

Actividad mercantil en una ciudad de la periferia. Cartagena, 1713-1715

CÁNDIDO ROMÁN
Universidad de Murcia

1. PANORAMICA GENERAL DEL COMERCIO EN EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL

Para las tres grandes potencias marítimas del momento, Francia, Holanda e Inglaterra, el Mediterráneo tenía una importancia secundaria de rivalidad potencial. Podían obtener materias primas, a cambio de exportar productos textiles, quincallería y pescado.

Así pues, el comercio del Mediterráneo Occidental hay que considerarlo como complementario en consecuencia de un comercio a gran escala procedente de las nuevas colonias. Los holandeses e ingleses realizaban la labor de intermediarios entre la Europa del norte y del sur. Remitían al Extremo Oriente, lienzos y plata; recibían los productos coloniales, como canela, clavo, nuez moscada, pimienta, té, laca, algodón, azúcar, etc.

En otro orden de cosas, el poderío naval de las distintas naciones se medía por la cantidad de embarcaciones que poseía. Inglaterra tras crecer muy rápidamente antes de 1688, se estancó durante las guerras y reemprendió su crecimiento después de 1713 a un ritmo más lento pero todavía fuerte. Francia en 1730 disponía ya de 1.657 barcos y de 3.707 barcazas, mientras que en 1686 sólo tenían 756 barcos y 3.226 barcazas ¹.

Al contrario de España, el poderío naval se hallaba en franca decadencia como lo muestran las cifras elaboradas por García-Baquero. De un total de 492 navíos mercantes de origen conocido sólo 130 (26,41 %) fueron fabricados en astilleros nacionales mientras que los 362 restantes

¹ Jacob M. PRICE. Cambridge. University Press, tomo VI, p. 631.

(73, 57 %) fueron en el extranjero. Esto significa que las tres cuartas partes del tráfico colonial era realizado por embarcaciones extranjeras ².

Durante la Guerra de Sucesión española el volumen del comercio internacional fue al principio alto, por lo menos en Inglaterra y Holanda. Después de 1704 el comercio se mostró menos activo hasta la firma de la paz en 1711. A partir de esta fecha, el volumen físico del comercio aumentó y sólo se vio frenado por el período de dificultades financieras de 1720-21 ³.

Dentro de esta panorámica global hay que enmarcar la propia dinámica económica regional, a la hora de valorar datos y volúmenes.

1.1. El marco regional

Cartagena junto con Alicante constituyen los dos polos de atracción comercial del Levante peninsular. Ya desde fines del siglo XVII estaban sentadas las bases económicas y los lazos de penetración mercantiles suficientes como para comenzar el siglo XVIII con un volumen cada vez mayor de géneros. Proceso expansionista, fruto directo de la recuperación demográfica y económica que estaban experimentando distintos núcleos urbanos que componen el entorno murciano.

En 1669, gracias a la memoria del Cónsul francés en Alicante Robert Prégent, obtenemos una amplia visión de cómo se desarrolló la propia dinámica comercial y qué agentes participaron en ella ⁴:

...«estos productos coloniales traídos por holandeses e ingleses serán más tarde redistribuidos por embarcaciones de menor tonelaje (tartanas, balandras, y saetías) por todo el resto de la costa levantina».

Es frecuente la presencia de embarcaciones cuyo patrón es de Huelva o Málaga, dedicados a la redistribución a menor escala de productos coloniales. Estas mercancías eran contratadas por comerciantes extranjeros que tenían contactos en las principales ciudades mercantiles del litoral.

Según el cónsul francés:

...«Las flotas de Provenza compuestas de buques y saetías, traen a Barcelona, Valencia, Alicante y Cartagena anualmente unos 2.500 fardos de lienzo de Lyon, fabricados en su mayor parte en Alemania, por un valor de cien libras cada uno. Esta flota también trae cierta quincallería de poco valor, así como manufacturas de Oriente, especialmente telas azules para almohadones y unos treinta o cuarenta fardos de lienzo. En el comercio de cabotaje entre Cataluña, Valencia y Murcia no intervienen más de veinte a veinticinco saetías de diferente tonelaje...»

Esta veintena de saetías se duplicará en número cuando el eje comercial este-oeste que une Murcia con Castilla, se sustituya por el eje meri-

² Antonio GARCÍA-BAQUERO: *Cádiz y el Atlántico*. Sevilla, 1976, p. 236.

³ Jacob M. PRICE: *op. cit.*, p. 650.

⁴ Henry KAMEN: *La España de Carlos II*. Barcelona, 1981, p. 187.

diano que parte de Inglaterra, pasa por Francia y termina en la España mediterránea.

La actividad comercial dará un importante giro de orientación con respecto al siglo anterior. En efecto, los productos locales como miel y vino, se verán postergados a un segundo plano frente al auge de tres materias primas ya conocidas: seda, sosa y esparto ⁵.

La rivalidad y competencia con el puerto de Alicante irá en aumento según transcurra el primer tercio del siglo XVIII. En 1742 las autoridades alicantinas se alarmaron del papel cada vez más importante de Cartagena y pedirán a Madrid que se tomen medidas aduaneras:

«Que en Cartagena se exiga los derechos de almorajifazgo de los géneros y efectos que se consuman en dicha ciudad, se aplique el arancel de diezmos en los que salgan para el interior, a fin de no perjudicar a Alicante» ⁶.

