

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo VII



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1971

S U M A R I O

EL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS	<u>Páginas</u>
Patronato y Junta Directiva	9
Actividades del Instituto de Estudios Madrileños durante el año 1970, por <i>Francisco Arquero Soria</i>	11
ESTUDIOS	
Algunos aspectos referentes al abastecimiento de carne a la Villa de Madrid (1481-1877), por <i>Agustín Gómez Iglesias</i>	19
Historia y descripción del Camarín de reliquias de El Escorial, por <i>Gregorio de Andrés, O. S. A.</i>	53
La Carrera de San Jerónimo, por <i>Carmen Rubio Pardos</i>	61
El Alcázar y no la Torre de los Lujanes fue la prisión madrileña de Francisco I de Francia, por <i>Amada López de Meneses</i>	121
La Casa Eraso (Casaras) del Puerto de la Fuenfría, por <i>Gregorio de Andrés, O. S. A.</i>	149
La pintura en tres iglesias madrileñas: Comendadoras de Alarcón, San Plácido y Parroquial de San Martín, por <i>Fernando de Olaguer-Feliú y Alonso</i>	155
Iglesia de Alpajés, en Aranjuez, por <i>Ana María García Páramo</i>	173
Estudio y Catálogo del vestuario escénico en las personas dramáticas de Calderón, por <i>Manuel Ruiz Lagos</i>	181
El proyecto de Ardemáns para la Basílica Pontificia de San Miguel, por <i>Mercedes Agulló y Cobo</i>	215
Aspectos del vivir madrileño durante el reinado de Carlos II, por <i>Antonio Domínguez Ortiz</i>	229
Asociaciones piadosas madrileñas del siglo XVIII (Descripción bibliográfica de sus Constituciones), por <i>Francisco Aguilar Piñal</i>	253
Catálogo de las Socias de honor y mérito de la Junta de Damas Matritense (1787-1811), por <i>Paula de Demerson</i>	269
Abastecimiento de carbón en Madrid de 1797 a 1800, por <i>M.ª Nieves Ramos Torre</i>	275

	<u>Páginas</u>
Notas geográfico-históricas de los pueblos de la actual provincia de Madrid en el siglo XVIII (continuación), por <i>Fernando Jiménez de Gregorio</i>	313
La Casa-Palacio de los Mariscales de Castilla, por <i>José del Corral</i>	333
Problemas y personajes de la Sala de Alcaldes en 1791, por <i>Antonio de P. Ortega Costa</i> y <i>Ana M.ª García Osma</i>	347
En el estudio de Esquivel. Una imaginaria reunión que ha pasado a la historia, por <i>Enrique Pardo Canals</i>	357
Breve historia de la Biblioteca del Ateneo de Madrid, por <i>Federico Carlos Sainz de Robles</i>	383
El Atlas de España y sus talleres de grabado (Empresa Madoz-Coello), por <i>José Gómez Pérez</i>	401
Relojes y relojeros del Ayuntamiento de Madrid en el siglo XIX, por <i>Eloy Benito Ruano</i>	421
Servicios y actividades culturales del Ayuntamiento de Madrid, por <i>Antonio Aparisi</i>	453

BIBLIOGRAFIA

Bibliografía de Madrid y su provincia (Continuación), por <i>José Luis Oliva Escribano</i> .	469
Madrid en los libros, por <i>Juan Sampelayo</i>	487

MATERIALES DE TRABAJO

Quisquilia, por <i>Agustín Gómez Iglesias</i>	501
--	-----

ABASTECIMIENTO DE CARBON EN MADRID DE 1797 A 1808

Por M.^a NIEVES RAMOS TORRE

1. Régimen administrativo

A) NOTICIAS GENERALES

El tema de los abastecimientos de Madrid fue problema de gran consideración por ser sede de la Corte y del Gobierno y por su elevado número de habitantes de distintas condiciones sociales, mezclándose clases ricas, nobles, clases medias y, también, vagabundos y desocupados de todas las procedencias que acudían a la Corte en busca de alguna ocupación y medio de ganarse la vida.

Interesaba tener contentas a estas masas de desocupados, que fácilmente pasaban a crear problemas de orden público y alteraciones, siendo siempre elementos integrantes de todos los motines, levantamientos, etc., ya que se les podía explotar fácilmente el descontento con cualquier pretexto.

Por esto los Abastos fueron tema de preocupación dentro del régimen Municipal administrativo, recayendo su gobierno bajo la superintendencia del Consejo de Castilla, que, dividido por Felipe V en diferentes salas (Gobierno, Mil y Quinientas, Justicia y Provincias, y la Sala de Alcaldes de Casa y Corte), actuaba como Tribunal Supremo para elevar peticiones al Rey, concesión de arbitrios y cuestiones de gobierno interior, mediante la Sala de Gobierno.

Mediante la Sala de Alcaldes de Casa y Corte se apelaba al Consejo para las causas civiles y criminales. Este Tribunal, que tomó forma con los Reyes Católicos, fue ampliando sus atribuciones de simples acompañantes del Rey, asegurándole la policía y el abasto, juzgando los asuntos criminales de la Corte y su Rastro y los civiles de cierta categoría, a ser un Tribunal especial con doble jurisdicción: absoluta y suprema para lo criminal, sin apelación ni

súplica, y otra común para los Alcaldes, que, como Jueces, entendían en Primera Instancia de los pleitos civiles, con las apelaciones al Consejo.

Desde mediados del siglo XVIII, principios del XIX, se irán adoptando diferentes sistemas para facilitar el abastecimiento de la corte, siguiendo unas veces un sistemas de tasas y de intervenciones, y en otras ocasiones con la práctica de una política más liberal, buscando la total liberalización de los Abastos.

B) CAMBIOS ADMINISTRATIVOS

Así, su dirección se pondrá bajo diferentes dependencias.

1748-1766. Permitida la introducción de los Abastos y su venta a tratantes particulares, la dirección la ejercerá una junta de Abastos, como tribunal absoluto y privativo que determinaba las bajas y alzas por sí solo.

1766-1786. Se fija la Administración de cuenta del público de Madrid, siguiéndose un sistema de obligados, que se comprometían a abastecer a Madrid.

1786-1794. Los Cinco Gremios Mayores de Madrid toman la dirección de los Abastos

1794-1797. La administración directa por el Ayuntamiento de Madrid, que se encarga por sí solo de todos los Abastos, incluido el carbón.

1798-1801. Se adopta el sistema de Abasto cerrado para el carbón; será la Real Dirección la que administre, sin permitirse la entrada de otro género que no sea el suministrado por el Abasto.

1801-1802. A partir de estos años se irá facilitando el acceso a los particulares, buscando afirmar la libertad.

Dentro de los Abastos, el carbón es considerado como elemento principal de los artículos de primera necesidad, con el pan, las carnes y las velas, se incluyen dentro de las ocho ramas en que estaban divididos los Abastos: pan, carne, tocino, aceite, pescado, carbón, jabón y velas.

Los artículos principales, como el pan, la carne y el carbón, seguirán en ocasiones un régimen administrativo peculiar dadas sus características y el consumo grande que se hacía de ellos. Pero estudiándolos dentro de la evolución

general, en su Administración, desde mediados del siglo XVIII hasta el XIX, hay diferencia clara entre el régimen mixto, en que el Gobierno permite a los tratantes la introducción y venta de los géneros, y el sistema adoptado a partir de la creación de la Real Dirección, encargándose el Gobierno de los Abastos.

C) EVOLUCIÓN DESDE EL ABASTO MIXTO HACIA EL ABASTO LIBRE

Desde 1748 el abastecimiento de Madrid corría a cargo de la propia Villa, que, para su mejor marcha, entregaba la dirección, bien a una Junta, o a los llamados «obligados», o a los Cinco Gremios Mayores, que, respaldados en su buen crédito y su capital, dirigieron los Abastos, saldando su actuación con un gran déficit, pasando así la dirección al propio Ayuntamiento hasta 1798.

a) *Sistema mixto*

En este régimen mixto¹, una serie de funcionarios municipales sujetos al Consejo se encargarán de la Administración: El Corregidor y Ayuntamiento de Madrid, como encargados de la Administración, nombran a:

- Un Regidor, para una o varias ramas, como director.
- Un Diputado del Común, asociado al director.
- Un Administrador con reglamentos para cada ramo.
- Oficiales, Contaduría, Tesorería y demás dependencias precisas.

En cuanto al sistema de ventas, las especies de cada ramo se compran a las puertas de Madrid a precios convencionales si se presentan vendedores, o bien las provincias por medio de comisionados. Se permite vender al por mayor o menor en algunos de los abastos, a los que lo quieran hacer con algunas precauciones.

Todo este sistema mixto no funcionaba bien, teniendo el Abasto muchas deudas. La actuación de los Cinco Gremios había dejado una deuda de 80 millones de reales vellón, y el Ayuntamiento, al cesar en sus funciones en 1798, deja un déficit de 35 millones.

¹ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 7. Expediente abierto en marzo de 1799 por los tratantes particulares del carbón protestando por el cierre del Abasto y mostrando las ventajas que se seguían con su gestión.

En la consulta elevada al Rey se incluye un resumen sobre la Administración y la revisión hecha en todos los abastos antes de la creación de la Real Dirección.

b) *El informe de 1797*

Ante esta situación, en 1797 el Consejo nombra comisionados por cada rama para que informen de la situación. En el Abasto del carbón, ante la dificultad de llegar a un ajuste de precios con los carreteros, se pide a los Comisionados que levanten un informe, que presentan al Consejo tratando²:

- 1.º Sobre conducciones. Los precios que ofrece el Abasto a los carreteros son bajos, por lo que éstos no han llegado a un ajuste.
- 2.º Fondos del Abasto. Estos debían exceder de 9.482.214 reales, que, invertidos en adelantos a los fabriqueros, carreteros y seraje en los tres años de Administración por el Ayuntamiento, no han sido devueltos más que en una parte, quedando aún 6 millones sin pagar

Debe el Abasto más de 10 millones.

También hay deudas de vecinos y particulares, que son deudores desde el tiempo en que la Administración corría a cargo de los Cinco Gremios.

- 3.º La mala calidad del carbón. No se debe admitir carbón sucio y en desacuerdo con las contratas; el carbón sucio debe detenerse y pasar a reconocimiento del director; igual se hará con el mojado; a los conductores del carbón malo o mojado no se les pagará, etc.
- 4.º Sobre el seraje. Es escaso en los montes y en los almacenes para despachar a los carreteros. Debiendo haber de 8.000 a 9.000 carros, sólo hay 1.230.

