

Los inicios de la producción fabril de harina en España (1770-1801)

● JAVIER MORENO LÁZARO
Universidad de Valladolid

Introducción

La harinería es, probablemente, uno de los sectores industriales dieciochescos menos conocidos por la historiografía española. Con excepción de las referencias vertidas por Palacio Atard¹ sobre la implantación de las primeras factorías en torno al Camino Real que comunicaba el puerto de Santander con la meseta, son nulas las noticias de que disponemos sobre los orígenes de esta actividad fabril de tanta importancia para entender la modernización industrial de Castilla la Vieja.

El propósito en esta nota es presentar mis investigaciones sobre los orígenes de la molinera fabril en España. En mi trabajo trataré de identificar las primeras unidades productivas ocupadas en la trituración del trigo, analizando sus características técnicas y las condiciones de explotación de unas harineras cuya actividad vino a alterar sensiblemente el suministro de pan en el país y en las colonias.

Obligado es, en primer lugar, distinguir conceptualmente la producción fabril de harina de la practicada en un molino. El fabricante, a diferencia del molinero, efectuaba acopios de granos y se lucraba de la venta de su producto, lo que le estaba absolutamente vedado al maquilandero, que únicamente prestaba un servicio a los campesinos del contorno molturando sus trigos a cambio de una retribución en especie. Por otra parte, la fábrica gozaba de unas ventajas técnicas, por lo que hacía al tratamiento del grano, la selección de las harinas y la mecanización del proceso productivo, de las que carecía el molino, dotado tan sólo de toscas piedras "del país".

Al igual que sucedió en el resto de Europa, la actividad de estos establecimientos vino a solventar, tímidamente, las traumáticas condiciones en que, durante la segunda mitad del si-

1. Palacio Atard (1960).

glo XVIII, se verificaba el abastecimiento de pan en las urbes españolas, ya que en los molinos no podía obtenerse el producto que requería una población creciente que, además, se inclinaba por el consumo de pan elaborado con "harina en flor", de imposible obtención en un establecimiento maquiladero, lo que hacía ineludible su importación.

La existencia de estas factorías era imprescindible también para atender la pretensión de la administración de satisfacer la demanda antillana con harina autóctona, emulando así la política comercial diseñada en los países vecinos, particularmente en Francia. Esta prioridad hacia el abastecimiento de las colonias se tradujo en una preferencia por la localización de las empresas en zonas costeras, lo que, al tiempo, que facilitó la recepción de granos foráneos, permitió que ciudades como El Ferrol, Bilbao o Santander se convirtieran en grandes centros productores, que al igual que sucedía con Lisboa, Burdeos, Londres o Limerick tenían una misma vocación exportadora.

La harinería peninsular tuvo, por tanto, idénticos estímulos para su nacimiento que los que gozó la del resto de Europa. La rápida difusión de los ingenios franceses reforzó este paralelismo de la molinería española con la continental. Con todo, algunos problemas, provocados por las restricciones legales que aún pesaban sobre la producción y distribución de este bien, por la vigencia de viejos privilegios señoriales y concejiles en la trituración del trigo y por las diletancias en la política arancelaria aplicada por los Gobiernos Ilustrados, distanciaron a la producción castellana de harinas de la francesa o la británica. El resultado de todo ello fue el arcaísmo de nuestra molienda, su desventaja técnico-productiva en relación con la europea y la necesidad que tuvo de auxilio arancelario para preservar su protagonismo en el mercado nacional y ultramarino. Analizar las causas del retraso de la molinería nacional en sus inicios es, precisamente, el objetivo de mi investigación y del trabajo que aquí presento.

Las rémoras tecnológicas de la Harinería Española

Diversas fuentes documentales permiten conocer las características técnicas de las harineras surgidas en el último cuarto del siglo XVIII. Por una parte, tenemos los papeles redactados por los miembros de la Junta de Comercio y Moneda, a quienes competía la facultad de otorgar a la factoría el título de "Real Fábrica", y, por otro, los informes de los Reales Consulados sobre su actividad. Pero, sin duda, las noticias más explícitas son las ofrecidas por los protocolos notariales. El arriendo o compra del salto sobre el que se alzaría la harinera, la formación de una sociedad mercantil para su beneficio y la contratación de operarios son algunos aspectos que esta generosa documentación desvela. La visión excesivamente estática que supone el estudio exclusivo de este tipo de escrituras, puede ser sorteada y completada con los poderes notariales otorgados por los fabricantes, y con aquellos protocolos en los que se detallan el inventario de sus bienes y deudas. Finalmente, el cómputo de las expediciones a América permite formular certeras consideraciones sobre la trayectoria de la producción y el grado de aprovechamiento de la capacidad de trituración. Las notas que siguen son el resultado, precisamente, de la consulta de esta documentación.

