

# Cartagena y el Comercio Libre, 1765-1796

CARMEN PARRON SALAS

Universidad de Murcia

Como es sabido, Cartagena adquirió una importancia capital y experimentó un notable crecimiento durante el siglo XVIII debido a los precisos planes de estado para el puerto murciano. La creación de una amplia infraestructura militar y especialmente el Arsenal, fueron decisivos para la ciudad, algo sobradamente conocido y corroborado una y otra vez desde cualquier indicador<sup>1</sup>.

En este contexto de ciudad en crecimiento estrechamente ligado a la empresa estatal, ¿cuál podría ser el impacto de su habilitación para desarrollar el comercio con América?

En primer lugar hay que resaltar un hecho: para Cartagena se inaugura oficialmente el comercio colonial no en 1778 sino en 1765. Dejando a un lado San Sebastián, en manos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas desde mucho antes, fue en 1765 cuando se habilitaron nueve puertos peninsulares para el comercio con las Antillas, que hasta entonces se repartían Cádiz y Barcelona<sup>2</sup>; entre ellos figuraban Cartagena, Alicante y Barcelona en la costa mediterránea<sup>3</sup>.

---

1 Véase por ejemplo, en cuanto a demografía, Rafael TORRES SANCHEZ, *Aproximación a las crisis demográficas de la periferia peninsular. La crisis en Cartagena durante la Edad Moderna*. Cartagena, 1990.

2 Desde 1755 la Real Compañía de Comercio de Barcelona monopolizaba el comercio con Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita, ampliado en 1761 a Cumaná, y también obtuvo varias licencias para Honduras.

3 En cuanto a América se incluía ya a Cuba. En 1768 entró la Luisiana en el área americana del Comercio Libre, y en 1770 lo hicieron Yucatán y Campeche.



Como vamos a ver, en Cartagena el Comercio Libre fue un fracaso, y las razones de ello vienen dadas, en primer lugar, por las propias características del comercio cartagenero para la segunda mitad del siglo<sup>4</sup>:

1) La carencia de una producción industrial o agrícola, como en otras zonas peninsulares, exportable al mercado colonial. Por el contrario, y de forma semejante a muchas áreas americanas, mientras que Cartagena demandaba productos manufacturados, sus producciones más rentables de cara al exterior eran precisamente las materias primas: la sosa y barrilla —que por su alto contenido alcalino eran indispensables para la elaboración de cristal, y sobre todo de jabones y lejías, tan esenciales para la industria textil—, y la más clásica fibra de la zona, el esparto. Sin embargo, es importante señalar que, a su vez, el Arsenal y la marina de guerra distorsionan el comercio local al demandar no sólo alimentos y manufacturas sino también materias primas: linos y cáñamos para la elaboración en sus talleres de velas y cordelaje, grandes volúmenes de madera para la construcción naval, hierro, cobre, carbón y un sinfín de géneros —hasta piedra, de Alicante—.

2) El comercio portuario estaba controlado por comerciantes y factorías extranjeros y valencianos. Los primeros componían la gran burguesía local de las décadas finales de la centuria, pero de sus objetivos nos habla el hecho de que sólo alguno (Valarino) arrojara en la ciudad la caída del Antiguo Régimen<sup>5</sup> y buscara alternativas a la crisis. Lo cierto es que cuando arranca en 1765 el Comercio Libre, la ciudad vive prácticamente de y para el Arsenal, con la demanda correspondiente de toda clase de productos manufacturados y alimenticios, y es por esa misma razón por la que tampoco en 1778 va a tener resonancia alguna en el caso del comercio cartagenero. El propio Ayuntamiento diría en esas fechas a la Corona que en la localidad no se podía construir cuerpo alguno de comerciantes o Consulado, precisamente porque su comercio estaba en manos de la colonia extranjera.

3) Los indicios de la ausencia de una marina mercante propia y adecuada para afrontar el tráfico transatlántico vienen a dar el golpe de gracia a todo lo dicho. A grandes rasgos, el comercio exterior estaba controlado por la marina extranjera y estrechamente relacionado con la importación de manufacturas y exportación de materias primas, mientras que el abasto alimenticio estaba asegurado por marinos valencianos, catalanes y mallorquines.

En definitiva, el comercio marítimo de Cartagena tenía semejanza con el de algunas zonas de la propia América y en este sentido casi se podría hablar de que era un excelente mercado «colonial». En Cartagena funciona el consumo, no la oferta, mientras que por el puerto se extraen materias primas.

4 Véase Carmen PARRÓN SALAS, «Comercio marítimo y comerciantes de Cartagena en el siglo XVIII». *Revista de Historia Naval*, 29 (Madrid, 1990), 23-61.

5 María Teresa PÉREZ PICAZO y Guy LEMEUNIER, *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*. Murcia, 1984, p. 211.

Conocemos pues, varias razones que, de entrada, bastarían para explicar la casi total indiferencia de Cartagena ante la apertura del comercio colonial, pero los datos sobre los someros contactos entre el puerto murciano y el Nuevo Continente nos terminan de redondear este perfil.

