

Reformismo, Comercio y relación entre América y Cartagena

C. M.^a CREMADES GRIÑAN
Universidad de Murcia

Las esferas gubernamentales dieciochescas mostraron una preocupación inusual por el bienestar material de sus súbditos manifestada, más que por una política industrial, que tampoco faltaría, por una política comercial, especialmente por la colonial, adoptando ésta un aspecto mercantilista más vigoroso que el que había sido desarrollado durante los dos siglos anteriores. Dos siglos de ineficacia, cuya consecuencia sería la pérdida prácticamente total de la soberanía económica de la metrópoli sobre sus colonias¹.

De esta forma, es legítimo pensar que si la Monarquía española había llegado al siglo XVIII conservando intacto su Imperio se debía exclusivamente a la tolerancia de los países europeos a los que, en última instancia, resultaba más rentable que España cargase con los gastos, en tanto ellos se hacían con todas las ganancias².

La participación extranjera en el seno mismo del monopolio, el inmedible comercio ilegal, tanto el que desviaba sobre todo hacia Inglaterra, Francia y Holanda la riqueza americana, como el intercolonial, tantas veces prohibido y en el que confluían intereses

1 J. M.^a OLIVA MELGAR, «La burguesía barcelonesa ante el decreto e instrucción de comercio libre de Barlovento», en *Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Universidad de Barcelona, 1984, pág. 601.

2 A. GARCIA-BAQUERO, *Cádiz en el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, 1976, vol. I, págs. 82-83.



radicados en las colonias que se hallaban firmemente consolidados, sin olvidar el más espectacular, el corsarismo, componen lo principal de los mecanismos que obligan a afirmar que el comercio colonial en el siglo XVII había llegado a convertirse en un verdadero compromiso entre la soberanía imperial y los intereses criollos o americanos en general³ o, como se ha dicho también, que las colonias españolas en América habían caído en una especie de *condominio* ejercido por las principales potencias europeas⁴.

Esta situación debía obligar a replantear el sistema colonial español, y más concretamente su dinámica estrictamente comercial. Tras la guerra de Sucesión, se facilitarían la desaparición práctica de cualquier vestigio serio de control económico metropolitano, imponiéndose unas soluciones que no importaba mucho que no coincidieran con la legalidad⁵. Así, la sucesión de esfuerzos y la promulgación de disposiciones en España acabaría por tener como principal característica la de ir siempre a la zaga de una realidad que marchaba más deprisa y que da la impresión que es imprevisible para los gobernantes metropolitanos⁶. Así el genuino contenido del «reformismo borbónico» no hacía sino tratar de combinar lo menos desarmónicamente posible el *proyectismo regeneracionista ilustrado* con realidades del mundo colonial y con la presión de las llamadas *burguesías periféricas* de la metrópoli⁷.

Desarrolladas a lo largo del siglo, esas reformas componen un amplio catálogo y van desde la reorganización administrativa a varios niveles (virreinos, intendencias, etc.) hasta la promoción de sectores económicos susceptibles de ser controlados bien desde España (ganadería extensiva, cultivos de exportación y minería), pasando por el reordenamiento fiscal del comercio (Real Proyecto de 1720 y disposiciones complementarias) y por el llamado Libre Comercio. El esfuerzo por tanto en recuperar plenamente el universo colonial español fue inmenso, pero, como es usual, *la mentalidad reformista chocaría con la inmovilista*, sustentada ésta por los fuertes intereses pluriseculares en torno a la Casa de la Contratación y por el desarrollo, en muchos casos relativamente autóctono, de las colonias españolas.

A la vista de todo ello, se comprende que la reorganización del tráfico hispanoamericano se llevara a cabo sin deponer, en lo fundamental, la actitud monopolizadora y restrictiva mantenida a lo largo de la época de los Austrias. En este sentido, el siglo XVIII se muestra claramente tributario del periodo precedente⁸.

3 P. CHAUNU, «Interpretation de l'Independence de l'Amérique Latine», *Bulletin de la Faculté des Lettres de Strasbourg*, 8, 1963, pág. 417, a través de Oliva Melgar, ob. cit.

4 J. LYNCH, *España bajo los Austrias*, Barcelona, 1972, t. II., págs. 273-282.

5 M. IZARD, «Contrabandistas, comerciantes e ilustrados», *Boletín Americanista*, 28, 1978, a través de García-Baquero, ob. cit.

6 OLIVA MELGAR, ob. cit., pág. 602.

7 P. MOLAS RIBALTA, *La Burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Cátedra, Madrid, 1985.

8 GARCÍA-BAQUERO, ob. cit., vol. I. pág. 91.

La idea perceptible en los escritos de los proyectistas y gobernantes ilustrados, aún con discrepancias en los métodos, es la de reformar para conservar y engrandecer el Imperio⁹, pero las conclusiones a que parecen conducir los numerosos trabajos que se han preocupado del reformismo setecentista¹⁰ apuntan hacia el fracaso final de los nuevos sueños imperiales, obstaculizando al mismo tiempo la actividad económica americana como tal.