Lo primero que se puede destacar es que los grandes núcleos harineros del país se ubicaron en la costa cantábrica. El Ferrol, con la factoría del francés Jean Lestache, que inició sus trabajos en 1773, y la de Lambey, construida en torno a 1800, Bilbao (las de "Ardanz y Bengoa", "Gana y Cía" y "Francisco de Amezaga") y Tolosa (las harineras "San Antonio el Real" y "La Misericordia"), fueron algunas de las ciudades productoras. Sin embargo, estos centros estuvieron lejos de alcanzar la vitalidad y las dimensiones de la molturación castellana, que llegó a contar con 19 factorías entre 1753 y 1801 (cuadro I).

CUADRO I
FÁBRICAS DE HARINAS EN EL CAMINO HARINERO Y EN LOS ENTORNOS
DEL CANAL DE CASTILLA (1753-1801)

Localidad	Propietario	Fecha Constr.	Nº Emplea.	Nº Piedras	Capacidad Molturación (fanegas/año)
SANTANDER					
("La Venera")	J. Fdez de Isla	1753	?	?	?
ZORITA	Cía de Longistas	1779	?	6	?
SANTANDER	José Pouch	anterior a 1786	?	?	?
SANTANDER					
("La Reyerta")	F.A. del Campo	1786	?	?	?
ACUERO	F. Sayús	1796	30	?	15.000
SANTANDER	S. de Aldama	1788	?	7	18.000
SANTANDER	J. Gtez del Arce	1797	?	?	?
CAMPUZANO	Capanaga, Mazárraga,				
	Ugarte y Zuloaga	1779	39	12	50.000
LAS CALDAS	?	1785	?	?	?
BARREDA	Capanaga, Mazárraga,				
	Ugarte y Zuloaga	1785	?	?	?
BARCENA DE PIE DE					
CONCHA	J.V. de Villegas	1796	?	5	?
STA CRUZ DE IGUÑA	L. Barredo	1796	?	?	51.000
LANTUENO	L. Macho de Quevedo	1778	?	?	7.000
REINOSA ("Las Fuentes")	F. Macho de Quevedo	1797	?	?	?
PESQUERA	J. Ruíz de Quevedo	1801	?	?	?
AGUILAR DE CAMPOOJ.	Díaz de Lavandero	1797	30	4	51.100
MONZON DE CAMPOS	F. Durango	1786	?	12	30.000
VILLALUMBROSO	E. Guzmán y Cía	1796	?	?	?
GRUJOTA	Canal de Castilla	1796	?	?	?

Las rentas de localización que generaron dos obras públicas realizadas con el objetivo de facilitar la extracción de los excedentes cerealícolas del interior -el Canal de Castilla y el Camino Real de Santander a Reinosa-, convirtieron esta región en el epicentro de la molturación nacional.

En su mayor parte, las nuevas factorías se alzaron sobre establecimientos ya existentes, de propiedad señorial, que fueron cedidos a los fabricantes en censo o en arrendamiento.

La instalación de estas fábricas correspondió, en su conjunto, a técnicos franceses. A ellos se debió la introducción en España de las piedras de La Ferté-Sour-Jarre y las técnicas propias de la "molienda económica", consistentes en ingenios para la limpia y selección de la materia prima, su trituración progresiva, que permitía alcanzar en cada pasada del grano por las piedras harina de distinta calidad, y la mejora del producto final con el uso de los cedazos. Mayor retraso presentaba la mecanización de estos procesos. Los logros en este terreno del maquinista Oliver Evans no fueron conocidos en nuestro país hasta 1815, en que el Marqués de Casa Irujo montó en Cádiz, según el "sistema americano" y movida por una máquina de vapor, la harinera "San Carlos", aunque en ella las tareas de transporte y limpia del grano y cernido, la clasificación y el empaquetado de la harina continuaron siendo estrictamente manuales.

Algunos fabricantes optaron por establecer la maquinaria propia del cernido de la harina en otro edificio independiente de la fábrica, empleándose caballerías para el movimiento de la misma. Esta separación espacial de los procesos de triturado del trigo y selección de la harina se tradujo en un crecimiento de los costes y en una pérdida de economías de escala. Es más, el industrial, caso de no disponer de suficientes muelas en su establecimiento, solía contratar la molturación de sus granos en un molino maquilero para proceder después al cernido de la harina en su factoría, arcaísmo vigente en la molinería nacional hasta 1860.

