry, desde el 2 de agosto de 1810. Tuvieron solamente un hijo y heredero, Carlos Manuel Calderón Molina.

50. *El Universal*, 364 (Madrid, 30 de diciembre de 1821).

51. Un anuncio aparecido en el *Diario Constitucional de Granada* (domingo, 23 de agosto de 1820), decía al respecto: “Pérdida. En la noche del domingo 23 se quedó olvidado en los asientos del paseo de los Colegiales, un pañuelo de hilo blanco con una cenefita, y dos iniciales de marca: la persona que lo hubiere recogido se servirá enviarlo a la calle de Recogidas, casa num. 5, llamada de Lalona, y entregarlo a uno de los ordenanzas, quien dará más señas y una gratificación”. Andando los años, este edificio sería adquirido por los propios fabricantes Calderón, para acabar convirtiéndolo en el Colegio Calderón.

52. AMN, Mss. 459 bis, doc. 11. *Figueroa. Suplemento al Tercer Ministerio*, ff. 142r-153r.

a todos los arsenales de la Península (Contrata, 1824). Un auténtico chollo o negocio en auge, que gozará de una nueva ampliación, a favor de Calderón, el 6 de diciembre de 1827; y otra más, el 8 de marzo de 1828; en esta última ocasión, asociado el granadino con otro gran asentista: el catalán, Felipe Riera, futuro marqués de Casa-Riera⁵³.

Mientras tanto, las fábricas de los arsenales permanecían abocadas a su total desmantelamiento. Hasta tal punto, que el gobierno francés –cuyas tropas, venidas en 1823, al mando de Angulema, todavía permanecían estancadas en varias ciudades españolas– se quejará al Ministro de Estado español –según oficio del 11 de febrero de 1826– de la pésima situación en que se habían encontrado al arsenal de Cádiz. Y, aunque el ministro de Marina, Luis María Salazar, tratara de camuflar por todos los medios el evidente grado de deterioro, no puede evitar, bajo ningún concepto, la triste realidad de los hechos, corroborados diariamente por los lamentos de los propios marinos españoles⁵⁴. Asociados nuevamente, Calderón y Riera, obtendrán, también, en 1829, la suculenta contrata en exclusiva del resguardo marítimo o servicio de guardacostas, aportando para tal fin, entre los dos, un número de treinta buques: ocho bergantines, diez goletas y doce balandras, todos convenientemente armados, artillados y tripulados⁵⁵. En 1833, las primitivas contratas de lonas y vitres se ampliarán, incluso, a los buques del apostadero de La Habana, añadiendo, además, entre los productos a acopiar, el suministro de víveres. Sin embargo, entre 1833 y 1843, parece despertarse una especie de lánguido interés por sacar a la Armada del estancamiento sufrido en las últimas décadas. Esto coincide con la llegada al Ministerio, por tercera vez, de Vázquez Figueroa, quien, en las Cortes de 1834, expondrá sin ambages y con toda crudeza el estado en que se encuentra la Marina: “Si es que puede darse sin rubor este título a la reunión de 22 buques, desde navío a goleta, entre armados y desarmados, que es la fuerza total a que hoy están reducidos los 65 buques armados el año 18”⁵⁶. Pero todo no pasa de ser un efímero espejismo.

Por el contrario, aprovechando tal coyuntura, y habida cuenta de la depauperada y prácticamente extinguida industria naval, en 1838, Juan Manuel Calderón llega al extremo de conseguir la venta de dos bergantines de guerra

53. También Juan Manuel Calderón sería ennoblecido, en cierto modo, como premio a sus “méritos y servicios”. Tras haber recibido el título de intendente honorario de Marina y la Gran Cruz de Isabel la Católica, el 4 de abril de 1851 sería nombrado por la reina Isabel II gentilhomme de cámara en ejercicio (AP, leg. 6, C/159/44).

54. AHN. Estado, leg. 5250-28. *Reclamación que hace Francia contra el mal estado en que se halla el Arsenal de Cádiz*.

55. Con los treinta buques se constituirán siete divisiones: cuatro guardarán el Mediterráneo desde Creus a Gibraltar, y las tres restantes vigilarán el Océano, desde Gibraltar a Santander. La Real Hacienda en remuneración a las grandes inversiones realizadas por la empresa, dotará a ambos asentistas del 10% del producto total de la renta del tabaco de la Península e islas, durante los cinco años que dure el contrato [*Actas del Consejo de Ministros. Fernando VII*, v. 4 (1829). Madrid: Ministerio de la Presidencia, 1991].