En el tiempo en que los Comisionados realizaban los informes, llega al Consejo una nota del Rey, pidiendo que se le informe sobre: los surtidos que hay; cómo se van a hacer los acopios para finalizar el año; con qué fondos cuenta cada Abasto; de dónde han de venir las provisiones y a qué precios; cuál es el sistema y administración de los abastos; los defectos que ve el Consejo y modo de corregirlos, etc.

Ante esta petición real, los Fiscales del Consejo piden que se hagan informes de cada rama en particular, uniéndose antecedentes y expedientes para

² A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente II. Expediente abierto por el Diputado y Síndico Personero, haciendo presente la decadencia del ramo del carbón.

El Consejo, por Decreto de 7 de abril de 1797, da comisión a Achuntegui y Pastor, fiscales del Consejo, para que, como visitadores del ramo, hagan una inspección del estado del Abasto. En junio se les amplían las facultades, nombrándoseles Comisionados. Su actuación se extenderá hasta septiembre de 1798.

poder hacer el informe general. Una vez entregados, se forma una Junta de cinco Ministros que, examinando directamente el informe, dan cuenta al Consejo de sus observaciones y resultados.

En mayo de 1798 se dirige la respuesta al Rey, presentándola en tres apartados³:

- 1.º Sistema de Administración de los abastos en Madrid.
- 2.º Defectos y modos de corregirlos.
- 3.º Fondos y caudales para los abastos.

Siendo el sistema vigente el de abasto mixto entre administración municipal y comerciantes particulares, el resultado que se obtiene es calamitoso, y se proponen, como medios de corregirlo, diferentes sistemas:

- Libre comercio por medio de asentistas. Esto produciría un gran descontrol, falta de surtidos y subidas de precios.
- Sistema mixto, que es el seguido hasta entonces y presenta el inconveniente de mezclar los intereses de los auxiliadores con los de la Administración.
- Abasto cerrado. Es el mejor sistema, aunque se oponga a los intereses de los tratantes.

Antes estas posibilidades, es considerada como la más conveniente el sistema cerrado, debiéndose crear una Real Dirección que, dependiente del Gobierno, esté formada por un Ministro del Consejo como Presidente, un Fiscal como vocal, y compuesta, además, por el Corregidor de Madrid, dos regidores elegidos por el Gobernador del Consejo entre los propuestos por el Ayuntamiento, dos Diputados del Común elegidos de igual forma, un Síndico Personero y un Secretario nombrado por la Junta.

Con esta solución, la Villa también participa en la Administración de los Abastos por medio de su Corregidor y los dos regidores.

Entenderá esta Dirección de todo lo referente al surtido, despacho y buen funcionamiento de los abastos, teniendo la autoridad suficiente, aunque sujeta al Consejo, para establecer alzas y bajas, y pasando estados semanales de los diferentes ramos. Su principal cuidado será que no haya falta de ningún género y que sean buenos, velando también por el comportamiento de los empleados. Se reunirá dos o más veces en la semana.

³ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 7. Contiene toda la propuesta elevada al Rey para la creación de la Real Dirección.

Referente a los caudales y fondos, el Consejo, reconociendo el mal estado de los abastos, estima que no se deben establecer nuevas contribuciones al pueblo, bastando con los caudales que tiene cada ramo, con lo que rindan los arbitrios concedidos ya por el Rey, y con los nuevos que se le proponen.

Elevada esta propuesta al Rey, es aprobada la nueva Junta, y así se crea la Real Dirección en 1798.

Tampoco este nuevo intento de arreglar los abastos tuvo éxito, teniendo la Dirección un déficit en 1801 de 11 millones de reales.

c) *El cambio de 1801*

En este año de 1801 se lleva a cabo una revisión desde la creación de la Real Dirección, nombrándose a dos visitadores para que hagan saber el estado de los abastos, deudas, auxilios, etc.⁴

Su informe hace ver al Consejo la mala situación y las grandes deudas contraídas, que exigían para su pago nuevos arbitrios; y como esto la experiencia había hecho ver que no era conveniente, la mejor manera de solucionar el problema era poner en libertad todos los abastos.

Así, desde 1801 se van a dar los primeros pasos hacia el abasto libre en las diferentes ramas. En cuanto al pan se aprueba por dos años la Nueva Compañía de Panaderos, integrada por comerciantes y tratantes de granos, que, bajo la dirección de un Fiscal del Consejo, con el cargo de Juez Conservador, va a tratar de resolver los acopios de trigo en Madrid. Respecto de los demás abastos, en 1802 se da orden de facilitar el acceso a los tratantes, dándoles libertad para sus ventas. En los abastos de la carne y el carbón, a partir de 1804 se va a permitir la introducción de los géneros por tratantes que, mediante contrata, lo soliciten a la Dirección.

Todos estos inicios de libertad van a verse dificultados por la gran crisis producida por la sequía del año 1802, que causara escasez de géneros y subida de precios en los años de 1803 y 1804.

Los abastos que más se vieron afectados fueron los de las carnes, pan y carbón, que tuvieron que acudir al Consejo en demanda de auxilios para que que se le concedieran arbitrios y poder realizar las compras de los artículos, y su conducción a Madrid.

⁴ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.783; expediente 8. En abril de 1801 el Consejo consulta a Su Majestad para nombrar dos visitadores que estudien el estado de todos los Abastos. En mayo se nombra visitadores a Pastor y a Achuntegui, que remiten al Consejo el informe.

El Consejo, agobiado y no teniendo medios de procurar fondos a la Real Dirección, manda que se eleve un informe del estado de los abastos a cargo del Pósito y de la Dirección. Presentadas estas cuentas, se hace ver la deuda existente, y sugiere la Dirección que, para evitar mayores deudas, y siguiendo el sistema de vender a coste y costas con leves ganancias, el mejor medio es poner en libertad los abastos poco a poco e ir creando negociantes.

El Consejo, visto todo el expediente, dictamina que se debe adoptar el sistema de libertad ^s, pero dando una serie de aclaraciones respecto al grado de libertad que se puede dar a cada abasto.

Clasifica los abastos. Unos son susceptibles de libertad verdadera, entre los cuales incluye al jabón, aceite, velas, tocino y bacalao; otros, en los que es posible conceder la libertad, pero actuando con cautela para evitar mayores males. Entre éstos incluye el pan, el carbón y la carne.

Pero, de todas formas, el Consejo no puede adoptar la libertad total, dejando los abastos en las manos de los especuladores, ya que éstos actúan más en su provecho, sin tener en cuenta el bien del público, al mismo tiempo que evitan la competencia de otros especuladores haciéndoles creer que tienen suficiente género. Además, tratándose de gentes de mediana condición, carecen de fondos para sobreponerse a cualquier inconveniente, pudiendo cesar en sus funciones libremente ante cualquier falta o escasez del género, ya que no están sujetos por ningún contrato, siguiéndose de todo esto el peligro de que Madrid se halle sin abastecimientos.

A pesar de estos inconvenientes, la libertad interesa dado el estado de las deudas grandiosas con las que se encuentra la Administración Central, pero siempre velando el Gobierno para que no se produzca falta de ningún género y se den a precios equitativos, alzándolos o bajándolos según las circunstancias.

Visto todo el expediente, el Consejo es del parecer de que se permita a los vecinos o forasteros la introducción y venta de cualquier abasto, sujetos los precios a las altas o bajas. En cuanto al carbón, la carne y el pan, también se permite la venta libre, pero se continuará al mismo tiempo la acción vigilante del Consejo que fijará las contratas con los que así lo quieran.

Hasta que se fije el sistema de libertad se formará una Junta, presidida por el Gobernador del Consejo e integrada por tres Ministros del Consejo, Ministro de Hacienda, Corregidor de Madrid y uno de los Diputados de los Cinco Gremios que ejercerán una vigilancia para que no falte ningún abasto.

^s A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.783; expediente 8. Dictamen del Consejo referente al informe enviado por el Pósito y la Real Dirección, tratando de todos los abastos.

En 1804, por Real resolución, se acepta la nueva Junta, permitiéndose la introducción de los artículos por los vecinos particulares o forasteros.

d) *Abasto abierto en 1804*

Esta propuesta del Consejo elevada al Rey es aprobada, inaugurándose así el abasto abierto en abril de 1804.

D) RÉGIMEN ESPECIAL DEL CARBÓN

Desde la concesión de la libertad al abasto del carbón se lleva a cabo por el administrador general y Real Dirección un balance de las deudas a los acreedores y demás instituciones, como el Banco de San Carlos y los Cinco Gremios, y de lo que deben al abasto diferentes villas, fabriqueros y carreteros con los que se había hecho la contrata y no la habían cumplido. El balance que resultaba de todo esto era muy desfavorable al abasto; y ante la buena marcha del nuevo sistema, y contando la Administración con reservas en sus almacenes, se declara en 1805 la libertad para el abasto del carbón⁶, quedando la Administración como vendedora al por menor del carbón que le queda y a precios libres, pudiendo los particulares abastecerse al por mayor o menor, como quieran, y sin sujeción ninguna de precio. La Administración arrendará o dejará los Almacenes que le sobren, y no gozará de ningún privilegio especial, aunque continuará por el momento en el abasto como un abastecedor más.

Así fue, un año después, cuando el abasto del carbón consiguió la libertad.

Al año siguiente, 1806⁷, asegurada la Real Dirección, por los informes que semanalmente le tenían que remitir los administradores, del buen resultado conseguido por los asentistas y de las reservas con que contaban, cesa absolutamente en la venta del carbón al por menor, quedando su surtido en las solas manos de los asentistas, sujetos éstos a la obligación de entregar a la Direc-

⁶ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 24. Permitiendo la entrada de carbón en Madrid a los particulares, por decreto de 1804; no se arregla totalmente la situación para el Abasto. El Administrador general y la Real Dirección proponen al Consejo conceder la libertad total. El anuncio se hace al público en noviembre de 1806.

⁷ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.785; expediente 8.

A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 26. En junio de 1806 la Real Dirección hace presente al Consejo que ya tiene suficiente carbón en los almacenes y en las fábricas para abastecer a Madrid al por menor.

Se le permite abrir suscripción para vender por carros a los vecinos, y el carbón de las fábricas, al que así lo quisiera. Posteriormente, se le permite la venta de los puestos a particulares, retirándose completamente del abasto.

Se muestra la utilidad de 65.843 reales que se han producido en un año de libertad. La Real Dirección manda un balance para mostrar las existencias y buena marcha del carbón.

El 1.º de noviembre la Dirección cesa totalmente en la venta del carbón.

ción estados semanales de las arrobas que introducían para que se pudiera evitar una repentina escasez con lo que tenía la Dirección reservado en los almacenes. Así quedan los particulares en completa libertad para colocar los puestos, tablas y cajones que quieran, vendiendo a precios convencionales. Sólo se inmiscuirá la Administración Central, mediante sus Magistrados, para la vigilancia de las pesas y bondad de los géneros.