De esta manera, Alicante conseguirá ser el único enclave portuario donde las mercancías podían entrar y salir con unos aranceles aduaneros muy por debajo de la media nacional. En efecto, según Peyrón, una de las razones que más había contribuido a la riqueza y al comercio de Alicante era que los derechos de entrada y salida eran allí menos onerosos que en Valencia y Cartagena, lo que había hecho «disminuir el comercio de esas dos ciudades a favor de éste, es, por decirlo así, el puerto de todas las expediciones a Italia» ⁷.

El proceso de recuperación iniciado por la región murciana a fines de siglo XVII, conocerá un gran salto al coincidir con el despertar comercial, la explosión demográfica y el crecimiento de la agricultura. Esta recuperación se hará de fuera-adentro, de los puertos y grandes núcleos hacia las áreas rurales. Prueba de ello es la presente investigación, donde cifras, datos y volúmenes son indicativos de una auténtica recuperación económica. Este movimiento hay que contextualizarlo dentro de un proceso mucho más amplio que se estaba dando en toda España: la recuperación de la periferia frente al retroceso del interior.

2. RELACION DE EMBARCACIONES LLEGADAS A PUERTO

2.1. Origen y procedencia

El cuadro I indica nacionalidad, nombre y tipo de embarcaciones más usuales que entraban por este puerto. Así, de un total de 55 navíos, el por-

⁵ *Historia de la Región Murciana*. Murcia, 1984, tomo VII, pp. 45-49.

⁶ A. H. N.: Secta de Hacienda. Colección Ordenes Generales de Rentas. V-1 Leg-8014.

⁷ Juan Frco PEYRÓN: *Nuevo Viaje a España hecho en 1772-1773*. Tomo III de Viajes de extranjeros por España y Portugal de J. García Mercadal. Madrid, 1962, p. 757.

Cuadro I

Mes	Tipo	Nombre	Capitán	Origen
Junio	Navío	San Francisco Javier	Bartolomé Banara	Genovés
	Saetía	Santiago	Josep Patot	Francés
	"	Ntra Sra de la Guardia	Josep Rolan	"
	Navío	La Pritonela	Nobim Termin	"
	Saetía	Virgen de Gracia	Josep Pallet	"
	Galera	La Italiana	Enrique Alejandro	Inglés
	Navío	San Carlos	Carlos Laujier	Francés
"	Ntra. Sra del Buen Viaje	Juan Minuti	"	
Julio	Saetía	Santa Ana	Esteban Icar	Francés
	Navío	La Fama Volante	Josep Pallet	"
	"	La Ventana	Marcos Emont	"
Agosto	Navío	Santa María	Gaspar Bernal	Francés
	"	Genich	Juan Trillet	Inglés
	Galera	Donegal	Jonatan Fister	"
	Navío	Bourdon	Diego Palon	"
Septiembre	Navío	Aoriade	Guillermo Craig	Inglés
	"	Guillermo	Guillermo Cullent	"
	Galera	Pompe	Juan Deun	"
	"	Genich	Juan Trullet	"
"	—	—	Francés	
Octubre	Navío	La Fama Volante	Josep Pallet	Francés
	Pingue	Jesus María	Esteban Icar	"
	Navío	La Sivila	Guillermo Champion	"
	"	Roberto	Eugenio Linch	Inglés
Noviembre	Navío	Genich	Juan Trillet	Inglés
	Galera	Pompe	Juan Deun	"
Diciembre	Navío	Royal Cooc	Luis Frots	Inglés
	"	La María	Andrés Cranfort	"
	Pingue	La Misericordia	Gorge Revese	Genovés
Enero	Saetía	Ntra. Sra. de la Guardia	Juan Rogon	Francés
	Navío	Reina de España	Thomas Rosa	Inglés
	Pingue	Santa Rosa	Domingo Pascal	Francés
Febrero	Galera	Wilovigh	Ricardo Wiat	Inglés
	Navío	Juan Constanes	Joseph Bathelden	"
	"	—	—	Francés
	"	Tres Martinez	Roberto Lauson	Inglés
	"	La Asistencia	Juan Childerston	"
	Pingue	—	—	Francés
	Navío	Amorre	Mericon	Inglés
	"	La Ventana	Marcos Emont	"
"	Reina de las Indias	James Soviden	"	
Tartana	Santa Ana	Pedro Ferbaire	Francés	
Marzo	Navío	Santiago	Josep Patot	Francés
	"	Sra. del Carmen	Juan Bpta. Harp	"

Cuadro I (continuación)

Mes	Tipo	Nombre	Capitán	Origen
	Pingue	San Jacinto	Roel Olivier	"
	Galera	Bynarda	Juan Broyn	Inglés
Abril	Navío	San Juan Bautista	Esteban Moreno	Genovés
	"	Nra. Sra. de Loreto	Bartolomé Banara	Genovés
	"	El Temerario	Casard	Francés
	"	Reina Ana	Eduardo Cabris	Inglés
	"	Nra. Sra. del Buen Viaje	Minuti	Francés
Mayo	Galera	La Honneta	Ricardo Fortune	Inglés
	Navío	Conde de Tolosa	Goutil	Francés
	Saetía	Santiago	Antonio Dañón	Francés
	"	Virgen de Gracia	Joseph Roaln	Francés
	Navío	Rey David	Conigh	Francés

Fuente documental: Archivo Municipal de Cartagena. Sección Comercio Caja-126, Expediente-4.

centaje por nacionalidad es como sigue: 27 barcos franceses (49 %); 25 ingleses (45,5 %); 3 genoveses (5,5 %).