56. Exposición del ministro Figueroa a las Cortes, *Suplemento a la Gazeta de Madrid* (16 de agosto de 1834).

completos, de su propiedad, el *Héroe* y el *Plutón*, a la Marina Real, con destino al apostadero de La Habana. Mediante la real orden de 20 de julio de 1836, se declarará efectuada la compra, en el departamento de Cádiz, por la nada despreciable cantidad de 48 000 duros, es decir, 960 000 reales⁵⁷. Estas contrataciones en cadena, muchas veces conseguidas mediante flagrantes favoritismos y otros medios *non sanctos*, acabarán siendo reglamentadas por las reales órdenes de 28 de junio y 9 de julio de 1834, en un último intento de Vázquez Figueroa por conseguir, en lo sucesivo, que todos los contratos para proveer a los arsenales y apostaderos de lonas, vitres, jarcias y víveres, recibieran previamente la necesaria y lógica publicidad, insertándolos en la *Gazeta de Madrid*. Pero, sea como fuese, estas cortapisas legales apenas tuvieron efecto: las contrataciones continuaron fallándose, casi siempre, a favor de Calderón y Riera; al menos, hasta el año 1846⁵⁸. Aunque, a estas alturas, ambos contratistas ya se habían convertido en dos grandes capitalistas, y en dueños absolutos, además, de gran parte de los enseres contenidos en los propios arsenales militares⁵⁹. Por lo que respecta a los Calderón –Juan Manuel y su hijo y sucesor, Carlos Manuel⁶⁰–, éstos ya habían comenzado a diversificar sus inversiones, colocando su espectacular capital –acumulado, en gran medida, gracias a sus pingües contrataciones navales– en negocios bancarios (Crédito Mobiliario Español, por citar un caso concreto) o en la construcción de los flamantes ferrocarriles españoles (Madrid-Aranjuez), codeándose en esta nueva etapa con otros inversores de auténtica leyenda, como José de Salamanca o el propio Duque de Riansares, esposo de la que fuera reina regente, Doña María Cristina de Borbón⁶¹. También debieron invertir grandes cantidades en fincas rústicas, o provenientes de la correlativa desamortización de Mendizábal: en Albolote, principalmente⁶². Fincas, por cierto, en las que no pudo faltar el cultivo del cáñamo. Por ejemplo, para concurrir a la Exposición Internacional de Londres (1851) representando

57. AMN, Mss. 458, ff. 473r-500r.

58. Como prueba irrefutable, Juan Manuel Calderón suministrará las lonas y vitres necesarios para la *Corbeta Ferrolana*, que se construía en Ferrol, a la sazón en octubre de 1846 (AMN, Mss. 432, doc. 1).

59. Son muchos los marinos que, en este tiempo, se quejarán amargamente del estado de descomposición que aquejaba a la Real Armada y a sus arsenales: “Estos en el día no son mas que un patrimonio de los asentistas, pues si algo encierran, casi en total pertenece a ellos, porque lo demás se puede reducir a algunos efectos que el tiempo no ha podido acabar, como son cañones viejos y anclas, y solo acaso los restos de algún buque desguazado, que por no poder carenarlo a tiempo se pudrió” (Fernández Duro, 1973: 9. 371).

60. Carlos Manuel Calderón, nacido en Granada en 1816, fue alférez de fragata de la Armada; profesión que abandonó bien pronto para dedicarse a los negocios bancarios y a las empresas heredadas de su padre.

61. La *Guía del Viajero en el Ferrocarril de Aranjuez, redactada con presencia de datos originales* (Madrid, 1851) está dedicada por sus autores, precisamente, “al Excmo. Sr. D. Juan Manuel Calderón, en prueba de respeto y consideración”. Calderón era, a la sazón, miembro del consejo de dirección de dicha empresa, presidida por el Marqués de Salamanca (Tortellá Casares, 1973: 68-ss).