La nula divulgación del vapor, fuerza motriz comunmente empleada en las harineras británicas, hizo que estas fábricas fueran muy dependientes del caudal de los ríos en cuyas vertientes se ubicaban, de modo que, con excepción de las de Aguilar y el Ferrol, ninguna de ellas molturaba más allá de 12 horas diarias, ni lo hacía en los meses estivales, cuando los precios del transporte terrestre y de los fletes marítimos eran más acomodados.

Estas carencias energéticas, fruto del escaso caudal que daba movimiento a sus rodesnos y también de las restricciones a su aprovechamiento intensivo impuestas por instituciones eclesiásticas y concejos, titulares de establecimientos ribereños del mismo cauce, que hacían valer sus privilegios sobre el agua como medio para evitar la ruptura de su monopolio comarcal en la oferta de harinas que suponía el trabajo de las harineras, se tradujo en una mínima dotación de piedras en las factorías españolas. El tamaño medio de planta para las harineras castellanas en activo en el último cuarto del siglo XVIII no era superior al que se necesitaba para dar movimiento a 8 piedras, y estaba lejos de las dimensiones europeas. La presencia de factorías muy reducidas, sostenidas por modestos capitales cuya única virtud era su ubicación en las proximidades del puerto de Santander, fue la tónica habitual en la molinería regional durante decenios.

Los ritmos de trabajo en estos establecimientos fabriles venían marcados por las consignaciones de harina a América y, consiguientemente, por los dictados de política arancelaria sobre la comercialización de este producto. Para las fábricas de la Montaña, las ventas de harina en Cuba y Tierra Firme se cifraron en 1785 en un 72% de su capacidad de producción teórica, ratio que descendería a un 20% para los años de fuerte recesión del tráfico, como los comprendidos entre 1790 y 1796. Es más, en Santander se establecieron dos fábricas modes-

tas (las de Gutiérrez del Arce y F. A. del Campo) que tan sólo molturaban cuando existían certeras posibilidades de venta en La Habana.

La materia prima era adquirida, en su mayor parte, en Tierra de Campos. Las limitaciones a la adquisición de grano que determinaban los privilegios de los Cinco Gremios Mayores de Madrid y los recargos fiscales que gravaban estas transacciones, obligaron a los fabricantes a hacer uso de otros mecanismos para el acopio de granos, como el arrendamiento de rentas señoriales o el préstamo en especie, cuando no recurrían a la importación si ésta estaba permitida por las autoridades arancelarias. Una vez más, la consulta de las escrituras notariales resulta imprescindible para describir la concurrencia de los harineros en el mercado de trigo.

El papel de la demanda

Como señalaba con anterioridad, el principal aliento en la actividad de estas fábricas pioneras fue la demanda antillana. En ausencia de cifras agregadas para el conjunto del país sobre las exportaciones de este producto a América y de series del tráfico de puertos de tanto relieve en la expedición de harina norteamericana desde la metrópoli al Caribe, como los de Cádiz o Málaga, las únicas cifras disponibles de este giro son las de Martínez Vara² para las extracciones de polvo desde el puerto de Santander, aún cuando presentan ciertas lagunas cronológicas y notables disparidades con los datos vertidos por otras fuentes.

Sea como fuere, sus cifras, completadas con las suministradas por el Real Consulado y las publicadas en la prensa mercantil de la época, permiten estimar el grado de penetración del producto castellano en el mercado caribeño. Fueron, en este sentido, los años 80 los de mayores consignaciones a América, y también los que contemplaron un más tenaz y efectivo monopolio colonial en materia de consumo de harinas. Con todo, no estuvo exenta de ciertas fisuras esta teórica posición de privilegio castellano en el suministro a las colonias. La más notable de ellas fue la necesidad de reexpedir harina norteamericana y francesa, dada la incapacidad de las factorías nacionales de producir las que requería el abastecimiento regular de urbes como Caracas o La Habana. El arraigo del contrabando norteamericano en las posesiones hispanas, auspiciado por las propias autoridades consulares al servicio de la Corona en Filadelfia, relativizaría, aún más, los logros de los gobiernos ilustrados en lo que hace al tráfico de harinas.

El estallido del conflicto franco-británico en 1793 y las consiguientes dificultades en la navegación que impuso la guerra quebraron este fugaz esplendor de la comercialización del polvo castellano. La eliminación de los derechos arancelarios a la reexportación de harina extranjera y la tolerancia al tráfico directo entre los puertos norteamericanos y La Habana fueron los responsables de la dramática agonía del comercio santanderino.