En palabras de P. Vilar, «los análisis tocantes al crecimiento ponen de relieve, no armonías sino contradicciones (...); mirar cómo «crece» o «decrece» un grupo social equivale también a constatar que está agitado por movimientos internos y enfrentado a pruebas externas que son a su vez signo, consecuencia y factores del proceso observado»¹¹.

La burguesía que propiamente podemos decir que en el siglo XVIII estaba en ascenso consistía en aquellos comerciantes a comisión, de industria a domicilio, comerciantes coloniales y otros que aprovechaban las nuevas oportunidades creadas por las crecientes demandas de los Estados¹². Así, la burguesía a lo largo del siglo XVIII comprendía a armadores y capitalistas de los puertos, a empresarios de minas y forjas, y a la peculiar aristocracia financiera. En este sentido, los comerciantes se hallaban en el límite entre las élites y las clases populares si reducimos la sociedad sólo a dos extremos¹³. Y dentro de éstos, una frontera social importante separaba a la burguesía mercantil, en sentido estricto, de los sectores que podemos denominar pequeña burguesía mercantil, integrada por gremios de comerciantes de productos concretos¹⁴.

Por lo que respecta a la distribución geográfica, en los progresos realizados por la España del siglo XVIII, se instala un nuevo equilibrio económico y demográfico entre las regiones de la Península: la España central pierde desde ahora su posición dominante, en favor de la España periférica y en especial de la mediterránea¹⁵. De este modo, durante el siglo XVIII, la actividad mercantil se centró en el litoral, aunque sin olvidar el gran centro de consumo que era Madrid. Los principales núcleos burgueses se encontraban en el litoral Mediterráneo, en Andalucía, y en menor grado, en el litoral Cantábrico, Barcelona, Valencia, Cádiz, Málaga y Sevilla son los principales centros comerciales¹⁶.

9 WALKER, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979, págs. 203-214.

10 Una relación aparece en OLIVA MELGAR, ob. cit., pág. 603. MARTINEZ LOPEZ, M. MARTINEZ MARTINEZ, «El comercio en la Ciudad de Cartagena: las representaciones de 1770 a 1773» (en prensa); M. MARTINEZ MARTINEZ, «El comercio del Estado: presente y forma para aumentarlo», (en prensa); M.^a C. PARRON SALAS, «El comercio de El Callao con España en vísperas de la emancipación (1797-1808)», *Areas*, 7, (1986), pp. 33-54; A. E. SAMBRANA MORALES; I. IGLESIAS MARTINEZ, «Las importaciones del Puerto de Cartagena desde los puertos andaluces (1778-1781)», (en prensa).

11 P. VILAR, *Crecimiento y Desarrollo*, Ed. Ariel, Barcelona, 1976, pág. 100.

12 J. de VRIES, *La Economía de Europa en un período de crisis, 1600-1750*, Ed. Cátedra, Madrid, 1982, pág. 236.

13 P. MOLAS, *La Burguesía Mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Ed. Cátedra, Madrid, 1985, págs. 28-29.

14 P. MOLAS, ob. cit., pág. 46.

15 P. VILAR, *Crecimiento y desarrollo*, ob. cit., pág. 231.

16 MOLAS, ob. cit. pág. 40.

Todas estas burguesías comerciales periféricas vieron crecer sus capitales gracias esencialmente a sus exacciones sobre los ingresos de los señores y de los campesinos parcelarios; lo que las diferenciaba era la mayor o menor presencia extranjera y el grado de participación en el comercio monopolista colonial¹⁷. Y junto a este movimiento centrífugo de los grupos sociales más dinámicos, se presentó el problema de la particular y difícil adaptación de España al destino burgués precisamente porque heredaba del pasado una multiplicidad de estructuras regionales cuyos problemas no podían tener una solución única¹⁸. Aunque sin duda lo más importante de la labor de los comerciantes en la España del siglo XVIII es que hacen oír su voz por encima de las viejas mentalidades aristocráticas, eclesiásticas y populares que son, de modo espontáneo, antimercantiles y antiburguesas¹⁹.

Un ejemplo de su resonancia social es la opinión que presentamos a continuación, fechada en 1771: «Es importante que el Gobierno descanse, en parte, de sus preocupaciones sobre la actividad de los comerciantes, quienes, aunque les guía el interés personal, ejercen de hecho la función pública de proveernos de un alimento tan necesario...»²⁰.

El ritmo de crecimiento y desarrollo a nivel de gentes del mar (patrones, marineros y muchachos), estudiados por R. Fernández Díaz y C. Martínez Shaw, se muestra poco espectacular pero es indudable sobre todo entre 1765 y 1796, debido al aumento global de la educación y a la presión de la demanda alimenticia²¹. El declive de este ritmo, a nivel de inversiones comerciales es señalado por D. R. Ringrose: «Durante casi todo el siglo XVIII aumentaron paulatinamente las inversiones en actividades comerciales e industriales y solamente durante la crisis del Antiguo Régimen (1790-1833) se produjo una vuelta masiva a la inversión agraria»²².