62. E incluso, en alguna de gran importancia ornamental, como el Carmen de los Mártires en Granada. En 1860 Carlos Manuel Calderón Molina, hijo de Juan Manuel, ocupaba el sexto lugar entre los diez mayores contribuyentes de la provincia de Granada por el concepto de rústica y pecuaria, con una cuota anual de 21 175 reales, extraídos de sus fincas en la vega de Granada y en Albolote (*Boletín Oficial de la Provincia de Granada*, 9 de febrero de 1860).

a Granada concurre, entre otros cosecheros, Juan Manuel Calderón, enviando “semillas de trigo y cáñamo”, además de excelentes cerros “de cáñamo crudo y rastrillado”, con otras significativas muestras a concurso de lonas producidas en sus propias fábricas⁶³.

Parece ser, por consiguiente, que –superada la gran crisis económica, derivada del reinado de Fernando VII– la producción cañamera granadina se mantuvo más o menos estable, hasta el año 1850. Pues, aparte de la demanda proveniente de la fábrica de lonas de Calderón y de la sostenida de una manera permanente por los cordoneros andaluces y murcianos, en torno a 1845 se lograron abrir de nuevo las fábricas de jarcia, del arsenal de Cartagena (real orden de 26 de abril de 1845), “con objeto de no adquirir por contrata las que fueran necesarias para el servicio de la marina”, y contando para su alimentación y desarrollo, como es lógico, con los cáñamos de Granada, aparte de los de Orihuela y Castellón de la Plana⁶⁴. Sin olvidar, también, que “la [fábrica] de tejidos –lonas y vitres– se dispuso con el mismo fin en R.O. de 27 de octubre de 1840 que fuese restablecida”⁶⁵. Evidentemente, para hacer funcionar estos históricos talleres, al viejo estilo del siglo XVIII, se necesitaba contar con una óptima materia prima. Y, en este sentido, la Dirección General de la Armada, lanzaría periódicamente sus anuncios de demanda, como el emitido para la campaña de 1847:

“En virtud de R.O. de 7 de enero último y de 4 del corriente, comunicadas a la dirección General de la Armada, y por acuerdo de esta corporación en debido cumplimiento a las mismas, se saca a pública subasta la provisión en el arsenal del Departamento de Cartagena de 20.000 @ de cáñamo de primera de Granada, con destino a la elaboración de jarcias en la fábrica de dicho arsenal, para las atenciones de la propia Armada, bajo el pliego de condiciones formado al intento, que estará de manifiesto en las escribanías principales de Marina del repetido departamento, en la del de Cádiz, en la del tercio y provincia de Málaga y en la principal de la misma Marina en esta Corte [...]. Madrid 10 de febrero de 1847.”⁶⁶

No es extraño, en consecuencia, que, al filo de esta misma coyuntura, el célebre *Diccionario* de Madoz se detuviera a decir, que, aunque los cultivos de hilazas estaban en plena decadencia, respecto al pasado dieciochesco, “el [...] del cáñamo es hoy más atendido que hace algunos años, porque son también mayores los pedidos que hace la Marina, cuya suerte influye poderosamente en el fomento o decadencia de aquel. Dispuesto por el Gobierno que los cáñamos de la Vega de Granada sean, por su excelente calidad, de los que haya de surtirse la Armada, claro es que mientras mayores sean las necesidades de ésta, tanto mayor será el afán de los propietarios por dedicar sus terrenos a aquella clase de plantación [...]. Además de la Vega de Granada hasta Loja, se cultiva el cáñamo en toda la de Guadix, en los de los pueblos del Marquesado del Ze-

63. *Gazeta de Madrid*, 6048 (5 de febrero de 1851).

64. AMN, Mss. 2139, doc. 18. *Memoria que me remite el oficial del detall de la fábrica de Jarcias de este Arsenal*, ff. 147r-148r.

65. *Ibidem*, ff. 143r-146r.

66. *Diario del Comercio* (Madrid, 13 de febrero de 1847).

net, y en los de Baza, Caniles, Zújar, Cúllar de Baza, Orce, Galera, Castilléjar y Huéscar” (Madoz, 1847: 482).