Se iniciaba así el declinar de la producción nacional, que fue aún más intenso desde que en 1798 el gobierno resolvió conceder el privilegio exclusivo de abastecimiento del conjunto de harinas que precisaba la isla de Cuba, todas ellas obtenidas en las factorías norteamericanas, al Conde de Mompo, política que se mantuvo hasta 1820.

2. Martínez Vara (1987), pp. 183-198.

Esta vinculación con la demanda colonial dejó al sector a merced de los dictados arancelarios y del posicionamiento diplomático español en los diversos conflictos suscitados con las potencias europeas. El resultado de tal sumisión fue la clausura de la práctica totalidad de las harineras castellanas en torno a 1803.

Diffícilmente la continuidad de su trabajo podía verse garantizada por la demanda nacional, dado el escaso montante de harinas castellanas que se consumían en el país. Así las cosas, la regularidad en los suministros de pan a las ciudades españolas pasó por la recepción de importantes cantidades de harinas norteamericanas y francesas y el recurso a los viejos molinos maquileros.

Resulta, en cualquier caso, extremadamente complejo cuantificar las ventas de harina autóctona en el mercado nacional. Las únicas cifras disponibles, que presento en el cuadro II, son las referidas al tráfico de cabotaje desde el puerto de Santander en el período 1766-1785. Estas han sido elaboradas a partir de las anotaciones de concesiones de guías de transporte a los especuladores santanderinos por las autoridades consulares burgalesas, precisas para el envío de harinas a otros puertos. A pesar de la modestia de estas partidas, el crecimiento sostenido de las ventas en los ámbitos costeros de la península, particularmente en Galicia, es indicativo de estos tímidos inicios de la integración del mercado nacional harinero (en 1785 se puede estimar en un 12% la producción castellana de este bien que era adquirido en el litoral). De manera paralela a esta intensificación de las ventas remitió la extracción de trigo, alcanzando ésta valores apreciables sólo en los años centrales de la década, como consecuencia de los pésimos resultados de las cosechas francesas y del descenso de las importaciones de grano originario del país vecino.

CUADRO II

EXPEDICIONES DE HARINAS Y TRIGO DESDE EL PUERTO DE SANTANDER CON DESTINO A PUERTOS DE LA PENÍNSULA (1766-1785)

Año	Harinas (barriles)				Total	Trigo (fanegas)
	País Vasco	Galicia	Regiones de destino			
			Andalucía	No figura		
1766	-	12	-	-	12	4.273
1770	-	-	-	-	-	5.712
1773	-	96	-	-	96	8.625
1774	-	208	-	617	825	65.717
1775	-	653	-	-	653	57.692
1777	-	-	-	-	-	4.889
1780	-	242	-	-	242	199.790
1782	-	945	-	197	1.142	76.387
1784	1006	490	33	18	1.547	144.063
1785	-	811,4	80,8	4	896,2	151.073

Fuente: Elaboración propia en base a las anotaciones de los Libros de Aduanas de Santander. Archivo de la Diputación de Burgos (Real Consulado)

No dispongo de otras referencias cuantitativas sobre las ventas de harinas en el interior del país. En todo caso, sabemos que el ejército figura entre los principales clientes de los harineros nacionales, en quienes recaía, en su mayor parte, la condición de “factor de aprovisionamiento de granos” a su servicio o al del Banco de San Carlos.

Más complejas de describir son las condiciones de distribución de este bien en Madrid. Aun cuando, según el testimonio de Larruga³, el montante de harinas castellanas consumidas en la Corte alcanzó una estimable magnitud, pienso que las expediciones a esa plaza fueron esporádicas y poco cuantiosas. Los Cinco Gremios Mayores adquirían en Castilla, básicamente, trigo que era molturado por los fabricantes de pan (este protagonismo de los tahoneros, algunos de ellos franceses, en la molturación madrileña pervivirá hasta mediados del siglo XIX), por lo que las posibilidades de acceso de los productores montañoses y terracampinos a este mercado eran muy reducidas.

La crisis de subsistencias de 1789 abrió un largo período de recesión de las ventas de harina castellana en el resto del país. Los expedientes elevados por los municipios a la Secretaría y Superintendencia de Hacienda, para obtener el permiso de importación de harina extranjera, dan cuenta del sensible crecimiento de los suministros norteamericanos en los ámbitos litorales, que habría de prolongarse durante tres décadas.

En suma, los primeros pasos de la molinería fabril española se vieron amordazados por las dificultades de acceso al mercado nacional y por la paulatina pérdida de posiciones en el caribeño, en favor de los fabricantes norteamericanos. Ambas circunstancias explican el raquitismo de la harinería nacional en el período 1803-1815 y la ausencia de inversiones en el sector.

3. Larruga (1785-1800), Tomo XXXII, p. 28.