Podemos hablar de un lento, pero progresivo proceso de expansión comercial y mercantil a lo largo del siglo XVIII, que tiene por tanto su momento más importante en las últimas décadas del siglo. En opinión de P. Vilar, «las postrimerías del siglo XVIII anuncian una adaptación de España al capitalismo: entre 1787 y 1797 el número de fabricantes y de comerciantes gana doscientas cincuenta mil unidades a costa de las clases no productoras (...). Y la legislación apoya dicho movimiento: la emprende con las

17 E. FERNANDEZ DE PINEDO, «Coyuntura y políticas económicas», en *Centralismo, Ilustración y Agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)*, tomo VII de *Historia de España*, dirigida por M. Tuñón de Lara, Barcelona, 1937, pág. 151.

18 VILAR, «La España de Carlos III», pág. 84.

19 VILAR, «La España de Carlos III», pág. 86.

20 VILAR, «El motín de Esquilache y las crisis del Antiguo Régimen», en *Revista de Occidente*, nº 107, Madrid, pág. 202.

21 R. FERNANDEZ DIAZ, y C. MARTINEZ SHAW, «La gente de mar en la Cataluña del Siglo XVIII», en *Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, 1, Universidad de Barcelona, Diputación de Barcelona, 1984, pág. 558.

22 D. R. RINGROSE, *Madrid and the Spanish Economy, 1560-1850*, Berkeley, 1983, pág. 286.

aduanas interiores, los derechos sobre la producción y la importación de máquinas, los excesos de las reglamentaciones, etc.»²³. Todo ello, tratado a partir de análisis prácticos, de los que nacía la teoría, en la cual, liberalismo e intervencionismo alternaban espontáneamente siguiendo el dictado de la coyuntura²⁴.

Los principales recursos económicos del Reino venían derivados de los tributos, que descansaban en tres apartados: de un lado, las llamadas «rentas provinciales», que se componían de las recaudaciones por derechos de alcabalas, cientos y millones, fiel medidor, velas de sebo, jabón, nieve, sosa y barrilla; de otro lado, las denominadas «rentas generales», constituidas por los derechos aduaneros, tanto de importación, como de exportación; y por último, los «monopolios», entre los que sobresalían el tabaco y la sal²⁵.

Con objeto de reorganizar el capítulo de «rentas generales» a la vez que procurar la dinamización de la actividad mercantil en los principales puertos del país se dictó el Decreto de 16 de octubre de 1765 y la «Instrucción de lo que se ha de practicar para que tenga su entero cumplimiento mi Real intención, en la libertad de Comercio...», de la misma fecha, con la habilitación para comerciar directamente desde nueve puertos españoles (Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Alicante y Barcelona) con cinco islas del Caribe, sustituyéndose el derecho del palmeo por el 6% de las manufacturas nacionales y por el 75 de las extranjeras²⁶.

Para V. Rodríguez Casado este Decreto significó la quiebra de una política claramente enraizada en el pasado y el inicio de un renovador programa dirigido hacia la libertad comercial, teniendo como gran innovación las modificaciones en materia fiscal, aunque se deja notar la ausencia de un arancel general contra la competencia extranjera²⁷. Para J. M.^a Oliva Melgar, quien tiene un estudio de las opiniones al respecto, se observa en general un generalizado beneplácito, aunque no entusiasta, y de otra parte se señalan junto a ello las evidentes insuficiencias y el tardío reconocimiento legal de la ineficacia del sistema de puerto único²⁸.

A la influencia de este Decreto en el desarrollo de la actividad mercantil de los puertos afectados, hay que unir el fuerte impacto que produjo en el comercio de forma global de la promulgación, desde posturas liberalizadoras, de la Pragmática de 11 de julio de 1765 y Provisión acordada el 30 de octubre del mismo año, declarando el libre

23 VILAR, *Historia de España*, Barcelona, 1981 (13 ed.), pág. 77-78.

24 VILAR, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, tomo II, pág. 394.

25 J. PÉREZ HERVAS, y J. GUILLAMON ALVAREZ, «El comercio catalano-francés en la segunda mitad del siglo XVIII: El Informe Vallejo. 1767», en *Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, 1, Universidad de Barcelona, Diputación de Barcelona, 1984, pág. 731.

26 J. RODRIGUEZ LABANDEIRA, «La política económica de los Borbones», en *La economía española al final del Antiguo Régimen*, vol. IV, Madrid, 1982, pág. 172-173.

27 V. RODRIGUEZ CASADO, «Comentarios al decreto y Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales de España e Indias», en *Anuario de Historia del Derecho Español*, XIII, Madrid, 1941, pág. 120.