Tenemos noticia de otro anuncio, similar al anteriormente citado, que vería la luz, todavía, en 1858, mediante el cual, se solicitaban 54 000 arrobas con destino a los mismos arsenales⁶⁷. Pero, ya lo dijimos en su momento, la utilización del cáñamo, como material estratégico para la Marina de Guerra, tenía los días prácticamente contados. En 1834, en plenas guerras carlistas, el ministro de Hacienda, Mendizábal, encargaba al embajador español en Londres la compra o alquiler de algunos buques de vapor a rueda, dentro de un plan de operaciones en el Cantábrico, para evitar la entrada de armas a los partidarios de Don Carlos, a través de los puertos de Guetaria y Bermeo. Así llega el *Isabel II*, primer buque a vapor que recibió la Real Armada; el cual no era otro, que el *Royal William*, botado en Quebec en 1831 y alquilado por tres meses al Gobierno español (Bordejé y Morencos, 1999: 1. 203). Detrás de éste irían llegando otros buques a vapor, de la misma procedencia inglesa. Y, pese a que este sistema de navegación aún adolecía de ciertas reticencias, entre los altos almirantazgos, poco a poco se iría imponiendo su uso, en ventajosa competencia con la navegación a vela. Sobre todo, en los arsenales de las dos marinas más importantes del momento: la inglesa y la francesa. En sus altas esferas marítimas se llegaría a decir, hacia 1856, que “todo navío sin motor de vapor no puede ser considerado como navío de guerra”⁶⁸. Por lo que respecta a España, en 1836 ya se empezaron a construir, en Ferrol, las fragatas *Hernán Cortés e Isabel II*.

Así, poco a poco, la imposición del vapor y la revolución industrial que imperaba en los demás países se irían afianzando en nuestros arsenales: sustitución de los cascos de madera por los metálicos, introducción de la hélice, etcétera. Hacia 1850, puede decirse que ya se había generalizado la fabricación de buques a vapor, en los tres principales astilleros españoles: Ferrol, Cartagena y Cádiz; aunque todavía se alternaba su construcción con la de grandes navíos a vela, tanto en Cádiz como en Ferrol, donde entrarían en grada, ese mismo año, el *Reina Isabel II* y el *Rey Francisco de Asís*, por citar dos unidades señeras. Pero, al final, acabará por imponerse la realidad imparabla: nuevas técnicas, nuevos sistemas y la adecuación o transformación de las fábricas de jarcias y lonas de los arsenales –las de Cartagena, por ejemplo–, en talleres más acordes con las necesidades de la Marina actual. En cierto modo, y es lo que a nosotros nos importa, los cáñamos de las vegas granadinas, paulatinamente, irían dejando de ser un producto de primera necesidad, para los futuros proyectos modernizados de la Real Armada.

Aunque, tal vez, la impronta dejada en esta provincia por la larga permanencia de la Marina en sus tierras y alrededores tardaría mucho tiempo en borrarse del todo. En 1860, al pleno fragor de la Guerra de África, surge en Sevilla la idea de que cada provincia arme y regale un buque de guerra al Estado, para que pueda hacerse frente, con cierta dignidad, a la sangrienta conflagración norteafricana. A pesar de las imperiosas urgencias que aún minaban las economías andalu-

67. *Boletín Oficial de la Provincia de Granada* (14 de enero de 1858).

68. *Ibidem*.

zas, Granada y Málaga secundan rápidamente la patriótica iniciativa. A Granada corresponde, pues, la construcción de una fragata de primera, un vapor de doscientos caballos y una cañonera blindada. Comienzan, así, a hacerse públicas las donaciones particulares y los ofrecimientos ciudadanos. Entre los muchos recibidos, citaremos al efectuado por el cosechero granadino Blas Piñar, quien ofrece todos los cáñamos necesarios para las jarcias, vitres, y demás menesteres. En cierto modo, Granada parecía pugnar por devolver a la Marina algo de lo mucho recibido de esta institución por sus compatriotas, a lo largo de más de un siglo y medio. Y así lo dejaban plasmado públicamente, “en prueba de inextinguible patriotismo de todos los habitantes de Granada y su provincia y de sus ardientes votos porque la Marina Española recobre su antiguo esplendor y poderío”⁶⁹.