En 1807, la Real Dirección propone al Consejo que se le autorice para vender las arrobas de carbón que tiene en sus almacenes, ya que la libertad, una vez consolidada, muestra cómo los asentistas se van multiplicando y nunca carecen de género, vendiéndolo a unos precios muy moderados, y aun menores que los que ponía la Administración.

Toda esta evolución se seguirá hasta 1808, en que las causas derivadas de la guerra, la presencia de grandes ejércitos a los que se tenía que mantener, hicieron que este sistema de libertad sufriera algunos quebrantos, teniendo que recurrir algunos ramos en demanda de auxilios a la Administración. Sobre todo, la situación resultó más desfavorable para los ramos del pan y de la carne.

En cuanto al carbón, sus almacenes aún conservan existencias que se van vendiendo a los particulares, y, al mismo tiempo, los tratantes siguen en sus puestos ofreciendo, no faltando carbón en este año. Mientras los otros abastos se vieron precisados a recurrir a la petición de auxilios, el carbón siguió con su recién inaugurado sistema de libertad, afirmando las ventajas que se seguirán de la venta por medio de asentistas.

2. Régimen comercial

La gran constante que se va a mantener a lo largo de estos años va a ser el mal funcionamiento de los abastos, a pesar de todos los cambios administrativos llevados a cabo para buscar una depuración de la situación y una mayor libertad.

La pérdida va a ser más grande en los artículos de primera necesidad, y el carbón, que es el que aquí nos interesa, tendrá siempre sus fondos exhaustos, debido a sus especiales circunstancias de transporte y fabricación, que exigían pago por adelantado, sin poder percibirse el valor de la venta hasta transcurrido bastante tiempo.

El Régimen comercial del carbón ofrece una cadena de operaciones. De éstas, unas son referidas al proceso que sufre el producto antes de su llegada a Madrid, y otras, cuando ya el carbón se encuentra en la Corte.

Las primeras operaciones van a estar ligadas a un triple proceso, en el que el Abasto necesita pagar por adelantado para que se puedan llevar a cabo:

- Fabricación del carbón.
- Fabricación del seraje.
- Transporte.

Estas operaciones se tenían que llevar a cabo en unas épocas determinadas, fuera de las cuales las condiciones no son favorables, derivándose de ello una pérdida para el Abasto, teniendo que subir los precios de venta o pedir ayuda al Consejo.

Las segundas operaciones ya se realizaban una vez llegado el carbón a Madrid, y comprendían:

- El almacenaje.
- La distribución.
- Y la venta del producto.

Con estas operaciones el Abasto ya percibía las ganancias, pudiendo así cubrir parte de sus gastos.

A) FABRICACIÓN DEL CARBÓN

a) *Fijación de las contratas*

La fabricación del carbón se tenía que ajustar a una época determinada del año, fijada por la Administración de acuerdo con los Ministros-jueces de Montes en las ordenanzas de 1748.

En noviembre se debía realizar la corta de leñas, puesto que más adelante los árboles ya estaban sudando y echando los arbustos, por lo que el retraso en la corta producía perjuicios a los bosques.

En este mes el Abasto debía dejar fijadas las contratas de cortas de leñas y fabricación del carbón. Estas contratas se llevaban a cabo desde Madrid, o bien mandando dos comisionados a las provincias donde estaban situados los montes, en los partidos de Talavera, Oropesa, Mancha Alta y Baja, Alcarria, Castilla, Real de Manzanares, para que fijasen:

- Precios y cantidad de leña a quemar.
- Precios de la fabricación.
- Fechas en que se debían hacer las entregas.

Así, los «fabriqueros» adquirirían un contrato con el Abasto.

Aparte de estos contratos se concedía a los dueños de montes la facultad de carbonear en los bosques de su propiedad, pudiendo luego ellos venderlos al Abasto, o conducirlo ellos mismos a la corte y venderlo a los tratantes particulares, en tiempos del abasto mixto, en que los tratantes podían vender.

Para fijar las contratas había tres problemas principales:

- La escasa existencia de leñas en las cercanías de Madrid.
- Llegar a un acuerdo entre las partes contratantes.
- La escasez de fondos con que contaba el Abasto para pagar los adelantos.

b) *Corta de leñas*

Encontrar las leñas suficientes para abastecer a Madrid era un problema. Las sucesivas cortas habían dejado desprovistos de árboles los alrededores; el arbolado existente era de cotos de caza de grandes señores, o bien bosques reales de los que no se podía hacer uso.

Para que la Corte no se viese desprovista de un artículo tan necesario se concedía a la Administración la exclusiva y privilegio de cortar leñas en un número determinado de leguas, en las que los particulares no podían hacer ninguna operación de corboney, debiendo hacer constar, a la entrada del carbón en Madrid, su procedencia.

En tiempos del abasto mixto el número de las millas se fue aumentando. Hasta 1769, se le reservaba la facultad de carbonear en las 20 leguas de los alrededores de Madrid, y al fijarse en este año la administración de cuenta del público se aumentaban a 30 leguas⁸, permitiéndose también a los dueños de bosques comprendidos en estas leguas carbonear en sus propias leñas y luego proceder, en libertad, a su venta, pero no así a los tratantes.

Al cerrarse el Abasto en 1798 no existía ya el peligro de los tratantes, y, siendo la Real Dirección el único abastecedor, se aumentan a 43 las leguas permitidas. Por otra parte, para amortizar los precios tan altos que se pedían por las conducciones, ya que las fábricas estaban muy distantes, aumentando así las dificultades del traslado, se pide al Rey en 1798⁹ permiso para carbo-

⁸ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 7. Al fijarse la administración de cuenta del público, en 1769, se reserva a Madrid y su Ayuntamiento la exclusiva de carbonear en las 30 leguas a la redonda.

⁹ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 7. En el informe elevado al Rey presentándole el de todos los abastos y medios de arreglarlos, se propone como uno de ellos la concesión del aprovechamiento de los pastos reales y la corta de las leñas de los bosques reales, para los abastos del carbón y de la carne.

near en sus montes reales del Pardo, pues estando próximos a Madrid, su conducción resultaría más barata. Igual petición se eleva en 1803 ¹⁰, motivada por la crisis producida con la sequía de 1802, que elevaba mucho el costo de los transportes, ya que, teniendo que hacerse en mulos, no había pastos para alimentarlos, siendo preciso pagar altas sumas para poder utilizar las dehesas.

c) *Precios pedidos por los «fabriqueros»*

— Fijar el precio con los «fabriqueros» era difícil por no ponerse de acuerdo las dos partes, dados los diferentes intereses de ambas y no poder contar el Abasto con dinero suficiente para dar los adelantos.

El precio dependía de las condiciones del monte, tipo de carbón, estado de los precios de los demás abastos precisos para la manutención de los operarios, número de trabajadores a mantener, etc.

— Este precio se fijó en los años anteriores a 1803, con una oscilación entre 12 y 14 cuartos por arroba, según los tipos del carbón:

- De arranque, que era el que más trabajo suponía y precisaba más operarios, por lo que el precio era más caro.
- De ramoneo.
- De pie.

En 1803 ¹¹, los «fabriqueros» no aceptan estos precios, que se habían dado desde que la Real Dirección estaba al frente del abasto. Considerándolos bajos por la subida que habían experimentado todos los productos, los comisionados no llegan a un ajuste, no estando autorizados a aceptar los precios de 20 a 21 cuartos en arroba.

Hacen presente esta subida a la Dirección para que determine la forma de arreglarlo y se eleva al Consejo, que propone tratar de nuevo con los «fabriqueros» para ver si se podía obtener una baja. Así se llega a una primera rebaja de 6 a 8 maravedíes en arroba, según el tipo de carbón.

Pero considerándose aún el precio muy alto, se llega a una rebaja que se

¹⁰ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 16. En 1803, el Consejo acuerda pedir las leñas de los cotos reales, que le son negadas.

¹¹ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 16. La Real Dirección remite al Consejo, en 1803, los precios que piden los fabricantes.

Los fiscales proponen llegar a un acuerdo con los fabricantes. La Dirección se reúne con ellos y consigue la baja de los precios, con la condición de que se les aseguren las mesadas para pagar la manutención de los operarios, lo que importa más de 5 millones de reales, y provisiones para que los vecinos de los montes donde se fabrica el carbón les vendan trigo y demás comestibles.

acepta por la Dirección, dada la subida de precios de todos los productos. Así se establecen los precios de fabricación en 1803:

- 16½ cuartos arroba de carbón de arranque.
- 15 cuartos arroba de carbón de ramoneo.
- 14½ cuartos arroba de carbón de pie.

d) *Consecuencias del retraso en los pagos*

Una vez fijado el precio, el Abasto debía contar con fondos suficientes para poder entregar los adelantos. Sin ellos, los fabricantes no podían iniciar las operaciones, corriendo el peligro de que los operarios y los mismos «fabriceros» se retirasen de las fábricas para trabajar en otros quehaceres, rompiendo así el contrato con el Abasto.

Con todo esto se originaba un retraso que repercutía en perjuicio de los bosques, de las conducciones y de los precios.

Si el comienzo de la corta no se iniciaba en noviembre por no haber fondos, se elevaba una protesta por parte de los Jueces de Montes, intercediendo el Consejo en favor del Abasto mediante un permiso para realizar la corta, aunque la época ya estuviera muy avanzada.

Así sucedió en 1805 ¹², al quedarse la Dirección como abastecedora de carbón al por menor, no teniendo fondos para conseguir los tres millones que se consideraban necesarios para el millón de arrobas con que surtirían a Madrid, se atrasó la fabricación, protestando los Jueces de Montes porque todavía en febrero no se había iniciado la corta. Se tuvo que recurrir al Consejo, que permitió el retraso en la corta de las leñas.

La conservación de los montes fue tema importante para el abastecimiento de carbón, determinando su mal estado (los abusos cometidos por los tratantes particulares, que no se ajustaban a los acuerdos de 1748) el cierre del abasto de carbón.

B) **FABRICACIÓN DEL SERAJE**

La fabricación y conservación del seraje fue uno de los procesos, dentro de la Administración del Abasto, sobre el que se ejerció una más activa vigi-

¹² A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 25. Al quedarse la Dirección como proveedora al por menor solamente, no cuenta con fondos para ajustar la corta de las leñas necesarias para fabricar el millón de arrobas preciso. El Administrador general tuvo que pedir permiso al Consejo para prorrogar la fecha de la corta.