28 J. M.^a OLIVA MELGAR, «La burguesía barcelonesa ante el Decreto e Instrucción de Comercio libre de Barlovento», en *Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, 1, Universidad de Barcelona, Diputación de Barcelona, 1984, págs. 604-605.

comercio de granos²⁹. Toda esta legislación no siempre obtuvo los resultados esperados y en muchos casos la realidad escapó a los objetivos pretendidos.

Ante estas posiciones liberalizadoras, algunos sectores de la población hicieron notar su malestar ya que se consideraban en desventaja respecto a otros grupos sociales o respecto a otros puntos de la geografía del Reino. Esto es lo que sucede con los principales comerciantes de la ciudad de Cartagena durante los primeros años de la década de los setenta del siglo XVIII. Y para intentar solucionar su situación no vieron otra forma que enviar una serie de «Representaciones» al Gobernador de lo Político y lo Militar del Departamento de Cartagena, al Supremo Consejo de Castilla y al propio monarca, Carlos III, directamente, con la esperanza de que fueran escuchadas sus peticiones y les fueran reparados los perjuicios que pretendidamente les estaba originando la nueva política comercial y mercantil.

Los firmantes de estas «Representaciones» son en su mayoría los comerciantes más importantes de la ciudad, algunos de ellos extranjeros. Para M.^a T. Pérez Picazo y G. Lemeunier, uno de los rasgos fundamentales de la historia social murciana en la «long durée» es la endeblez de sus clases medias urbanas. De esta forma, los protagonistas de la vida socioeconómica sólo podían ser las oligarquías urbanas de regidores e hidalgos por un lado y las masas campesinas por otro. Este vacío social fue colmado muy pronto por una sucesión de minorías alógenas: genoveses, judíos, conversos portugueses, franceses del sur, mallorqueses y catalanes, quienes, además de ocupar un lugar esencial en la vida socioeconómica de este espacio, se integraron en la sociedad murciana e invirtieron en la propia región los beneficios conseguidos con su trabajo³⁰.

La tipología del comerciante catalán viene definida por su dedicación al artesanado, por ser abastecedores del Arsenal o por ser negociantes con «casa» abierta y actividad múltiple, además de la utilización en los casos menos afortunados de la venta ambulante, y como sueño de estos dependientes viajeros, la creación de su propia botiga³¹, unidad mercantil dedicada esencialmente a la venta de tejidos o lo que es lo mismo, la «tienda»³². Un ejemplo de comerciante exportador catalán en Cartagena nos lo ofrece C. Martínez Shaw: «en 1747, se conformó una sociedad que inmediatamente designó al droguero Gabriel Borrel como factor de la compañía en Cartagena y Cádiz, donde debía realizar una doble función: la de comprar trapos y carnazas para remitir a Cataluña, y, lo que es más significativo, la de vender en aquellos puertos las partidas de papel que le fueran remitidos desde el Principado»³³.

29 Estudiados detenidamente por J. GUILLAMON ALVAREZ, *Las Reformas de la Administración local durante el reinado de Carlos III*, Madrid, 1982, pág. 132 y ss.

30 M. T. PÉREZ PICAZO y G. LEMEUNIER, «Comercio y comerciantes catalanes en la crisis del Antiguo Régimen murciano (1770-1845)», en *Actes del Primer Congrés d'Historia Moderna de Catalunya*, 1, Universidad de Barcelona, Diputación de Barcelona, 1984, págs. 747-755.

31 PÉREZ PICAZO y LEMEUNIER, «Comercio...», ob. cit., pág. 753.

32 J. I. GÓMEZ ZORRAQUINO, «El Comercio de tejidos: la botiga y las Compañías Mercantiles», en *Estudios*, Universidad de Zaragoza, 1985-86, pág. 111.

33 MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la carrera de Indias (1680-1756)*, Madrid, 1981, pág. 241.

El otro tipo de comerciante alógeno predominante en la ciudad era el genovés. En opinión de J. C. Maixes Altés, después de la crisis financiera de los genoveses en la Península Ibérica, el sector de la colonia genovesa más arraigado con el comercio mediterráneo, como es el caso que tratamos, se adaptará a las nuevas circunstancias, jugando en el futuro un papel bisagra en el comercio con los puertos italianos y la apertura de éstos a los mercados atlánticos³⁴.

Sin duda, el gran motor para el desarrollo de la actividad comercial de Cartagena en la segunda mitad del siglo XVIII fue la creación del Arsenal. Su construcción y su gran demanda de mano de obra atrajo a numerosos forasteros; de esta forma, en 1759 la Junta de Policía y Solares afirmaba que la población cartagenera se había duplicado en diez años³⁵. Su creación y desarrollo estimuló la actividad económica de la ciudad en tres direcciones: de un lado, la producción, a través de la necesidad y adquisición de alimentos y materias primas; de otro, la circulación, debido al papel de intermediario que tuvieron que asumir las casas de comercio —en especial las cartageneras— para asegurar la creciente demanda de ambos tipos de productos, con el inmediato efecto de la monetarización; y por último, el mercado de trabajo, dada la necesidad de la mano de obra cualificada aunque no de peones, puesto que eran utilizados esclavos y forzados³⁶.