BIBLIOGRAFÍA.

- Alonso Montejo, J.V. (1839) Agricultura. Fecundidad de la Vega de Granada en la producción de hilazas de sobresaliente calidad. *La Alhambra*, n. 6: 66-67.
- Anes, G. (1969) *Economía e Ilustración en la España del siglo XVIII*. Barcelona: Ariel.
- Bordejé y Morencos, F. de (1999) *Crónica de la Marina española en el siglo XIX (1800-1868)*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- Canga Argüelles, J. (1833-1834) *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*. Madrid: Imp. de Calero.
- Cepeda Gómez, J. (1975-1976) El Ejército destinado a Ultramar y la sublevación de 1820 en Andalucía. *Anuario de Historia Moderna y contemporánea*, n. 2-3: 269-302.
- Contrata (1824) *Contrata que D. Juan Manuel Calderón ha celebrado con la R. Hacienda para proveer de lona, vitre y cotonia los arsenales de la Carraca, Ferrol y Cartagena*. Cádiz: Roquero.
- Diario (1820) *Diario de las actas y discusiones de las Cortes. Legislatura de 1820-1821*, v. 1. Madrid: Diego García Campoy.
- Díaz Lobón, E. (1978) La Masonería granadina y la ‘Gran Conjunción’ de 1817. AA. VV. *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía (siglos XIX-XX)*, v. 1. Córdoba: Caja de Ahorros, 77-87.
- Díaz Lobón, E. (1982) *Granada durante la crisis del Antiguo Régimen (1814-1820)*. Granada: Diputación.
- Fernández Duro, C. (1973) *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, v. 9 [ed. facsímil]. Madrid: Museo Naval.

69. *El Dauro. Diario granadino* (9 de marzo de 1860).

- Fontana Lázaro, J. (1967) El 'Censo de frutos y manufacturas' de 1799: un análisis crítico. *Moneda y Crédito*, n. 101: 54-69.
- Fontana Lázaro, J. (1971) *La quiebra de la monarquía absoluta (1814-1830)*. Barcelona: Ariel.
- Fontana Lázaro, J. (1979) *La crisis del Antiguo Régimen (1808-1833)*. Madrid: Crítica.
- Guillén Gómez, A. (1994) Vélez Rubio y la crisis del Antiguo Régimen: la gran conjuración masónica de 1817. *Revista Velezana*, n. 13: 35-44.
- Guillén Gómez, A. (2000) Viaje del naturalista Simón de Rojas Clemente al Reino de Granada. La comarca de Huéscar. *Úskar*, n. 3: 163-176.
- Guillén Gómez, A. (2005) El prior de la Colegial de Baza, Mariano José Sicilia: un liberal del Trienio. *Péndulo. Papeles de Bastitania*, n. 6: 261-312.
- Guillén Gómez, A. (2007) La Junta de Gobierno de Granada y su contribución al apoyo logístico de los ejércitos nacionales. La fábrica de armas de fuego: junio 1808-enero 1810 (I). *Cuadernos del Bicentenario*, n. 2: 13-24.
- Guillén Gómez, A. (2008) La Junta de Gobierno de Granada y su contribución al apoyo logístico de los ejércitos nacionales. La fábrica de armas de fuego: junio 1808-enero 1810 (II). *Cuadernos del Bicentenario*, n. 4: 15-35.
- Lasso de la Vega, J. (1856) *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX: memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres, apuntes y materiales para la historia de la Marina española*, v. 1. Madrid: Viuda de Calero.
- Madoz, P. (1847) *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, v. 8. Madrid: Imp. del Diccionario.
- Merino Navarro, J.P. (1975) Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800). *Hispania. Revista Española de Historia*, n. 131: 567-584.
- Salazar, L.M.^a de (1814) *Juicio crítico sobre la Marina Militar de España: dispuesto en forma de cartas de un amigo à otro*. Madrid: Miguel de Burgos.
- Serrera Contreras, R. (1974) *Lino y cáñamo en Nueva España (1777-1800)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos del CSIC.
- Tortellá Casares, G. (1973) *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid: Tecnos.
- Vargas Ponce, J. (1962) *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño*. Madrid: Naval.