El Juez Conservador de Montes protesta por la prórroga que se concede en febrero, teniendo que haber finalizado la corta en noviembre.

lancia, ya que su extravío, mal uso y deterioro suponía un gasto de dinero innecesario y, según el sistema de vender a coste y costos, una subida en el precio de venta.

a) *Fijación de las contratas*

Las contratas para su fabricación se hacían por parte del Abasto al iniciarse las operaciones de carboneo, si se experimentaba escasez del seraje sobrante en el año anterior, fijándose el número que se debía entregar en los almacenes y en las fábricas, según sus necesidades.

Respecto de las que se distribuían a los «fabriqueros», quedaban éstos como responsables de su entrega a los carreteros, haciendo constar en las guías que les entregaban al salir de las fábricas con el carbón, el número de seras que debía llevar cada carro. Estas guías eran comprobadas a su llegada a Madrid por los celadores, y, una vez en los almacenes, por los administradores particulares.

El seraje que pasaba a los almacenes se destinaba para transportar el carbón a los puestos y para distribuirlo entre los particulares, y en caso de que los carreteros que llegaban tuviesen contrato de hacer un segundo viaje, se les aprovisionaba con el seraje que había en los almacenes, para devolverlo otra vez aquí, debiendo ser el Administrador de cada Almacén el que tenía que entregar cuentas del carbón puesto bajo su dependencia.

b) *Vigilancias*

Los dos celadores eran los que ejercían la función de vigilancia del carbón que llegaba, comprobando las guías de los carreteros a las puertas de Madrid, número de seras en cada carro, estado, etc., entregando esta relación al Administrador del almacén, y de aquí al Administrador general.

Mediante estos registros rigurosos se pretendía evitar la pérdida que suponía la fabricación de nuevo seraje.

En 1797 ¹³, la labor de revisión de los sistemas de abastos, al estudiar esta cuestión del seraje, dio cuenta de la escasez que se producía en los almacenes y fábricas, originando esto un atraso en las conducciones al no poderse despachar a los carreteros con la mercancía.

¹³ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente II. En el informe hecho por los dos comisionados, Pastor y Achuntegui, al tratar del seraje, exponen:

— Los Cinco Gremios, al cesar su gestión, dejaron 17.681 carros de seraje.

En los almacenes la escasez aún era mayor. Sólo había existentes 1.230 seras de las 8.000 a 9.000 que debía haber, y esto era debido al descuido de los mozos, carreteros, etc., que les daban mal trato y perdían, y a la mala calidad del esparto con que se hacían. Se dan una serie de medidas dirigidas a fabricantes, administradores y celadores para que extremen su vigilancia:

- 1.º Los contratantes del seraje tienen obligación de entregarlo a los «fabriqueros» del carbón a su tiempo y con recibo. Los «fabriqueros» no deberán extraviarlo ni usarlo para fines fuera del abasto.
- 2.º Se llevará cuenta por parte del Abasto del número de carros de seraje que se mande hacer, fábricas de carbón adonde deben ir, y si los «fabriqueros» lo remiten al Abasto. Lo mismo se hará con el entregado a los almacenes.
- 3.º Los celadores continuarán en su labor y exigirán 12 reales por carro de seraje extraviado.
- 4.º Los celadores harán registro en un libro de los carros que recojan y entreguen al almacén.
- 5.º El Administrador tendrá otro registro, en el que se confrontarán los datos.

Los fondos con los que se tenía que pagar su fabricación se debían pagar por adelantado, sacándose de los caudales comunes del Abasto y de las multas que recogían los celadores por las pérdidas.

Estas medidas se seguirán extremadamente por la Real Dirección durante su gestión, y, aun cuando se permitió la entrada de los asentistas, esta vigilancia se continuó sobre los carros y seraje que entraban por su cuenta.

-
- La revisión hecha por ellos da una cifra de 1.230 carros de seraje, siendo necesarios de 8.000 a 9.000.
 - En cuanto a las multas cobradas por los celadores a las puertas de Madrid, desde 1794, sumán:

	Reales
1794	7.108
1795	17.490
1796	12.356
	36.954

que se emplearon en pagos.

- Proponen el cobro de 12 reales por carro extraviado.

C) TRANSPORTES

a) *Epocas y perjuicios para las conducciones*

El transporte del carbón a la Corte era la última operación efectuada mediante el pago por adelantado.

Las conducciones para abastecer Madrid se preveían por un año y el primer mes del siguiente, teniendo que haberse finalizado en octubre. La mejor época para las conducciones era la primavera; por eso se procuraban activar y finalizar la mayor parte de las arrobos contratadas, beneficiándose con ello el abasto porque los precios de los transportes eran más baratos.

De no haberse finalizado se continuaba en el verano, pero había el peligro de las sequías, negándose los carreteros a hacer los portes si no se les aseguraba el pasto para sus animales.

En invierno también se encarecía mucho el transpor del carbón. A esto se añadía que las carretas ya habían realizado contratos con otros abastos, y se tenía que llegar a un acuerdo para repartir las carretas en estos casos de necesidad.

En todas estas condiciones anómalas los carreteros pedían más precio por el transporte y, además, el mantener a los mulos resultaba más caro. De aquí la insistencia de la Administración en llevar todas las operaciones a su debido tiempo, sin efectuarse ningún atraso en la corta, la fabricación, seraje, etc., pues el atraso de una operación perjudicaba a las demás.

b) *Contratas con la Real Compañía de Carreteros*

El transporte del carbón de la fábrica a la Corte se hacía mediante contrata con la Real Compañía de Carreteros, que agrupaba a los poseedores de carretas que había en torno a Madrid y se dedicaban a servir en las conducciones de los diferentes Abastos. La Compañía de Carreteros, por medio de un comisionado, llegaba a un ajuste con el Administrador del abasto del carbón, fijando:

- El precio.
- Procedencia del carbón.
- El número de carretas que se debía mandar a cada fábrica.
- Cantidad que debían traer.
- Fecha fija en que se debían introducir en Madrid, haciéndoseles responsables de las seras que les eran entregadas en las fábricas hasta su llegada a Madrid.

El ajuste de precios era frecuentemente cuestión difícil por las subidas que exigían los carreteros, según la época del año, en caso de que se tuvieran que realizar portes en épocas difíciles. Ante la necesidad de efectuar los adelantos se recurría al Consejo en demanda de auxilios para poder pagar a los carreteros los gastos de hierbas, alimentos de los operarios, aprovechamiento de pastos comunales, paso por determinadas propiedades.

Si no se entregaban estos adelantos, los carreteros se negaban a cumplir el contrato, poniendo en situación difícil el abastecimiento. Entonces se tenía que recurrir a otros medios.

c) *Contratos con particulares*

Si no se llegaba a un ajuste, o bien la Cabaña no cumplía los contratos por no pagárseles los adelantos, ante la necesidad se recurría al transporte por medio de particulares, vecinos de los pueblos donde se hallaban las fábricas que disponían de cualquier medio de transporte, lo mismo mulas, carros que carretas. Estas gentes eran o pequeños propietarios, o bien arrendatarios que vivían del trabajo en el campo disponiendo de un mulo y, en pocos casos, de carreterías.

El Abasto contratava con ellos el transporte del carbón, pero dependiendo de que la sementera se hubiese ya concluido y la recolección no hubiese empezado aún, pudiendo disponer los campesinos de los mulos o carros para servir al Abasto.

Pero estos portes resultaban mucho más caros al Abasto porque, al hacerse por medio de mulos, eran mucho más lentos y no se podían realizar en cualquier época.

d) *Embargos*

En último extremo, encontrándose Madrid sin el carbón suficiente, se recurría al embargo de carretas en los pueblos próximos a las fábricas.

El Consejo daba a la Administración poder para embargar todas las carretas o mulos que necesitasen, sin excluirse del embargo ningún vecino; ni comunidades, ni militares, ni autoridades podían librarse de la obligación.

Para hacerlo saber a los pueblos se libraban unos despachos a las autoridades para que dispusieran el número de arrobas que debía transportar cada vecino.

e) *Ajuste de precios*

El ajuste de los precios estaba determinado por la distancia de las fábricas a la Corte, época del año, condiciones de los pastos, arroyos y abrevaderos, pero fue variando con los diferentes cambios de la Administración.

En 1793, último año de asiento de los Cinco Gremios ¹⁴, pagaban:

4 maravedíes arroba en las 22 leguas primeras.

3 maravedíes arroba en las restantes.

En 1794 no se llega a ajustar con la Cabaña de Carreteros, teniendo que hacerse los portes por medio de particulares, pagándose:

4 maravedíes arroba en las 16 leguas primeras.

3 maravedíes arroba en las restantes.

En 1796 se disminuyen las leguas:

4 maravedíes en las 15 leguas primeras.

3 maravedíes en las restantes.

En 1797 se propone el mismo sistema y precio, que no lo acepta la Cabaña, recurriéndose a los portes particulares, pagando:

4 maravedíes arroba en las 17 leguas primeras.

Ante la falta de carbón y las protestas de los carreteros, el Administrador propone una subida, aumentando las leguas hasta 20 para que lo acepten los carreteros ¹⁵. Así se pagan:

4 maravedíes arroba hasta 21 ó 22 leguas primeras.

3 maravedíes arroba en las restantes.

En 1798 los carreteros no cumplen el contrato por no pagárseles lo estipulado. Encontrándose la Administración sin fondos, pide al Consejo la cantidad de 1.200.000 reales que les habían ofrecido y no habían entregado todavía.

¹⁴ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente II. 1797, abril. Al no llegarse a un acuerdo para el ajuste de precios con los carreteros, se eleva una protesta al Consejo, exponiendo los precios que se habían pagado hasta entonces y que los carreteros no aceptaban, teniendo que hacerse los portes por los particulares.

A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 10. Lista de los partidos de Talavera, Oropesa, Mancha Alta y Baja, Alcarria y Castilla la Vieja, expresando la distancia y el precio que se fijaba por arroba y legua.

¹⁵ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 10. A pesar de la subida de precios, los carreteros no efectúan los contratos por no pagárseles lo estipulado al no tener el Abastos fondos. Los pide el Consejo.

En 1798 se efectúa la subida.

Se sube el precio de la conducción ante la escasez de animales, pagándose:

4 maravedíes arroba hasta las 24 leguas primeras.

3 maravedíes arroba las restantes.

Este precio se irá manteniendo hasta 1803, año en que la sequía y mala situación de los prados hace que se retrasen mucho las conducciones, viéndose en la necesidad la Real Dirección de pedir al Consejo facultad para el aprovechamiento de los pastos vecinales, como ya se había concedido en ocasiones difíciles, como en 1793 y 1797, y también el aprovechamiento de los cotos reales ¹⁶.