Estos datos muestran una estrecha superioridad francesa seguida muy de cerca por los ingleses y el tremendo retroceso de Génova.

Aparecen embarcaciones las cuales realizan dos o tres viajes y otras permanecen en el puerto hasta que no hayan desembarcado todas sus mercancías. Así, la galera inglesa «Genich» llega a puerto a primeros de agosto y permanece hasta finales de septiembre, emprendiendo un viaje de un mes para volver otra vez en noviembre. La saeta francesa del capitán Rolan llega en junio, vende sus mercancías y marcha al punto de origen, volviendo en enero dirigida por distinto patrón, Josep Patot y en mayo dirigida por Antonio Pañón.

El navío «La Fama Volante» toca puerto dos veces en verano, julio y octubre; el navío «Nuestra Señora del Buen Viaje», francesa, realiza dos viajes, junio y abril; por último el navío «La Ventana» del capitán inglés Marcos Emont desembarca en julio y febrero, representando este último mes diez embarcaciones, los restantes oscilan entre tres y ocho embarcaciones ⁸.

2.2. Tipología y clasificación según tonelaje

Según el cuadro I, se registran cuatro tipos distintos de embarcaciones: Galera, Saetía, Pingue y Tartana. Además aparece un gran número de em-

⁸ Archivo Municipal de Cartagena, Sec. Comercio. Caja 126, Expediente 4.

barcaciones con el título genérico de navío. Estos solían estar provistos de tres palos y velas cuadradas y dos o tres cubiertas y puentes. Hemos de suponer que eran embarcaciones medianas y con una capacidad de carga bastante aceptable.

La saetía era muy parecida a la fragata aunque algo más pequeña: poseía tres palos, trinquete, mayor y mesana, velas latinas y una sola cubierta. Los pingues más pequeños que la saetía poseían tres palos, trinquete, mayor y mesana, velas latinas, popa estrecha y poco puntual. Las tartanas dos palos y velas latinas.

La capacidad de carga de estas embarcaciones oscilan entre un mínimo de 100 Tn y un máximo de 300 Tn. La saetía y el pinguete podían transportar de 100 a 200 Tn, sin embargo la balandra y la tartana no llegaban a 100 Tn ⁹.

Tradicionalmente la capacidad de carga de una embarcación se obtenía según el tipo de velamen y aparejos que tuviera, pero este sistema resultaba difuso y poco eficaz. Para la clasificación según el tonelaje, Chaunu, especifica cuatro tipos: Tonelada-peso; Tonelada de aforamiento; Tonelada de fletamento y Tonelada de arqueo ¹⁰. El mejor método es el de «tonelaje medio de arqueo», obtenido mediante la suma de todos los tonelajes de cada tipo de embarcación que aparece en los registros y su posterior división por el número de casos.

2.3. La presencia anglo-francesa

A pesar de la enemistad con Inglaterra propiciada durante la Guerra de Sucesión y la consiguiente política comercial pro-francesa llevada a cabo por la nueva dinastía borbónica, Inglaterra inundará nuestros puertos y mercados con sus productos.

Según Mac Lachlan ¹¹, las exportaciones británicas en 1722 ascendieron a 600.000 libras esterlinas para España. En 1725 pasaron a 630.000; en 1730 a 770.000 libras; en 1735 ascendieron a 820.000 libras. De los productos introducidos por Inglaterra se han de destacar las manufacturas de lana debido sobre todo al carácter del vestido nacional, siendo su importe a fines del siglo XVIII de 114.280.592 rs/vn a favor de Inglaterra.

Francia, aunque en volumen comercial es desbordada por Inglaterra, se verá favorecida por la política de la nueva monarquía. A nivel regional esta expansión se traducirá en un dominio total de los sistemas de cambios, controlando no sólo el tráfico marítimo sino estableciendo compañías comerciales que les asegure vías de conexión para la obtención de

⁹ A. GARCÍA BAQUERO: *op. cit.*, pp. 240-245.

¹⁰ Pierre CHAUNU: *Sevilla y el Atlántico*, tomo I, pp. 130-132.

¹¹ Jean O. MAC LACHLAN: *Trade and Peace with old Spain*. Cambridge. University Press, 1940, p. 178.

materias primas. Los productos introducidos en este puerto por embarcaciones con pabellón francés son: gorros, sombreros, cintas, encajes, paños, telas, gasas, cueros, libros, muebles, abanicos, mercería, joyería, granos, legumbres, aguardiente, pimienta, azúcar, brea, alquitrán, algodón, seda, queso, plumas de escribir y drogas ¹².