Por otra parte, no debemos olvidar en ningún momento los posibles aspectos negativos para la dinámica comercial de la ciudad de la instalación en ella del Arsenal, derivados sobre todo por su conversión en una «ciudad de nómina», ya que más de la mitad de su población pasa a cobrar del Estado³⁷. Esta situación queda claramente reflejada en las respuestas del Personero y los Diputados del Común a los comerciantes: «... la mayor parte de sus habitantes viven a expensas de sueldos y salarios pagados por la Tesorería Real, otra pequeña del producto de sus haciendas, y el resto de oficios mecánicos y ocupaciones sórdidas...»³⁸. La ciudad entra por tanto en una dinámica económica directamente dependiente de Madrid.

En este momento de construcción del Arsenal, según C. M^a Cremades Griñán, los comerciantes, en 1755, eran el grupo más numeroso del sector servicios en la ciudad de Cartagena, contándose un total de 383 profesionales. En ellos, se pueden distinguir especialidades, como boticarios, 10 en total; panaderos, 36; quinquilleros, 18; comerciantes al por mayor, 30; comerciantes al por menor, 65; tratantes, 41; revendedores,

34 J. C. MAIXE ALTES, «La Colonia Genovesa en Cataluña en los siglos XVII y XVIII: los Bensi», en *Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, 1, Universidad de Barcelona, Diputación de Barcelona, 1984, pág. 532.

35 BOSQUE MAUREL, «Cartagena. Notas de Geografía Urbana», en *Estudios Geográficos*, Madrid, Noviembre de 1949, pág. 607.

36 PEREZ PICAZO, «El input del Arsenal de Cartagena en la Economía Murciana a fines del Antiguo Régimen», en *Actas del Congreso Histórico «Ciudad y Mar en la Edad Moderna*, Cartagena, Sep. 1984, Ed. Ay. Cartagena y Un. Murcia, Cartagena, 1988.

37 BOSQUE MAUREL, ob. cit., pág. 620.

38 A.M.C., Caja 186, expediente 1, folio 34.

54; especieros, 50; tenderos, 7; taberneros, 38; y cortantes, 10³⁹. La distinción, según P. Molas⁴⁰, entre grandes y pequeños comerciantes, queda clara.

Vemos pues, cómo la ciudad carecía de una tradición mercantil desempeñada por los lugareños⁴¹, actividad siempre de la que se han encargado los extranjeros afincados en ella. La ciudad actuaba como punto de encuentro de dos líneas perpendiculares de comercio: el camino hacia la Corte, hacia Madrid, línea terrestre; y la marítima, cuya intensidad de tráfico da la preferencia al sentido longitudinal de la costa. Por el puerto se introducían gran cantidad de materias primas con destino al Arsenal y a la construcción de buques. Incluso el trigo se importaba de ultramar. Y de todos estos productos, los más caros, las manufacturas de textiles, eran prácticamente monopolizados por genoveses, y en menor grado catalanes y marseleses⁴². El otro grave problema de la dinámica comercial de la ciudad era, tal y como señala J. Bosque Maurel, que «carecía de una zona de influencia amplia, rica y próxima», sobre la que poder actuar y organizar su exportación⁴³.

Todos estos problemas se ven claramente reflejados en el conjunto de «Representaciones» que se hallan en el Archivo Municipal de Cartagena⁴⁴, referidas al periodo que va desde 1770 a 1773. Estas «Representaciones», que son escritos elevados a las diversas autoridades, proceden de un lado de los labradores de la Ciudad de Cartagena, de otro, con los temas más relevantes, del Comercio de Cartagena; por último, hemos encontrado un «Real Despacho» por el que el Rey pide opinión sobre todas estas peticiones a las distintas esferas de la Ciudad, lo que suscita un fuerte enfrentamiento entre el Comercio y el Cabildo municipal, con el Personero y los Diputados del Común a la cabeza.

Las «Representaciones» de los labradores son dos, con fecha de 30 de marzo de 1771 y 12 de septiembre de 1772, respectivamente, y en las dos se repiten las mismas peticiones: son «Representaciones hechas a S.M. (Dios le guarde) por los labradores del Campo de Cartagena y Murcia sobre el perjuicio que resulta de la desigualdad de Derechos entre Alicante y Cartagena en la barrilla y sosa, y haber de sacar guías y consignar anticipadamente 6 Reales de vellón por cada quintal de la primera especie, y tres por la segunda». La barrilla y la sosa eran dos especies a cuya siembra y explotación se dedicaban

39 C. M.^a CREMADES GRIÑAN, «La estructura socio-profesional de Cartagena», en *Nuestra Historia. Aportaciones al Curso de Historia sobre la Región de Murcia*, C.A.A.M., Cartagena, 1987, pág. 201.