Negándose los carreteros a conducir el carbón si no se les suben los portes, la Real Dirección propone:

5 maravedíes arroba a más de 16 leguas.

6 maravedíes arroba en las 16 leguas primeras.

En el verano se tiene que recurrir al embargo oponiéndose a ello el Pósito, que se encontraba en muy mala situación y empleaba todas las carretas en sus portes. Ante las quejas de la Real Dirección, se llega a un acuerdo para embargar las carretas por mitad para cada ramo.

En los años sucesivos se continuarán los embargos, mandándose provisiones a los justicias de los pueblos para que distribuyeran las arrobas, tomando las carretas que ya hubieran acabado las labores de sementera y recolección.

Este problema de los transportes se acaba al quedarse la Real Dirección como abastecedora al por menor. Se dedica en estos años a hacer una relación de los carreteros que debían al Abasto por no haber cumplido en los años anteriores los contratos, y manda un informe a los Justicias de los pueblos donde vivían para que les obligasen a cumplir el contrato, o, si no, a pagar lo equi-

¹⁶ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 16. La sequía de 1802 va a suponer unos años de crisis en 1803 y siguientes. La Administración de los Abastos va a atravesar un gran bache. Las existencias disminuyeron por las sequías y estado de los pastos; la cabaña de carreteros se niega a hacer el transporte del trigo y del carbón a la Corte, teniendo que subirse los precios.

Las conducciones se retrasan y los carreteros están —la mayoría— ocupados por el Pósito o dedicados a otras labores. Se arregla la cuestión dejando el Pósito las carreterías libres para servir el carbón, después de haber finalizado el segundo viaje que tenían contratado para traer carbón a Madrid, y pidiendo al Consejo que los contratos con otros abastos sean suspendidos.

Al no ser suficientes las conducciones se acude al embargo de las carretas que no sean de la Real Cabaña.

A esta medida se oponen los mismos dueños de las carretas y el Pósito, que veía así disminuidas sus existencias. Se llega a un acuerdo con el Pósito para que los embargos se hagan por mitad para cada ramo.

valente, advirtiéndoles que, de no hacerlo, el Abasto les vendería bienes equivalentes a lo que debían.

e) Pérdidas causadas por atrasos

El mal desarrollo de las conducciones va a contribuir en gran medida en las pérdidas que siempre tuvo el Abasto. Según una revisión hecha por la Real Dirección, los resultados dan ¹⁷:

- 1798-1799. Primer año de actuación de la Real Dirección. Las pérdidas ascienden a 1.455.376 reales por causa de la falta de lluvias en primavera, escasez de hierbas y abrevaderos, que impiden a los carreteros hacer dos viajes más en el verano y les llevó a retirarse en seguida a tierras frescas para que no se muriese su ganado. Por esto fue preciso hacer embargos y fomentar las conducciones a lomo y a precios convencionales, causando pérdidas al Abasto por lo excesivo de los precios.
- 1799-1800. Segundo año de la Dirección. Las pérdidas son de 762.244 reales por las cortas existentes del año anterior, o las lluvias abundantes que pusieron intransitables los caminos, etc., por lo que los precios convencionales son muy altos.
- 1800-1801. Tercer año de la Dirección. Las pérdidas son de 189.541 reales por haberse hecho conducciones en invierno.
- 1801-1802. Cuarto año de la Dirección. La utilidad es de 17.774 reales por haberse hecho contratos con particulares, que liberan a la Dirección de muchos gastos.

Estas utilidades se seguirán en los años inmediatos, lo que lleva a proclamar la libertad total del abasto.

3. Operaciones del Abasto

A) ALMACENAJE

Una vez llegado el carbón a Madrid se iniciaba un segundo proceso, dependiente directamente de los empleados de la Administración, que se encargaban de su almacenaje, distribución y venta.

¹⁷ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 19. En 1804 el Consejo pide a la Real Dirección la entrega de las cuentas desde que se encargó de la administración de los abastos. La Contaduría entrega las cuentas de los años 1798-1802.

Para estas operaciones de administración se necesitaba una serie de empleados que eran pagados con los fondos de los Abastos. De aquí la oposición de muchos fiscales a que se creara la Real Dirección, que suponía que ella sola se tenía que ocupar de todos los abastecimientos y a su cuenta correrían todos los gastos de administración, empleados, dependencias, etc., y para pagarlos se tendrían que recargar los abastos con precios más altos.

a) *Empleados de la Administración*

Sólo para el abasto del carbón se empleaban 60 funcionarios, distribuidos en diferentes categorías:

- 6 en la Administración general.
- 6 en la Contaduría.
- 3 Administradores particulares.
- 12 Factores.
- 2 Comisionados de Montes.
- 2 Visitadores.
- 1 Portero.
- 2 Sobrestantes del seraje.
- 2 Celadores.
- 25 Mozos.

A este número se añadían las viudas, que seguían recibiendo parte de lo que ganaban sus maridos.

De todos estos empleados, sólo los Comisionados de Montes y los Sobrestantes del seraje tenían relación más directa con el proceso de fabricación. Los demás ejercían una serie de funciones de las que se llevaba cuenta en la Administración central, y de aquí se daba cuenta a la Real Dirección.

Los celadores eran los que, en primer lugar, recibían el carbón a las puertas de Madrid, comprobaban la cantidad, calidad, procedencia, «fabriquero» y estado de las seras, viendo si coincidía todo con lo expresado en las guías.

b) *Llegada del carbón a los almacenes*

Después de estas comprobaciones, el carbón se dirigía a los almacenes.

En tiempo de abasto mixto, estos almacenes podían depender de la Administración central ¹⁸, pero también de los tratantes particulares que introducían carbón en Madrid y lo iban vendiendo según se necesitara.

¹⁸ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 7. El poder utilizar los almacenes estaba en relación con que se permitiera o no la introducción de carbón a los particulares.

A partir de 1798, al proclamarse el Abasto cerrado, sólo la Real Dirección podrá tener almacenes para ir guardando las reservas, los aperos, seras y demás útiles.

En 1805, al dedicarse sólo a la venta al por menor, le sobran los almacenes, y pasa a alquilarlos a los asentistas, que los necesitan para utilizarlos en su provecho.

c) *Cuarteles*

A partir de 1798, el carbón es recibido en las almacenes por cuenta del Abasto, pero puesto bajo la dirección de un Administrador particular que ejercía su cometido en cada uno de los tres cuarteles en que estaba dividido Madrid para la administración del carbón.

Estos cuarteles eran los de Santa Isabel, San Bernardo y San Fernando, cada uno con sus almacenes y sus puestos de venta independientes ¹⁹.

d) *Administradores particulares*

El Administrador particular era el que diariamente debía dar cuenta al Administrador general del carbón introducido en sus almacenes, el distribuido y la venta, haciendo las cuentas de lo que se producía de pérdida o ganancia, para entregar todos los resultados claros a la Administración General.

e) *Factores*

En cada cuartel, y dependiendo del Administrador, había 4 Factores, que eran realmente los que recibían el carbón en los almacenes y disponían su distribución, llevando cuenta de lo que pedían los particulares y de las existencias de los puestos, para que nunca se encontraran sin carbón.

¹⁹ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 6. Expediente abierto en abril de 1797, en el que los tres administradores particulares dan razón de las cantidades de carbón que han sido repartidas por sus 4 Factores a vecinos y comunidades de sus respectivos cuarteles, y que aún no han sido pagadas. Las cifras de los tres años de Administración son:

	Arrobas
San Bernado	18.035
Santa Isabel	20.160
San Fernando	56.528

Resultando de esto que a la mala marcha general de las ventas se une el que la venta por carros, que era la que más inmediata ganancia producía, mostraba un gran déficit.

B) DISTRIBUCIÓN Y VENTA

a) *Ventas directas a vecinos*

La distribución del carbón se llevaba a cabo por los 25 mozos distribuidos en cada cuartel, y se hacían por carros enteros a casas particulares, a comunidades y a quienes así lo desearan —en general, gentes acomodadas—, que hacían las provisiones para una larga temporada y se hacían conducir el carbón hasta sus casas, pagando un sobreporte en beneficio de los mozos que realizaban el transporte.

b) *Reparto a los puestos*

El resto del carbón se distribuía entre los 27 puestos que, a cargo del Abasto, estaban repartidos por Madrid. Aquí se vendía, o bien por libras, o de arroba para arriba a los que así lo querían, transportándose también los mozos, que recibían el sobreporte.

c) *Vigilancia en los puestos*

La vigilancia sobre los puestos la ejercían los visitadores por parte del Abasto, y las Autoridades municipales, para que no se cometieran fraudes en la calidad, peso y bondad de los artículos.

La calidad del carbón fue sobre todo muy controlada para evitar las quejas de los particulares, acudiendo en muchas ocasiones el mismo Administrador a las visitas por los puestos y almacenes.

En 1797, la gestión de los dos comisionados va a tratar de este punto ²⁰, después de comprobar los fraudes que se cometían en la venta por causa de la mala calidad y el estado defectuoso del carbón. Proponen una serie de medidas para solucionar esta cuestión:

- 1.^a No se debe admitir en los almacenes carbón sucio y en desacuerdo con las contratas y guías.
- 2.^a El carbón sucio que llegue a los puestos se debe detener y avisar al Director y Diputado del Abasto para reconocerlo.

²⁰ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 3. La inspección de los comisionados Pastor y Achuntegui, en 1797, al tratar de las quejas y de los inconvenientes que se seguían al Abasto por venderse el carbón en malas condiciones, propone una serie de medidas para resolver el asunto.

- 3.^a El carbón mojado que llegue a los puestos se devolverá a los Almacenes para que se seque y proceder después a su venta.
- 4.^a A los conductores del carbón malo o mojado no se les debe pagar hasta que sea reconocido por el Director.

Los fraudes en las pesas se atendían también para evitar los desonces que cometían los propios vendedores, beneficiándose ellos mismos. El desonce, a veces, se llevaba a cabo por la propia Administración; durante la gestión de los Cinco Gremios Mayores en la Administración del carbón, ya se recurrió a este procedimiento para arreglar las pesas de una libra, que la rebajan a 14 onzas y un adarme; las de 2 libras, que la rebajan a 28 onzas y 2 adarmes; y así sucesivamente en todas las piezas.

A este mismo procedimiento se recurrió por la Real Dirección en 1799, para hacer divisible el precio fijo de 48 cuartos, a que se había subido el carbón, entre las 25 libras, y así rebajan las pesas ²¹:

A las de 2 libras le rebajan 7½ onzas.

A las de 4 libras le rebajan 14 onzas.