3. MERCADERES Y NEGOCIANTES

3.1. Estatus socio-económico y nacionalidad

Las ventajosas condiciones geográficas, así como la salida más importante de las materias primas procedentes del interior del Reino de Murcia, harán que Cartagena sea preferida por los comerciantes extranjeros, especialmente franceses.

Tras la Guerra de Sucesión, los comerciantes se establecían libremente, mientras que en las últimas décadas del XVII, habían sido objeto de dificultades impuestas por la Corona. Prueba de ello, es la Real Cédula de 13 de abril de 1690 mandada por Carlos II:

«... que se pasen oficios eficazes a los embajadores para que los correos no les traigan cajitas y paquetes con abanicos, relojes y cintas y otros géneros de Francia...» ¹³.

De los comerciantes contabilizados en el cuadro II, presenta un total de 37 individuos, existiendo una gran diferencia en cuanto al importe de las cargas. En efecto, la firma francesa Despuch y Fornal desembarcó productos por un valor de 125.360 rs/vn, cantidad muy superior si la comparamos con lo desembarcado por Pedro Antonio Pereti que sólo asciende a 2.720 rs/vn.

Consultado el padrón de vecinos de Cartagena fechado en 1715, nos da un cómputo de 1.030 vecinos que multiplicado por el coeficiente 4 suponen un total de 4.120 habitantes, quedando excluidos religiosos y gentes de permanencia eventual ¹⁴.

El número de extranjeros establecidos en Cartagena es el siguiente: franceses, 31; genoveses, 9, e ingleses, 1. Entre los franceses nueve de ellos realizan funciones de caldereros, buhoneros y taberneros. Su localización la encontramos distribuida por toda la ciudad: Pta. de Murcia (Antonio Mesnac); Barrio San Roque (Miguel Guillones y Benito La Cruz); Jabonerías (Pedro Laescura); Gomera y Roca (Juana Tousana y Juana So-

¹² A. M. C.: *op. cit.*

¹³ A. H. N.: Sec. Hacienda, leg-8009.

¹⁴ A. M. C.: Caja 32, Expediente 3.

ventallo) calle Principal (Julio Lafron); Plaza de Carnecerías (Antonio Carcasona y Juan Suc), el cónsul francés Josep Dumas tenía su residencia en dicha plaza.

La actividad francesa, se manifestará incluso en el aspecto educativo y cultural. En efecto, según un memorial de 1743:

«... Pablo Fourcabal pide licencia para poder enseñar a leer escribir y contar, cambio de monedas, reducción de pesas y medidas y llevar y regir partidas dobles de libros de comercio, a los niños y demás personas que quieran aprender...»¹⁵

En cuanto a los genoveses, calle Mayor (Andrés Rato, comerciante); calle del Escorial (Agustín Gondona, comerciante); calle Santa Ana (Domingo Gamba, tabernero y Gerónimo Buitrago); calle San Sebastián (Jacomo Manito, comerciante); calle Nueva y Jara (Angelo M.^a del Pozo), Molinete (Miguel Baratillo, buhonero); Plaza Principal (Carlos M.^a Rizzo, comerciante al por mayor); calle del Alto (Francisco Abate).

Los comerciantes ingleses no podrán establecerse tan fácilmente como los franceses y de hecho sólo el cónsul de Inglaterra Juan Ricard se halla domiciliado en la ciudad (calle Osuna).

Estos negociantes se encuentran formando sociedad, aún cuando fuera en su forma más elemental, combinando el comercio de productos de consumo habitual con el de la importación de objetos de lujo procedentes de Francia e Italia y que con frecuencia reexportaban al interior de la península, casi siempre a la Corte¹⁶.

3.2. Volumen total de las mercancías desembarcadas

La vida mercantil se hallaba regulada por una Junta de Comercio, organismo central llamado a entender en todas las materias referentes al tráfico y comercio, y por los consulados, que administraban justicia y tenían a su cuidado la conservación de los puertos.

La nivelación de los aranceles portuarios en toda España comenzaría a aplicarse terminada la Guerra de Sucesión. Consistiría en una imposición del 15 %, del que un 7,5 % debía aplicarse a la hacienda municipal y el restante 7,5 % a la Real Hacienda. Según el cuadro II, los impuestos municipales en sus tres modalidades «medio por ciento», «almotacenia» y «molaje» recaudaría un total de 23.755 rs/vn sobre un cómputo de 796.141 rs/vn que es el importe de las mercancías desembarcadas.

¹⁵ A. M. C.: Ac. Cap. 1743. Ses 2-VII. fol. 94.

¹⁶ Enrique GIMÉNEZ LÓPEZ: *Alicante en el s. XVIII*. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen, p. 340.

Cuadro II

Relación de comerciantes establecidos en Cartagena, así como el importe de las mercancías desembarcadas por este puerto.