40 P. MOLAS, *La Burguesía...*, ob. cit. pág. 46-51.

41 F. VELASCO HERNANDEZ, «Relaciones comerciales de Cartagena en las dos últimas décadas del siglo XVII», en *Actas del Congreso Histórico «Ciudad y Mar en la Edad Moderna»*, Cartagena, Sep. 1984, ED. Ay. Cartagena y Un. Murcia, Cartagena, 1988.

42 C. PARRON SALAS, «Notas sobre el comercio marítimo de Cartagena a finales del siglo XVIII», en *Actas del Congreso Histórico «Ciudad y Mar en la Edad Moderna»*, Cartagena, Sep. 1984, Ed. Ay. Cartagena y Un. Murcia, Cartagena, 1988.

43 BOSQUE MAUREL, ob. cit., pág. 621.

44 Archivo Municipal de Cartagena (A.M.C.), Caja 186, expediente nº 1, «Representaciones hechas por el Comercio de Cartagena sobre varios perjuicios que causan el abatimiento de dicho Comercio y otras». En total, 7 «Representaciones» (32 folios).

amplias zonas de las tierras de labor de la comarca cartagenera pero que muchos labradores habían dejado de sembrar debido a su poca utilidad, ya que al extraerla debía contribuir, como «rentas provinciales» que eran, por cada quintal de barrilla, 11 Reales de vellón, 22 maravedíes $52/60$, además de 1 Real de arbitrio; y por cada quintal de sosa, 6 Reales de vellón, 11 maravedíes, $26/60$. Por el contrario, en el puerto de Alicante, la contribución era sensiblemente inferior: 4 Reales de vellón, 1 maravedí, $14/20$, para la primera, y 1 Real de vellón, 30 maravedíes, $4/5$, para la segunda, con lo cual el comercio de barrilla y sosa por esta ciudad se veía claramente favorecido, muchas veces en detrimento del propio comercio de Cartagena, ya que por ejemplo, algunos labradores, aún a riesgo de ser «prendidos», introducían estos productos en el partido de La Horadada, de la jurisdicción de Alicante, y limítrofe con el Campo de Cartagena.

Los labradores, además de pedir que se «adecúen e igualen los derechos de las referidas especies en esta ciudad a los establecidos en Alicante», solicitan de otro lado que las guías de conducción puedan sacarse sin anticipar el pago de los derechos, como ocurría en otros lugares del Reino, ya que cuando carecían de la cantidad estipulada, 6 Reales por cada quintal de barrilla y 3 Reales por el de sosa, debían pedirla prestada o, de lo contrario, no podían conducir sus productos más que bajo pena de comiso. También solicitan para los labradores del Campo de Murcia que no tengan necesidad de sacar las guías en esa ciudad y puedan hacerlo en la de Cartagena.

Como vemos, sus peticiones van en contra tanto de la existencia de diferencias de impuestos desde el punto de vista geográfico, como contra el excesivo control del comercio a partir de la necesidad de sacar las guías previamente.

El total de «Representaciones» elevadas por los comerciantes de la ciudad son tres. La primera está fechada en 18 de agosto de 1770, y en ella se hace una exposición amplia y detallada sobre las causas y motivos que contribuyen al abatimiento del comercio en la ciudad. De un lado se quejan de la desigualdad de derechos sobre la barrilla y la sosa entre el puerto de Cartagena y el de Alicante, tema en el que paralelamente insistían los labradores. En cuanto a la lana, se había registrado y pesado siempre sobre el muelle del puerto, pero el Administrador y Contador de Aduanas había decidido que las balas se descargaran en la puerta de la Aduana (creada en 1718) para su reconocimiento y peso, con lo cual la mercancía se hallaba expuesta a múltiples accidentes que contribuían a su deterioro pues «muchas veces han quedado de noche a la puerta de la Aduana expuestas a las inclemencias del tiempo o a los robos ante el menor descuido del que las guarda»; a ello hay que unir los gastos de transporte, desde el muelle a la Aduana y desde la Aduana hasta el muelle, todo lo cual aumentaba su costo. Por otro lado, otra de las quejas expuestas es el «rigor que experimenta en el pago de derechos», pues no pueden mover ningún género de la Aduana mientras no satisfagan todas las cantidades reglamentarias (para la lana contribuía con 17 Reales 15 maravedíes $1/2$ por arroba en sucio, y 34 Reales 31 maravedíes por la lavada). Se lamentan ante ello de que en Alicante y otras poblaciones se les da cierto respiro a la hora de pagar «con menos motivo» ya que según los comerciantes, el comercio contribuye grandemente en concepto de pago de derechos con cerca de cuatro millones de Reales de vellón.