Pero aparte de estos desonces decretados por la Administración, los vendedores recurrían al mismo procedimiento para aprovecharse ellos.

El sistema de ventas fue variando, según se permitiera o no a los tratantes particulares abastecer al público.

d) *Tratantes particulares*

En 1769, al fijarse la administración de cuenta del público, se les permite a los tratantes tener almacenes y puestos, pero se les prohíbe vender de otra forma que no fuera por seras o serones de 3 ó 4 en carro, y no en menor cantidad, reservándose el Abasto la venta en menores proporciones. El precio tenía que ser 10 maravedíes más barato en arroba que el ofrecido por el Abasto. De aquí las ventajas que tenían los compradores y las frecuentes protestas que elevaron cuando se prohibió su gestión.

²¹ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 15. Expediente abierto por la Sala de Alcaldes de Casa y Corte, en junio de 1801, relativo a las comprobaciones que habían hecho los vigilantes municipales en los puestos de venta del carbón, dándose cuenta del desonce de las pesas.

Los vendedores afirman haber acudido a este recurso por mandato de la Real Dirección cuando se recurrió a la subida de precios del carbón.

La Real Dirección afirma haberlo mandado hacer en los puestos del Abasto, pero que no lo había remitido a las Repesas de Corte y Villa, por lo cual es justa la reclamación hecha por los vigilantes.

La venta a precio más bajo no suponía mucho a los tratantes, ya que ellos tenían que afrontar menos gastos de administración; los portes eran a menor escala, con lo que las pérdidas eran menores que las del Abasto. Estas ventajas hacían que fueran abundantes los puestos de los tratantes y que abastecieran a mucho público, que no tenía ninguna queja contra ellos.

Frente a las ventajas para el público, la Administración central consideraba los males que se derivaban de los abusos que hacían en las cortas de árboles, y los fraudes que intentaban hacer a la Administración carboneando en zonas reservadas a Madrid, introduciendo carbón ilegalmente, etc., por lo que se determinó prohibirles la venta.

e) *Prohibición de la venta libre*

Desde 1798 sólo se venderá carbón por parte del Abasto en los 27 puestos levantados por todo Madrid, siguiéndose el sistema ya expuesto de vigilancias, comprobación de las existencias, etc., y dándose cuenta de todo a la Real Dirección .

Hasta 1801 no habrá ninguna alteración. En este año ya se permite la entrada de carbón de tratantes, pero la venta sigue dependiendo de la Dirección.

f) *Régimen de 1805*

En 1804 la situación del Abasto hace que se llegue a una reforma, y en 1805 se reconoce el derecho de los particulares a levantar todos los puestos que quieran para vender al por mayor, reservándose la Dirección la venta al por menor, continuando aún como abastecedora.

En 1806, las ventajas que se están sacando hacen que la Dirección proponga su retirada de la venta, y lo que tiene en los almacenes, fábricas, etc., pasa a venderlo a los particulares que lo quieran. Con esto se retira totalmente de la venta, pero siguiendo aún su funcionamiento hasta pagar las deudas que tiene y arreglar las cuentas con particulares, «fabriqueros», carreteros y demás que debían al Abasto.

El problema que se le plantea ahora es el del destino de todos los empleados que ahora ya no necesita ²².

²² A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 26. Expediente abierto por la Real Dirección en junio de 1806, dando cuenta de sus actividades en el régimen de libertad. Al cesar en la venta sólo precisa 4 oficiales para ayudar a arreglar las cuentas al Administrador y Contador; un Factor para recibir el carbón que queda; un Comisionado de

De los 60 que trabajaban en el Abasto, ahora sólo necesita 5 para terminar sus gestiones. Por esto, la Real Dirección pide al Consejo que se ocupe de ellos y los vaya colocando en las nuevas Contadurías, Hacienda, etc., y no se interrumpan los auxilios a las viudas.

Esta petición tardará muchos meses en dársele curso, y mientras los antiguos empleados piden que se les continúe pagando hasta encontrar otro trabajo. El Consejo, por el peligro que esto suponía de que no se preocupasen en buscar trabajo, se niega a su petición, pero aprueba los pagos de las jubilaciones a los que llevaran más de doce años trabajando.

Los empleados que no salen beneficiados por esta medida por no llevar doce años trabajando, piden que se les continúe pagando; el Consejo accede y se les continúa pagando los sueldos hasta que encontraran nuevos trabajos.

4. Análisis cuantitativo

Tomamos como valor estable para estos años el señalado en el censo mandado hacer por Godoy en 1797, que nos da una población para Madrid, sin incluir la provincia, de 167.607 habitantes ²³.

Para todos estos habitantes el carbón era un producto de consumo imprescindible, se extendía a todas las clases, variando sólo en la cantidad según los miembros de cada familia, servidumbre, etc., y variando también la forma de adquisición.

Vemos en los documentos que la cantidad de carbón que se consideraba ne-

Montes para que venda las existencias en las fábricas y cobre los créditos en los pueblos; un Sobrestante del seraje; un Celador para el carbón que quede en los depósitos.

Propone oficios para los empleados que se quedan sin ocupación.

Hasta noviembre de 1807 no se solucionará completamente la situación de los empleados, aceptando los Fiscales el pago de los sueldos anteriores a los que no quedaban incluidos en el cobro por jubilaciones.

²³ Los años correspondientes a la segunda mitad del siglo XVIII están bien documentados con censos, catastros y relaciones para poder conocer algunos aspectos de la falta de técnica de los encargados de ejecutarlos y los medios empleados.

La población de Madrid, siguiendo los tres Censos más notables, presenta el siguiente crecimiento:

1768 — Censo de Aranda	117.274
1787 — Censo de Floridablanca	156.662
1797 — Censo de Godoy	167.607

cesaria para abastecer Madrid era de 2.500.000 arrobas ²⁴; esta es la cantidad que en tiempos de abasto cerrado pide siempre la Administración como necesaria para un año, abasteciendo al por mayor y al por menor. A partir de 1805, al restringirse su venta al por menor, considera como necesarias 1.000.000 de arrobas.

Esta cantidad de dos millones y medio no se llegaba a consumir en un año; siempre excedía al consumo anual, reservándose el carbón sobrante para la venta del año siguiente. Lo que interesaba era que quedaran reservas en los almacenes para poder prever cualquier causa de escasez en años sucesivos.

a) *Total de cantidades anuales recibidas, más sobrante*

Se pueden seguir las cantidades introducidas en Madrid por los estados que semanalmente debían entregar los administradores a la Dirección.

Las cantidades abarcan el año administrativo, que, para el abasto del carbón empezaba el 1.º de mayo y acababa el último de abril del año siguiente.

Las cifras, referidas al año 1797, cuando aún el abasto era mixto ²⁵, y a los años 1801, 1802, 1803 y 1804, dirigidos por la Real Dirección, dan las siguientes cantidades de carbón introducido:

AÑOS	Recibido	Sobrante	Total
1797	2.130.398	369.841	2.500.239
1801	2.365.139	175.852	2.540.991
1802	2.013.005	232.747	2.245.752
1803	1.853.219	261.872	2.115.091
1804	2.191.739	60.049	2.251.788

Vemos cómo a partir de 1802 no se llegará a introducir lo necesario, reflejándose claramente la crisis de 1803 en la escasa cantidad de carbón introducido, pudiéndose salvar la situación con el sobrante del año anterior.

²⁴ En el expediente abierto por el Administrador general al Consejo, en 1797, para que se suba el precio de venta del carbón en el próximo año y evitar la pérdida que se seguiría de la venta de 250.000 arrobas necesarias para el octavo año de Administración que empieza en mayo de 1798. A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 10.

En 1803 la Real Dirección, al tratar de la subida de precios que piden los fabricantes, expresa la necesidad de proveerse de 2.500.000 arrobas. A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 16.

²⁵ Estado de la Administración del Abasto del carbón, según las relaciones semanales hechas por la Administración. A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 8.

b) *Clases de consumidores*

En cuanto a la forma de consumir y comprar el producto, eran tres los tipos de consumidores ²⁶:

- Los que lo compraban a los puestos por libras.
- Los que lo compraban a los puestos de arroba para arriba y que se lo llevaban a sus casas.
- Los que lo pedían a la Administración directamente por carros .

c) *Reflejo social de las cifras*

Cada forma de consumir refleja la condición social de los consumidores, dándose las tres por igual en los diferentes cuarteles, sin que se puedan establecer diferencias localizadas por barrios.

Los consumidores por carros eran las clases pudientes que se permitían el lujo de abastecer su casa por un año, teniendo siempre reservas para casos de escasez. Estos consumidores eran particulares, nobles, hacendados y las numerosas comunidades de religiosos regulares.

Los consumidores por arrobas eran los de más variada condición; en muchas ocasiones se podían igualar a los que lo compraban por libreado, y en otras eran corrientemente la serie de funcionarios, burócratas, etc.

Los consumidores por libras eran los menos pudientes, que se tenían que conformar con comprar lo preciso para el abasto diario. Esta diferente forma de abastecerse se repartía entre el total de arrobas consumidas, para los años anteriores, en ²⁷:

A Ñ O S	Por carros	En puestos	Total
1797	960.144	1.372.614	2.332.758
1801	912.720	1.394.331	2.307.051
1802	651.585	1.332.700	1.984.285
1803	571.811	1.483.231	2.055.042

Las disminuciones en las ventas por carros se producen en los años de crisis por la imposibilidad del Abasto de proporcionarlo en cantidades muy

²⁶ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 8.

²⁷ Remito a nota 25.

grandes al carecer de carbón en abundancia y tener que atender a la mayor demanda de la venta en los puestos. Los que se aprovisionaban por carros tuvieron que recurrir a los puestos para cargarlo por arrobas. En el total de las ventas se comprueba una disminución en estos años, ante la carestía, los precios de los demás artículos, etc.

Estas cifras no reflejan en su totalidad la realidad social de Madrid, ya que, tomando la media de población de 167.607 habitantes, y las arrobas que se consideran necesarias —2.500.000 al año—, corresponde a cada habitante una cantidad de 14 arrobas 20 libras al año, aproximadamente.

Según esto, el número de habitantes de Madrid con posibilidades para comprar por carros es de 64.875 en los primeros años de que tenemos referencia, aunque luego vaya disminuyendo; y el número de los que lo compraban en los puestos es de 102.732.

Considerando un promedio de 5 miembros en cada familia, resulta un número de familias de 12.375 que consumían por carros, y 20.546 comprando en los puestos.

La realidad es un número de familias poderosas mucho más reducido; mucho más numeroso el grupo de consumidores que compraban en los puestos, aunque las cifras del carbón consumido no ofrezcan una diferencia tan grande.