Comerciante	Importe rs/vn	Propios rs/vn
Carlos María Rizzo	—	—
Varios sin especificar	76.502	2.121
Luis Novis	11.040	109
Juan Lobregat	—	—
Despuch y Fornal	125.360	1.275
Agustín Moreno	6.560	444
Diego Ricar	—	—
Román y Fabre	15.300	224
Pedro Laujier	14.152	406
Pedro Olivier y Cia.	50.520	604
Amiel y Fuzati	58.200	801
Claudio Brunet	54.770	807
Sebastian Cadamartori	10.080	427
Agustín Grandona	7.200	77
Guillermo Enriquez	60.130	665
Juan Benito Barravino	28.058	462
Jorge Cherme	19.116	2.434
Macho Beltrandi	26.060	342
Juan Bautista Rasco	37.074	496
Lázaro Conte	37.079	407
Juan Antonio Pereti	2.720	94
Angel María Pozo	52.360	916
Nicolas Malatesta	5.440	55
Francisco Teisera	6.900	91
Pedro Cardona	19.800	432
Pedro Periel	13.840	136
Andrés Pillet	—	—
Juan Aurier	—	—
Oliver Sambanlises	—	—
Esteban Lamberto	43.850	553
Juan Margarit	4.830	39
Joseph Bonet	—	—
Pedro Berger	—	—
Francisco Mounier	—	—
Baltasar Lesbos	—	—
Hoc Bartolon	3.800	45
Alonso Rionegro	5.400	70

La almotacenia era el derecho que se pagaba al almotacén por realizar su trabajo, el cual consistía en controlar los pesos y medidas. El mollaje, muestra a todas luces la incapacidad municipal de proporcionar gratuitamente los más elementales servicios públicos. En efecto, su importe iba destinado a la conservación del puerto y sueldo de los trabajadores:

«... de cada fardo inglés, que entra en la Aduana, manifestarle y volverlo a enfadar y sacarlo para su carga, un real de vellón. Por fardo de Italia y por los mismos trabajos, real y medio de vellón. Los fardos de Holanda por los mismos trabajos, dos reales, excepto los lienzos de la Rosa que por ser mayores se ha de pagar cuatro reales fardo...»¹⁷.

El fiel encargado del muelle en la puerta principal Nicolás Martínez Fortún (que al mismo tiempo goza del oficio de caballero capitular) hará la data de la siguiente forma:

«... primeramente doy en data mil cien reales de vellón por mi salario de un año de tal fiel... 1.100, también doy en data veintitrés mil setecientos cincuenta y cinco reales y un maravedí de vellón que por resto de esta cuenta he entregado a Joseph Bonet mayordomo de Propios de esta ciudad como consta de este recibo al pie de letra... 23.755»¹⁸.

4. ANALISIS DE ALGUNOS PRODUCTOS

4.1. Productos coloniales y especias

Dentro de la diversidad de mercancías llegadas a puerto durante 1713-14, hay que tener en cuenta la nada despreciable cantidad de productos coloniales. Los navíos franceses e ingleses eran portadores de estas mercancías destinadas al consumo dentro de las élites sociales más privilegiadas.

Dos rutas hacían llegar estos productos a Cartagena, la primera desde Cádiz donde los navíos reembarcaban las mercancías llegadas de las Indias Occidentales y, la ruta que venía del Levante cargada fundamentalmente de productos del Lejano Oriente.

Las cantidades desembarcadas son pequeñas en comparación con otros puertos de mayor envergadura como Alicante y Valencia, pero indicativos de una demanda cada vez mayor por parte del patriciado urbano y niveles medios de la sociedad murciana.

Las especias más usuales eran: clavillo, 118 libras; canela, 600 libras; cacao, 48 arrobas; y pimienta, 93 arrobas.

Mención aparte merecen las maderas nobles y palos tintóreos traídos de Centroamérica. Para el período 1717-1738, la importación de estas maderas ascendió 95.604 arrobas, suponiendo el 3,38 % del total de las mercancías desembarcadas durante este período en Cádiz¹⁹.

¹⁷ Eduardo CAÑABATE NAVARRO: *Ordenanzas de los gremios de Cartagena en el s. XVIII*. Murcia, 1962, p. 21.

¹⁸ A. M. C.: Sección Comercio, *op. cit.*

¹⁹ A. GARCÍA-BAQUERO: *op. cit.*, p. 339.

Las maderas más solicitadas eran: Sándalo, 120 arrobas; Palo Brasil, 446 arrobas, y Palo Campeche, 32 arrobas. De estas maderas se extraían colorantes para tejidos y pintura en general, se encontraban en toda América meridional, eran duros y tenían colores negruzcos.

Debido al avance de las roturaciones en la región, la apicultura se verá relegada a un segundo puesto frente a la introducción cada vez mayor de otro edulcorante: el azúcar. España importó en el periodo 1717-1738 un total de 194.380,50 arrobas ^{19bis}.

Los cultivos del azúcar se habían desarrollado rápidamente en la *Martínica*, *Guadalupe* y *San Cristóbal*. La llegada masiva de esclavos a fines del siglo XVII a Santo Domingo daría un gran impulso a los cultivos de azúcar. A partir de 1713 se convirtió en el principal centro productor francés. Para 1714 las importaciones de azúcar, a pesar de los altibajos de la guerra, superaban ya en un 150 % el nivel de 1698, y en 1733 este nivel se cuadruplicó ²⁰.

El azúcar, como el resto de los productos coloniales llegados a Cádiz, necesitaban de una flota de embarcaciones de reducido calado que los distribuyera por todo el litoral mediterráneo. Este tipo de comercio ligado estrechamente a la costa, da a Cartagena una especial importancia ya que junto con Alicante serían los principales puntos donde se redistribuye el azúcar y el cacao para Castilla la Nueva y Madrid ²¹. Ver gráfico 1.