La situación de desigualdad entre el puerto de Cartagena y el de Alicante es algo que había venido sucediéndose a lo largo del siglo XVIII, tal y como lo refleja. A. Domínguez Ortiz en sus comentarios sobre cada uno de estos puertos⁴⁵: «Alicante, que padeció grandes destrozos durante el asedio a que fue sometida durante la guerra de Sucesión, se repuso y prosperó mucho en aquella centuria. Hacía ya tiempo que tenía un lugar destacado como puerto exportador de lanas; importante artículo de comercio, era también la barrilla de sus saladares, hasta el punto de que, según el botánico Lagasca, había proporcionado a España más riqueza esta planta de sus estepas de Sureste que la plata del Nuevo Mundo. Como la función portuaria era esencial, Alicante resultó muy beneficiada con la ley de libre comercio con América, a la que siguió la fundación del Consulado, que mantuvo diversas enseñanzas relacionadas con la náutica»; «El caso de Cartagena es distinto: aunque también tenía una jurisdicción amplísima, la productividad de su campo era tan pequeña que su meteórica ascensión sólo debe atribuirse a su renovada importancia como puerto, sobre todo desde que la política naval de los Borbones llevó allí grandes masas de obreros y una numerosa guarnición». La gran diferencia entre ambos puertos radica en que la importancia del de Alicante es propia, mientras que la del de Cartagena es impuesta.

La segunda «Representación» está fechada en 2 de abril de 1772 y, al igual que la anterior, está dirigida al Rey. En ella dicen los comerciantes que la ciudad por su situación, distante de la Corte, lo que hacía costosos los traslados de los géneros, se había visto compensada con algunas ventajas los años anteriores, pero que al cesar éstas, muchos géneros experimentaban un aumento considerable en el pago de los derechos hasta «doblar, triplicarse, cuaduplicarse y aún más». Se quejan además del impuesto de marchamo y plomo en los fardos y logias de despacho de la Real Aduana. Para corroborar todas estas quejas y peticiones, presentan un listado de precios que sirve para mostrar, según los comerciantes, el estado del comercio en Cartagena en relación con los derechos de algunos géneros que pagaban antiguamente y los que se exigen en el momento de la «Representación».

Otro tema tratado en esta «Representación» es el de la saladura, uno de los artículos más importantes del comercio cartagenero. Por cada quintal de bacalao tenían que pagar 272 maravedíes por derechos de Aduana, y 200 más por Millones, Almirantazgo y otros impuestos, además del de Alcabala por su venta; en cambio, en Alicante y otros puertos peninsulares, sólo pagaban 272 maravedíes y a la salida 42 más de Almirantazgo y saladura. Esta situación originaba el hecho de que los barcos no descargaran este género en el puerto de Cartagena y sí lo hicieran en los del Reino de Valencia.

La tercera «Representación», dirigida esta vez al gobernador de lo Político y lo Militar del Departamento de Cartagena, está fechada en 27 de julio de 1772. En ella, el Comercio advierte que «al ser esta Ciudad por su puerto de mar, numerosa población y frecuente acceso de armadas de S.M. y otros bajeles de un moderado comercio de

45 A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*, Barcelona, 1976, pág. 270 y 263; C. ROMAN, «Actividad mercantil en una ciudad de la periferia. Cartagena, 1713-15», *Cuadernos de Historia Moderna*, 10, (1989-90) pp. 65-80.

géneros y excesivo de comestibles...», se han introducido monedas de vellón extranjeras y seisenas valencianas falsificadas en su mayor parte, creándose una situación lamentable para el comercio pues «se quieren apresurar los deudores a pagarnos con ellas y los acreedores a cobrar en oro y plata de que carecemos, y los administradores de rentas generales nos compelen a la extracción de géneros precediendo la satisfacción en la tesorería del Real Adeudo», para lo cual solicitan remedio. El problema de la monetarización y la falsificación queda claramente reflejado, y son los comerciantes, los más controlados por la Administración, los que más se resienten de ello, según reflejan en esta «Representación».

El último conjunto de documentos que reseñamos, está constituido por un Real Despacho de S.M. expedido por el Real y Supremo Consejo de Castilla en 27 de noviembre de 1772 a instancia del Comercio de Cartagena, por el que se solicita la concesión de licencia para imponerse sobre sí mismo una contribución con la que crear un fondo que le permitiese poder costear los gastos ocasionados por los recursos que tienen pendientes para la mejora de la situación del Comercio. Este Real Despacho, firmado por el Rey, y enviado al Gobernador de lo Político y lo Militar del Departamento de Cartagena, para que lo notifique al Personero y Diputados del Común de la Ciudad, para que ratifiquen o rechacen las propuestas del Comercio, recoge además las peticiones de este Comercio con el objetivo de imponer, como hemos dicho, un tributo para crear un fondo para gastos comunes, según dice el documento: «El cuerpo de Comercio» (así se definen los comerciantes cartageneros, pese a no estar realmente constituidos como tal) envió un escrito al Rey con fecha de 29 de septiembre de 1772 en el que expuso la decadencia en que se halla debido a numerosos abusos introducidos en el tráfico y negociación de «géneros ultramarinos y los de esta península»; para acabar con estos perjuicios ha intentado varios recursos a las «Reales Personas» y a los tribunales de Justicia, lo que ocasiona unos importantes gastos. Con el fin de afrontarlos el «Cuerpo de Comercio» cree conveniente hacer un fondo en dos «Comisarios o Diputados de su Cuerpo», y un arca de dos llaves, imponiéndose una moderada contribución en los géneros, fardos, balas, botas, etc., que se introduzcan por el Puerto de Cartagena, según un arancel que ellos mismos proponen.