El consumo tan alto de los particulares y comunidades por carros se explica por el número grande de personas que vivían en estas casas, entre familiares, parientes, servidumbres de todas las categorías, que elevaban el consumo distribuido por hogares.

Otro consumidor numeroso eran las comunidades, que albergaban a numerosos religiosos, uniéndose a éstos las instituciones de Caridad, Hospitales, Colegios, Hospicio y demás grupos que vivían en comunidad sin ser profesos. Se contaban en total en Madrid 31 monasterios de religiosas y 34 de religiosos, de diferentes Ordenes, que poseían muchas riquezas por toda Castilla ²⁸.

Todas estas Comunidades sumaban un número de miembros de 9.000, que, junto con el otro sector de las clases adineradas, se abastecían por carros.

Los compradores del carbón a los puestos eran el sector más numeroso, con la diferencia entre comprarlo por libras o por arrobas, aunque en la realidad muchas veces estos últimos fueran tan poco pudientes como los otros, pero el abasto no les beneficiaba con la baja de precios con que muchas veces intentaba ayudar al más necesitado y buscando siempre no subir los precios para evitar el descontento de estos consumidores.

²⁸ MADRIZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus provincias de Ultramar*. Madrid 1850. Tomo X.

C) POLÍTICA DE PRECIOS Y ARBITRIOS ANTE EL CONSEJO

Las demandas al Consejo eran muy frecuentes, extendiéndose a todos los abastos, sobre todo en los años en que se revisa el sistema seguido y se propone el cambio.

Estas peticiones serán constantes, estando siempre la Administración sin fondos y con muchas deudas, ya desde antes de la gestión de los Cinco Gremios, durante su actuación y la del Ayuntamiento.

a) *Diferentes arbitrios pedidos*

Centrándonos en la época de revisión de todos los Abastos, llevada a cabo por la gestación de los comisionados, en 1797, al elevarse al Rey el informe elaborado por los fiscales, el Consejo pide en él, después de dar a conocer la situación general, facultad para tomar 18 millones de reales de los sobrantes de Propios y Pósitos, a devolver con el rédito del 3 por 100, que se sacaría cargando una peseta en arroba de vino y licores que se consumieran en Madrid.

Con estos 18 millones, más el fondo general de todos los abastos, estimado en 8 millones, y el importe de los arbitrios antiguos, se considera suficiente para realizar el cambio y crear la nueva Junta.

Para lo sucesivo, y para que continúe su marcha el nuevo sistema, se pide al Rey:

- Poder introducir, en beneficio de los Abastos, 40.000 Q. de cacao e igualmente de azúcar.
- Poder para emitir cédulas de diferentes cantidades hasta componer 2 millones.
- Un préstamo de 12 a 15 millones suministrados por el Banco de San Carlos, Cinco Gremios, Compañías de Longistas y demás comerciantes.

El Rey, en su resolución aprobando la formación de la Real Dirección, pide que la nueva Junta vele por la buena marcha de todos los abastos para que no tenga que acudir al Consejo en demanda de nuevos arbitrios.

De los arbitrios propuestos, concede los 18 millones y la introducción del cacao y azúcar, pero rebajando la cantidad a 5.000 Q. de cacao y 10.000 Q. de azúcar ²⁹.

²⁹ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 7.

El carbón no tendrá suficiente con estos arbitrios para realizar sus adelantos, y obtendrá en diferentes ocasiones préstamos que se verá después en dificultad de devolver, teniendo que recurrir a subidas de precios, petición de más arbitrios, etc.

b) *Precios en el carbón*

En 1797 la gestión de los dos comisionados acerca de la actuación del Ayuntamiento en el abasto del carbón presenta las cuentas así:

Adelantos a fabriqueros, carreteros	7.184.507 r.
Deudas a prestamistas, Tesorería	12.332.190 r.

Ante este déficit y la pérdida que iba a resultar de la venta de los dos millones y medio de toneladas que se consideraban necesarias para el quinto año de Administración, si se seguía con los mismos precios de venta, se pide una subida de precios ³⁰.

Según la demostración mandada a los fiscales, resulta:

— Costarán al Abasto	12.474.727 r.
— Sale cada arroba a	169 mds.
— Producto de su venta	12.264.705 r.
— Déficit	210.022 r.

Esta pérdida resulta de vender el carbón a:

5 r. las 2.100.000 arrobas al por mayor	10.500.000 r.
150 mds. las 400.000 arrobas al por menor	1.764.705 r.

Además, se aumentará por las dificultades que siempre resultan de los transportes, escasez de animales, etc.

Para evitar estas pérdidas pide el Administrador General que se suba un cuarto en arroba.

Los Fiscales proponen como mejor medida subir a 5 reales la venta del carbón, lo mismo el que se venda al por menor que al por mayor. Así, igualando el precio en los 22 maravedíes de diferencia de comprar de una u otra forma,

³⁰ Expediente abierto en 1799 por el Administrador general del Abasto del carbón al Consejo, dando cuenta de la pérdida de la venta del carbón y proponiendo una subida de precios. A.H.N. Sección de Consejos. Expediente 12.

se evitaría la pérdida de 230.000 reales en las 400.000 arrobas vendidas al por menor, resultando en cambio una utilidad de 25.272 reales si se vende todo a los 5 reales. El Consejo aprueba la proposición de los Fiscales.

Desde 1798, antes de inaugurarse la Dirección, se despacha el carbón en los 27 puestos a 5 reales arroba, con sobrecargo de medio real en arroba por llevarlo a las casas los mozos, pero sin beneficiarse de este sobreprecio el Abasto, ya que lo percibían los mozos.

Los que lo compran por carros, pagan al Abasto por su transporte:

5 r. 2 mds. por llevarlo a cuarto bajo.

5 r. 3 mds. por llevarlo a cueva o cuarto principal.

5 r. 3½ mds. por llevarlo a cuarto segundo.

5 r. 4 mds. por llevarlo a bohardilla.

De estos sobreprecios que pagan los consumidores al por mayor resulta que sale perjudicado el que lo compra por arrobas, que está tan necesitado a veces como el que lo compra por libras. En cambio, el que lo compra por carros, conteniendo cada carro de 60 a 70 arrobas, sólo paga un total por carro de:

4 r. en cuarto bajo.

6 r. en cueva o cuarto principal.

7 r. en cuarto segundo.

8 r. en bohardilla.

Así les salen los portes mucho más baratos que a los que pagan medio real por arroba.

Ante esto pide la Administración que a partir de mayo de 1798 se alce medio real en arroba a los que lo compran por carros, con lo que se sacarían 500.000 reales; o, mejor aún, se les suba un real, resultándoles aún más barato que si lo compran a los cargueros a 7 y 8 reales arroba, o a los tratantes a 5½ o 6 reales.

El Consejo acuerda la subida de medio real en el que se vende por arrobas, bien por carros o por arrobas sueltas.

Con lo que los precios resultan, independientemente de los portes:

5 r. arroba al por menor.

5½ r. arroba al por mayor.

En 1799 el Administrador General da cuenta de la pérdida de 2 millones en

la venta del carbón para el próximo año ³¹, por lo que propone una subida de precios en todo el carbón a 50 cuartos, bajándose el aceite y el jabón, que no experimentaban ninguna pérdida, ni falta de fondos.

Los Fiscales estudian la propuesta y fijan así los precios:

- Aceite y jabón bajan 2 cuartos en libra.
- Carbón sube a 48 cuartos.

c) *Protección al comprador al por menor*

Al fijarse el precio no se hace diferencia entre el por menor y el por mayor, gravando así la situación del menos pudiente. Esta medida fue tomada ante las protestas que la Administración hacía por los fraudes que cometían los vendedores al entregar las cuentas, diciendo haber vendido al por menor lo que en realidad habían vendido al por mayor, lucrándose ellos con la diferencia.

El problema al fijarse este precio ³² fue que no eran divisibles los 48 cuartos entre las 25 libras de una arroba para el que lo comprara al por menor, ya que si se pagaban 2 cuartos por libra, resultaba la arroba a 50 cuartos, para perjuicio del consumidor; pero si lo compraba a 6 maravedíes libra, el perjudicado era el abasto, porque la arroba salía a 37½ cuartos.

Para que nadie saliera perjudicado se recurrió al procedimiento de rebajar las pesas:

A la de 2 libras se le rebajaban 7½ onzas.

A las de 4 libras se le rebajan 14 onzas.

Y así los precios resultan:

6 maravedíes	12½ onzas.
25 maravedíes	2 libras.
50 maravedíes	4 libras.

Estos precios se mantendrán a lo largo de los años 1800, 1801, 1802, 1803 y 1804.

En 1801, la Real Dirección, al hacer el informe de los estados de todos los abastos para prever la escasez ante la amenaza de la epidemia de Andalucía, pide la continuidad del arbitrio de la peseta sobre licores, concedida a los

³¹ Expediente abierto por el Administrador general del Abasto del carbón en 1797, proponiendo al Consejo una subida de precios. A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 10.

³² Remito a nota 21.

abastos para pagar el 3 por 100 de interés y reintegro de los capitales con que los pueblos y pósitos del Reino contribuyeron a la creación de la Real Dirección ³³. El Consejo se lo concede.

En 1803 las demandas de la Real Dirección van a ser muy frecuentes para tratar de remediar la situación en que se encontraba ³⁴. Para el carbón pide facultad para enviar a los justicias de los pueblos despachos disponiendo los embargos de las carreterías, y muestra un resumen de los gastos que se prevén para el año, proponiendo los arbitrios que considera necesarios.

Fondos del año 1802	4.993.358
Gastos de seraje, fábricas, etc.	10.175.647
Déficit	5.182.289

Para evitar esta pérdida propone como arbitrios:

- Préstamo de 2 millones por el Banco de San Carlos, Casa de Amortización, Cinco Gremios. Para su pago se sacarán de las sisas semanalmente 200.000 reales, hasta pagar un millón. El otro se sacará de los auxilios destinados al abasto y que sólo percibe el Pósito.
- Continuación del arbitrio de la peseta.

El Consejo concedió la continuación del reintegro de la peseta de los licores; y en cuanto al préstamo, que trate ella de conseguirlo, obteniéndolo de la Casa de Amortización, empleando entonces los ingresos de la peseta en devolver este préstamo.

A pesar de las subidas de precios en todos los productos y la pérdida que tenía el abasto al resultarle más cara la fabricación, conducción, etc., no se subieron los precios del carbón. Se buscó solucionar la situación con el préstamo, viéndose en sus ingresos una baja considerable.