5. ACTIVIDAD EXPORTADORA

5.1. Sosa y barrilla. Una buena fuente de ingresos para el Concejo

El área de dispersión de la barrilla llega en territorio alicantino por el norte hasta Villajoyosa, por el oeste hasta Novelda y continúa por el sur hacia tierras murcianas, donde abarca una buena parte del campo de Cartagena y las llanadas extendidas a lo largo de la cuenca del Sangonera, para continuar más allá de Almería; estos límites venían a enmarcar las zonas barrilleras más ricas de la Península ²².

La especie habitual que se daba en nuestra región era la *Halogeton Sativus* L., que es barrilla fina o espejuelo. Este cultivo de secano se alternaba con trigo y cebada, en años de lluvia rendían los cereales y se perdía la barrilla, sucediendo lo contrario en años de sequía. Así, pues, la barrilla se nos presenta como un producto alternativo para el agricultor cartage-

^{19bis} *Ibidem*.

²⁰ Jacob M. PRICE: Cambridge. University Press, tomo VI, p. 617.

²¹ Enrique GIMÉNEZ LÓPEZ: *op. cit.*, p. 376.

²² ANTONIO GIL OLCINA: «Explotación y cultivo de las plantas barrilleras en España», en *Estudios Geográficos*, 1975, n.º 36, pp. 453-478.

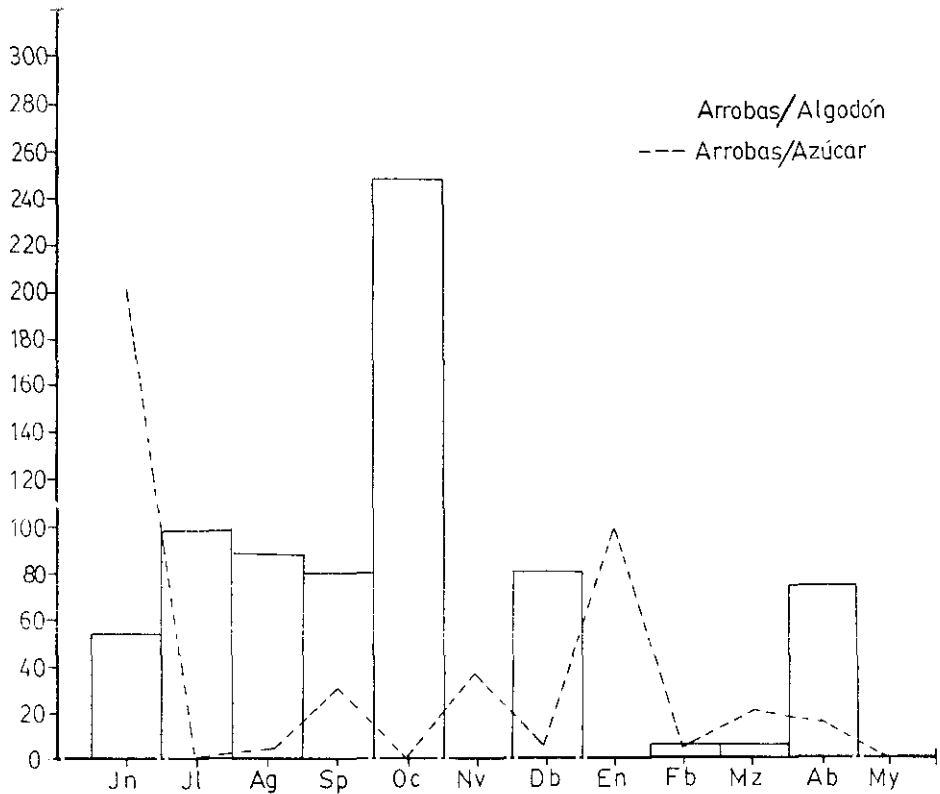


GRAFICO 1

nero, que al menos tendrá aseguradas sus producciones anuales. Estaba localizada fundamentalmente en el área del Almarjal en la Marina del Mar Menor. Así, reunido el cabildo en sesión del 29 de agosto de 1720 se dispuso dar:

«... a Juan de Lorca vecino de ella en arrendamiento el fruto silvestre de sosa de la marina del Carmolí costa de Levante baldíos de esta ciudad por tiempo y espacio de nueve cosechas...»²³.

Este arrendamiento supuso para el Concejo la cantidad de 1.800 rs/vn. Controlar la producción y comercialización de la sosa y barrilla fue el principal objetivo por parte del municipio, al igual que obtener un cargo relacionado con estos productos. En el Cabildo del 4 de febrero de 1713, se asignan 200 ducados al año, al caballero capitular encargado de percibir el arbitrio de la sosa y barrilla, el cual consistía en un real por quintal²⁴.

²³ A. M. C.: Ac. Cap. 1719-1722, fol. 42.

²⁴ A. M. C.: Ac. Cap. 1713-1715. Sesión 4 de febrero, fol. 4.