Los comerciantes, sabedores de que su instancia había sido admitida por el Consejo de Castilla y ante la necesidad de las opiniones del Personero y Diputados del Común, dirigieron una nueva «Representación», esta vez al Gobernador, con fecha de 25 de enero de 1773, tratando de convencerle para que influyera favorablemente en las decisiones del Cabildo. Llegan a sugerirle incluso que, si se aceptaba su propuesta, podrían contribuir económicamente en «las funciones públicas de fiestas reales por nacimientos de príncipes y otras semejantes». Culminan su escrito suplicando «se sirva (...) alumbrar a la Diputación para que deshaciéndose de un claro error no contradiga una pretensión útil al Comercio». Confían los firmantes en «la sabiduría del Gobernador para que no se atienda el informe de la «Diputación poco ilustrada» en caso de ser desfavorable». Como se puede comprobar la presión ejercida por los comerciantes en todo momento fue muy importante, lo que le da más fuerza a las pretensiones solicitadas.

El informe respuesta elaborado por el Personero y Diputados del Común, fue enviado al Gobernador con fecha de 19 de febrero de 1773, y representa claramente el temor de que, aunque en principio los comerciantes decían que su fondo sería exclusivamente pagado por ellos, al final repercutiera directamente en los precios a pagar por el público; de ahí su fuerte y agresiva oposición, no sólo rechazando la propuesta sino «repugnándola». Esta opinión de la Diputación la consideramos muy interesante porque pone el contrapunto a las opiniones de los comerciantes sobre la situación del Comercio en la Ciudad. Recogemos algunos fragmentos: «... respecto de que no formando Cuerpo de comercio como Barcelona y otras ciudades de España y siendo casi todos extranjeros naturales (...), los unos mercaderes de tienda abierta, otros drogueros y quinquilleros, los otros factores de casas extranjeras, y los pocos restantes tratantes de comercio pasivo (...), es visto que los tales pleitos sólo serán para asuntos particulares de ellos cuya defensa les tocará personalmente y que lejos de lograr beneficio al Público de esta Ciudad, (...) podrán suscitar y mantener empresas y pretensiones perjudiciales, no sólo a los Reales Intereses sino a este Común con los auxilios que les suministrará el producto de este gravámen del Público»; «Es perjudicial no sólo a este pueblo que nada vende y todo lo compra, sino al País cualquiera impuesto por módico que sea en la extracción de frutos sobrantes y manufacturas del territorio (...), pues siempre que los precios y gastos de aquí sean mayores como lo han de ser precisamente por el nuevo impuesto que los de otros parajes, serán preferidos los géneros de éstos, y los que venían a este puerto con frutos o mercaderías para vender y comprar después con su producto frutos sobrantes, se retraerán de este comercio yéndose a otra parte (...); los ministerios de Francia e Inglaterra concordando bien el beneficio público y las ventajas del Real Erario y arbitrios municipales, han minorado tanto los derechos de salida de sus frutos sobrantes y manufacturas con el fin de facilitar más sus extracciones a países forasteros y por consiguiente fomentar la agricultura y las fábricas que son los artículos que dan la abundancia al país (...)».

Como vemos, el enfrentamiento y la defensa de sus intereses por cada grupo quedan claros. Libertad o control en el comercio son opiniones enfrentadas que muchas veces se acercan, según el interés concreto de cada colectivo. Para finalizar nuestra exposición, presentamos un fragmento de la fuente estudiada que resumen las peticiones y problemas que hemos tratado de exponer. Con ello, esperamos haber mostrado una visión, aunque rápida, de la situación del Comercio en la Ciudad, en un momento de transformación de la legislación al respecto, que culminará, como opina J. Sarrailh⁴⁶, con la promulgación del Reglamento de 12 de octubre de 1778, con la apertura de trece puertos españoles al comercio con veinte puertos americanos, media que «llena de satisfacción a los negociantes y a los industriales, excepto quizá a los de Cádiz, que creían amenazado su monopolio, y también a algunos espíritus retrógrados, aferrados a la tradición».

46 J. SARRAILH, *La España Ilustrada de la Segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, 1985 (1ª edición, 1957), pág. 556; J. HERNANDEZ FRANCO, «Prensa y propaganda contrarrevolucionaria. El Correo Literario de Murcia (1792-1795)» en *Poder ilustrado y revolución*, Murcia, 1991; PARRON SALAS, «Comercio marítimo y comerciantes de Cartagena en el siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 23-61.