En 1804, al iniciarse la revisión del sistema seguido por la Real Dirección, ésta manda un informe al Consejo de las ramas que están a su cargo, manifestando que sus deudas ascienden a 76.517.767 reales, y, sumadas a las del Pósito, a 117 millones ³⁵.

³³ A.H.N. Consejos, Legajo 6.790; expediente 14.

³⁴ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.790; expediente 16. En el expediente abierto por la Real Dirección al Consejo, dando cuenta de la escasez de pastos y pidiendo ayuda. El año de 1803 va a sufrir Madrid un desequilibrio total en la marcha de los abastos; las peticiones serán muy frecuentes al Consejo.

En este año el abasto del carbón va a conseguir el percibo en exclusiva de la peseta con que se gravaban los licores que entraban en Madrid, y que estaban concedidos desde 1798 a la Real Dirección para ayudar a todos los abastos en general.

³⁵ A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.783; expediente 8.

Para liquidar estas deudas se propone la continuación de los arbitrios siguientes:

- Dos unos por ciento de las Casas de Consejo y Trigo extranjeros, cuyo producto se regula anualmente en un millón y medio de reales.
- Dividendo de las acciones del Banco pertenecientes a Propios y Pósitos, cuyo producto anual es de 1.400.000 reales.
- La peseta en arroba de vino, licor, etc., introducido en Madrid y que sólo la disfruta el abasto del carbón, produciendo anualmente 2.000.000 de reales.
- La media alcabala, que importa 2.000.000 de reales.

Estos arbitrios no se consideran suficientes, proponiéndose otros nuevos.

- Privilegio de extraer 2.000.000 de pesos fuertes al año en plata.
- Derecho de extraer sal en cantidad fijada por el Consejo.
- Aumentos de derechos en la introducción de la quincalla, que lo percibirá la Dirección.
- La mitad de la media annata o, si parece excesivo, se limite a la quinta parte de todos los empleos conferidos por el Rey, así en España como en las Indias e islas, comprendiendo este impuesto a todos los empleos.
- Una media annata a todos los empleos que ahora no la pagán.
- Si esta medida no parece buena al Rey, se propone en su lugar que todos los sujetos a quienes el Rey dé empleo en sus dominios paguen por una vez.

De todos estos arbitrios el Rey no acepta los nuevos, concediendo la prórroga de los antiguos y aceptando la libertad en los abastos.

En cuanto al abasto del carbón, las pérdidas eran cuantiosas por lo costoso de los transportes, precios de fabricación, ascendiendo para el año presente a 5.500.690 reales, lo que, unido a la pérdida de 2.389.387 reales de los años anteriores, que aún continuaban sin saldarse, hacen que se estime conveniente una subida de precios, buscando una proporción entre el pudiente que lo compra por carros, el que lo compra por arrobas y el que lo hace por libras, pidiendo, además, un préstamo de cinco millones para establecer las fábricas necesarias para el año siguiente, compra de montes, construcción del seraje, pago de portes y demás. Se acepta la subida de precios, fijándose:

- 68 cuartos arroba para el que lo compra por carros.
- 64 cuartos arroba, por peso en los puestos.
- 2 cuartos libra, al por menor.

A partir de este año, el permiso dado a los tratantes particulares para introducir carbón supondrá una leve mejora para la Administración, no dependiendo de ella todas las arrobas introducidas.

Estas condiciones se mejorarán a partir de 1805 para poder ir saldando todas las cuentas, y, ante las ventajas que suponía el sistema de dar libertad, se declara en el carbón el abasto abierto, quedando la Dirección como abastecedora al por menor, con precios libres, vendiendo en sus puestos a 64 cuartos la arroba ³⁶.

Para abastecer al por menor a Madrid considera la Dirección necesario introducir 1.000.000 de arrobas, cuyo valor ascenderá a 3.000.000 de reales.

No disponiendo la Dirección de estos fondos, propone para sacarlos los arbitrios siguientes:

- La peseta sobre licores introducidos en Madrid.
- El dividendo del Banco por las acciones de Propios y Pósitos.

Estos arbitrios ya estaban concedidos por el Consejo a los abastos, y la peseta se reservaba para el pago de préstamos, por lo que Hacienda protesta para que no se conceda.

Al no conseguir ninguna de las medidas propuestas, el Consejo autoriza a la Dirección para que en su nombre, y respaldada por el prestigio del Consejo, trate de obtener en préstamo 2.000.000 de reales.

En 1806, al cesar completamente la gestión de la Real Dirección en el abasto del carbón, vende el carbón que le quedaba en los almacenes, y que tenía contratada su fabricación en los montes, a los particulares que lo quieren, bien comprándolo al abasto por carros o arrobas, o bien comprándolo en las mismas fábricas de origen.

Venden estas existencias a 6 reales y 1 cuarto para ir pagando las deudas.

En 1808, continuando el sistema de los asentistas, la Dirección siguió la

³⁶ Expediente abierto por la Real Dirección en junio de 1806 haciendo ver las ganancias que se habían seguido con el sistema de libertad, y dando noticia de las existencias, para que el Consejo determine si ya se debía separar del todo del abasto.

Las cuentas en el carbón en el período de 5 de abril a 31 de mayo son como sigue:

Sobrantes anteriores	404.047
Recibidas en el mes	197.610
Vendidos a 64 céntimos	159.768
Sobraron el 31 de mayo	441.887
Las arrobas introducidas producirán	1.487.888
Tuvieron de coste	1.422.045
Resultado de utilidad	65.843

A.H.N. Sección de Consejos. Legajo 6.785; expediente 8.

venta de sus existencias, bajando el precio a 6 reales para venderlo mejor, ya que los asentistas tenían carbón en abundancia y de mejor calidad que el que conservaba la Dirección en los almacenes, que ya estaba estropeado por el tiempo, la humedad, etc.³⁷.

Como una afirmación del mal estado de los abastos, vemos la petición constante de ayudas y la subida de precios; desde 45 cuartos en 1797, se llega a 68 en 1804; después, como consecuencia de la libertad, bajarán los precios, quedando en 1808 a 56 cuartos.

Estas subidas de precios ya se temían al crearse la Dirección y no permitir la venta a los tratantes en libertad, que lo hacían a precios más bajos. A este inconveniente se unía que la Dirección suponía mayores gastos de administración: oficinas, empleados, etc.

Estos temores se aumentarán con las subidas de todos los productos en estos años, motivados por las sequías, la subida de los fabriqueros, carreteros, tratantes, del seraje, etc., que encarecían el producto.

d) Evolución de los precios

Finalmente, podemos establecer la siguiente evolución de los precios en estos años:

AÑOS	Al por mayor	Al por menor
1797	5 rs. (45 qs.)	4 rs. y 3½ qs. (37½ qs.)
1798	5 rs. (45 qs.)	5 rs. (45 qs.)
1798	5½ rs. (46½ qs.)	5 rs. (45 qs.)
1799	5 rs. y 5½ qs. (48 qs.)	5 rs. y 5½ qs. (48 qs.)
1804 *	7½ rs. (64 qs.)	5 rs. y 7½ qs. (50 qs.)
1804 **	8 rs. (68 qs.)	—
1805	7½ rs. (64 qs.)	—
1807	6 rs. y 1 q. (57 qs.)	—
1808	6 rs. (56 qs.)	—

* Por arrobas.

** Por carros.

³⁷ El año de 1808 va a suponer para los abastos en general una regresión en la libertad y buena marcha que se había conseguido.

La guerra causará una desorganización en la marcha de la Administración. Por otra parte, la presencia de ejércitos numerosos, la guerra, guerrillas y desgastes que esto suponía, producirán momento de escasez y penurias.

La Dirección, continuando como supervisora, eleva al Consejo una petición para ayudar al abasto de la carne, ante la dificultad de abastecer a Madrid al tener que surtir a los ejércitos, y por la pérdida que suponían las cantidades que se introducían en Portugal. Los otros abastos se verán en situaciones parecidas. En cuanto al carbón, los surtidos públicos de Madrid están asegurados; los tratantes continúan en sus puestos y sigue funcionando el sistema de libertad.

BIBLIOGRAFIA

Los estudios sobre el tema de los abastos de Madrid son muy escasos. Es poca la bibliografía que se puede manejar al abordar este estudio.

Recientemente parece que este tema ha suscitado el interés y se están publicando una serie de trabajos dedicados a una época concreta, pero faltando aún un estudio que nos dé una visión general de todos los Abastos.

Como trabajo de base, tenemos el Memorial de Campomanes, que, aunque anterior a la época que aquí se estudia, es interesante para darnos una visión general e introducirnos en la materia.

PEDRO RODRÍGUEZ CAMPOMANES.—*Memorial ajustado de orden del Consejo con citación del Ilustrísimo señor don Pedro Rodríguez Campomanes... y de don Joseph Pinedo..., sobre diferentes ramas en los abastos de Madrid*. 2 volúmenes. Madrid. Impresor Antonio Sanz. 1769.

TOMO I: Contiene todo lo actuado sobre abastos de carne y pan.

TOMO II: Contiene los ramos de abastos de bacalao, tocino fresco y salado, jabón, aceite y carbón.

Los documentos que sirvieron de base a este Memorial se hallan en el Archivo Histórico Nacional (A.H.N.). Sección de Consejos. Legajo 6.774.

Otras obras más recientes que se pueden citar:

DANVILA Y COLLADO.—*El poder civil en España*, volumen 3.º

ANTONIO FERNÁNDEZ GARCÍA.—*El abastecimiento de Madrid en la época de Isabel II*. Tesis Doctoral, dirigida por Vicente Palacio Atard, y de próxima publicación.

ASUNCIÓN BURGOA Y RUIZ DE NAVAMUEL.—Prepara actualmente su tesis doctoral bajo la dirección de Vicente Palacio Atard, sobre el tema *El abastecimiento de Madrid en tiempos de Carlos III*.

MANUEL ESPADAS.—En la revista *Hispania*, n.º 10, 1969, acaba de publicar un trabajo sobre «El hambre en Madrid en 1812».

VICENTE PALACIO ATARD.—*Alimentación y abastecimiento de Madrid en la segunda mitad del siglo XVIII*. Madrid, 1966. Instituto de Estudios Madrileños (C.S.I.C.).

VICENTE PALACIO ATARD.—*Abastecimiento de Madrid a finales del siglo XVIII*. Comunicación al II Simposium de Historia de la Administración. Alcalá de Henares, 1969.

VICENTE PALACIO ATARD.—Ponencia presentada al Coloquio sobre la Historia de las ciudades, celebrado en la Universidad de Niza. Marzo 1969. Publicada en *Annales de la Faculté de Lettres et Sciences Sociales*, de Niza, núms. 9-10, 1969.