Es posible que el Concejo ajustara la cuantía del arbitrio según la cosecha obtenida. El Supremo Consejo de Castilla en un Real Despacho del 14 de marzo de 1741 mandó que anualmente el Ayuntamiento de Cartagena nombre dos de sus capitulares, que no sean cosecheros de barrilla, y dos labradores con objeto de obtener información sobre su abundancia o escasez ²⁵. No obstante, las alteraciones de precios durante el paso de los años, serían mínimas. Así queda constatado en un documento de 1758, donde se seguía cobrando un real por quintal de sosa y barrilla.

5.1.1. *La exportación, monopolio de una minoría*

La importancia de la comercialización de estos productos queda justificada por el elevado número de participantes en el proceso exportador.

En él intervienen individuos pertenecientes a las más variadas escalas sociales. Desde el pequeño labrador hasta el caballero capitular propietario de grandes extensiones barrilleras.

Los comerciantes, siempre obtuvieron grandes ventajas ya que compraban la barrilla a precios bajos a los labradores y en perjuicio de éstos. Por ello en 1698, el concejo se plantea la necesidad de poner precio a la barrilla para los mercaderes y hombres de negocios:

«... Los labradores han de tomar fiado en el curso del año de los mercaderes, las ropas que han de menester y se obligan a pagarle su importe en barrilla al precio que corriese al tiempo de la cosecha el cual hacen los mismos mercaderes a su arbitrio y a más utilidad suya que de los labradores» ²⁶.

A fines del siglo XVIII, el cultivo de la barrilla era fuente de ventajosas ganancias. Townsend cuenta que en la comarca de Cartagena, en lugar de barbecho, sembraban barrilla, obteniendo de ella de 10 a 12 qss sobre una fanega. Asimismo, si por falta de lluvias la cosecha de trigo no tenía buen éxito, en la buena estación sembraban también esa tierra de barrilla y, suponiendo que el precio del mercado sea de 40 reales el quintal (q) esa cosecha era más provechosa que la mejor recolección de trigo. El precio medio podía ser mucho más elevado, pero el valor de dicho artículo subía y bajaba con una gran variedad y se vendía algunas veces a 120 reales el quintal ²⁷.

Durante 1713-14, el volumen total de sosa y barrilla embarcada ascendió a 33.871 qss. De los 63 comerciantes registrados, 11 de ellos acaparan el 47.3 % de lo exportado que es igual a 16.026 qss.

²⁵ Joaquín GRÍS MARTÍNEZ: «La barrilla del campo de Lorca en el s. XVIII», en *Areas* n.º 2, Murcia, 1982, p. 33.

²⁶ A. M. C.: Ac. Cap. 1698, Ses-3 de noviembre, fol. 232.

²⁷ José TOWNSEND: «Viaje a España hecho en los años 1786 y 1787», en *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, de J. García Mercadal, tomo III, p. 1601.

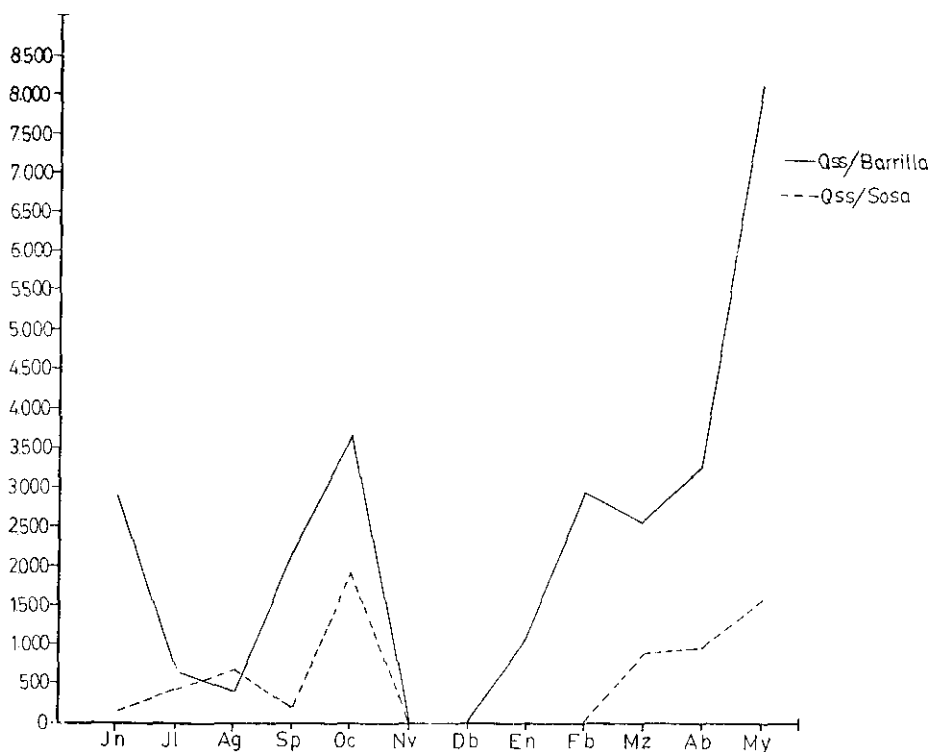


GRAFICO 2

Los comerciantes más importantes son: Vicente Fajardo, 1.891 qss; Esteban Lamberto, 1.805; Lázaro Conte, 1.778; Pedro Perier, 1.735; Juan Bautista Vasco, 1.557; Juan González, 1.442; Catalina de Lorca, 1.431; Juan Llobregat, 1.419; Carlos Rizzo, 1.011; Claudio Brunet, 1.956 qss (de sosa).

5.2. Esparto y libán, productos complementarios

El esparto forma junto a la sosa y barrilla, las dos materias primas de mayor volumen exportado por Cartagena, durante la primera mitad del siglo XVIII.

Se desconocen las producciones de esparto, por no estar gravado por el diezmo eclesiástico, ya que se consideraba como un producto natural. No obstante, cabe pensar que aunque en menor cuantía que la sosa, la actividad económica generada fue importante.

En efecto, los datos registrados presentan para la exportación dos modalidades, esparto en bruto y libán (cuerda de esparto). El libán era cuerda agrupada en bultos por docenas.

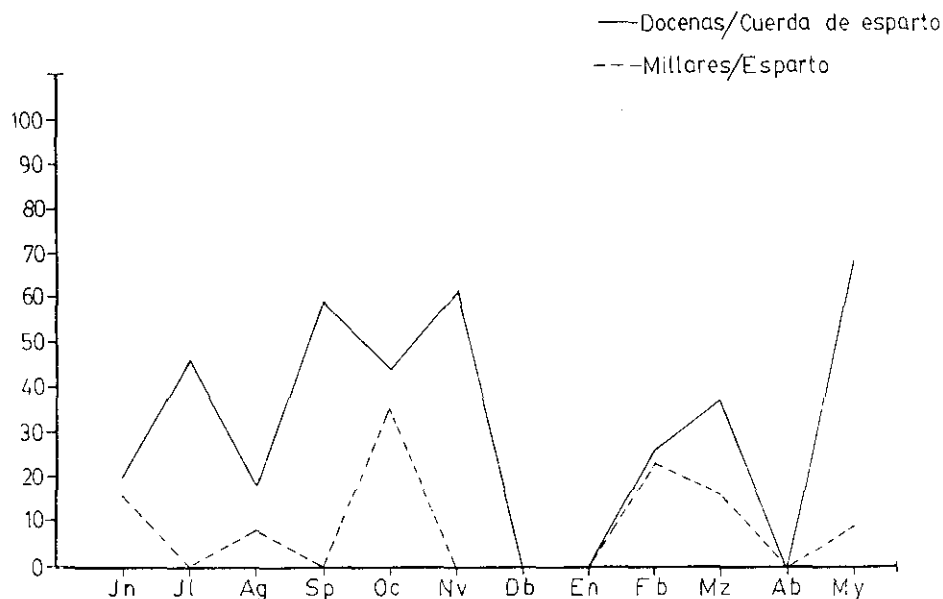


GRAFICO 3

La recogida, proceso de secación y manufactura, generó una actividad laboral que culminaría en el artesano de la cuerda o maroma.

Sabemos de la existencia de ordenanzas de maromeros donde parece ser que eran muy pocos los dedicados a este menester, teniendo que unificarse con los trabajadores del cáñamo:

«... por cuanto los individuos de este oficio que al presente son de poco número, que por sí solos no pueden sostener la cofradía separada, pendón y asistencia al Santo de su devoción se agregan a este particular, al Gremio de Cordonería de cáñamo, debiendo por sí contribuir a el arca en la misma forma que aquellos...» ²⁸.

La tarea de embarque y transporte de libán y esparto ofrecía beneficios a los barqueros:

«... cada sarrión de sosa o barrilla, 32 mrs... cada tres docenas de libanés, 123 mrs... cada millar de esparto, 128 mrs...» ^{28bis}.

La aplicación del esparto es variada, redes, cordelaje marino, cestas, alpargatas, etc. Las flotas pesqueras de Provenza, Génova, Sicilia y Nápoles serán los principales clientes de este producto.

²⁸ Eduardo CAÑABATE: *op. cit.*, pp. 31-32.

^{28bis} *Ibidem*.

El volumen exportado es de 379 docenas de libán y 108 millares de esparto, durante el presente período. El número de comerciantes asciende a 17 de los cuales cuatro acaparan el 70 % del volumen total exportado: Juan González, el 25 %; Julio Miguel Caleja, 22,5 %; Domingo López, 19 % y Fulgencio Martínez, el 4 % (ver gráfico 3).

La presencia municipal en materia de impuestos gravaría por el propio del mollaje 248 rs y 18 mrs, quedando exento de la almotacenia y medio por ciento.

El presente período 1713-14, hay que enmarcarlo dentro del primer impulso del proceso de modernización de la región, el cual se ha basado en la sustitución de formas de explotación extensivas del espacio rural ²⁹. Una agricultura orientada hacia las vías de comercialización y control de los intercambios, que permita la especialización e intensificación de los cultivos. Cartagena desempeñará un importante papel en este impulso inicial convirtiéndose en el principal puerto de la región, puerta de salida de todos los productos del interior.

²⁹ María Teresa PÉREZ PICAZO y Guy LEMEUNIER: *El proceso de modernización de la Región Murciana* (S. XVI-XIX). Murcia, 1984, p. 165.