### Cartagena ante el Comercio Libre, 1765-1796.

En el Reino de Murcia se consumían dos productos energéticos que producía América en gran volumen y que formaban parte de la dieta europea desde antiguo: el cacao y el azúcar, productos que llegaban a la costa mediterránea procedentes de Cádiz, en ese hormigueo de las pequeñas embarcaciones mediterráneas. MARTINEZ-SHAW<sup>6</sup> ha demostrado las etapas de la penetración de los catalanes y su marina en el comercio colonial, expansión que alcanzó hasta las costas gallegas. Evidentemente, Cartagena era un feliz punto en su recorrido, tanto a la idea como a la vuelta, y por eso era usual que barcos catalanes, aunque también valencianos, arribaran a Cartagena procedentes de Cádiz con cacao y azúcar. La empresa naval y el crecimiento demográfico de la localidad debieron constituir un acicate más para las industrias marinas aragonesas a mediados de la centuria. Además, un reciente estudio sobre el comercio catalán con América desde 1765 ha puesto de relieve su asalto al tráfico directo en esa fecha, mientras que para los restantes puertos habilitados, a excepción de La Coruña, ese primer Comercio Libre también fue inoperante<sup>7</sup>. El caso de Málaga es el más palpable por cuanto está documentada su parcial «captura» por los catalanes para su comercio colonial, ya que hicieron escala allí varios registros de Barcelona para completar carga y entre 1766 y 1773 los contactos directos entre Málaga y América se reducían únicamente a estas escalas. Por su forma de ejercitar el comercio, para los catalanes el tráfico con el Nuevo Continente desde 1765 significó una mayor longitud de diámetro del circuito de su cabotaje tradicional, pautas que terminaron consolidadas<sup>8</sup>.

Por otra parte, siendo la destrucción de las manufacturas textiles americanas uno de los objetivos de las reformas del comercio y constituyendo la producción exportable de Cartagena las sosas y barrillas —engarzadas fuertemente, como todas las del sureste español, a los mercados e industrias extranjeros—, se explica por qué, de entrada, Cartagena tenía cerrado el paso al mercado colonial y por qué salvo en una ocasión, y bastante tardía, ni los comerciantes locales abrieron registros, ni los catalanes complementaban cargas aquí. Ya en 1770 se informa de que no se había organizado expedición alguna

6 *Cataluña en la carrera de Indias, 1763-1766*. Barcelona, 1981.

7 José María OLIVA MELGAR, «Reflexiones en torno al Comercio Libre de Barlovento: el caso catalán». En *El Comercio Libre entre España y América (1765-1824)*. Madrid, 1987, (2. ed.), 71-94.

8 *Ibid.*, pp. 79-80, 84; una monografía sobre el caso malagueño figura en la misma publicación: GAMEZ AMIAN, Aurora: «Aproximación a la influencia del Libre Comercio con América en la economía de la Andalucía oriental» (pp. 123-143).

a América, ni se creía posible hacerlo, porque se carecía de barcos apropiados y de los capitales y medios que había en Cataluña y otros lugares<sup>9</sup>. En añadidura, entre 1765 a 1778 Cartagena no fue aprovechado por los catalanes para abastecer de coloniales en sus retornos de América, pues los puertos que utilizaron para su comercio, a la ida y a la vuelta, fueron La Coruña, Cádiz, Barcelona y Málaga<sup>10</sup>.

a) *El símbolo: el despacho de un solo mercante a América.*

Todo lo expuesto nos lo confirma. La exportación a América realizada por Cartagena entre 1778 y 1796: tan sólo se abrieron registros a un buque mercante, para La Habana, y a unas pocas mercancías embarcadas en otro de guerra que, procedentes de Trieste, iba a Veracruz con azogues<sup>11</sup>. En el cuadro 1 tenemos, desglosados, a los gestores de estos negocios, la carga y su valores.

El buque mercante no era muy grande —una típica saetía—, su patrón era, con toda probabilidad, catalán, y, como era de esperar, la mercancía de mayor valor era el aguardiente catalán. El vino era el segundo gran componente, del que el barco transportaba casi mil arrobas más del producido en el «Campo de Cartagena» que del catalán; sin embargo, el valor de éste era superior porque los aranceles lo estimaban a 8 reales/arroba mientras que el primero lo estaba a 6, indicio de su probable inferior calidad. Poco conocemos de la producción vinícola del Campo de Cartagena para la época, y aunque también la había en el interior murciano, lo cierto es que no había un mercado regional integrado para la producción autóctona, y mucho menos que ésta se hubiera abierto paso hacia mercados exteriores, es decir, las zonas productoras debían estar en el nivel del autoconsumo o, en todo caso, alcanzar los mercados locales de sus cercanías. Por último, aunque mínimamente, la manufactura catalana estaba representada en unos encajes de hilo (lo que nos habla de una producción artesana), y unos libros en blanco; la carga del barco se completó con loza cartagenera y unos pocos dátiles valencianos.

El vino del Campo de Cartagena era, pues, lo único que podía ser exportado al mercado colonial, pero no era competitivo con los vinos catalanes y valencianos. Además, del nivel de producción local nos habla el hecho de que Cartagena dedicara precisamente al vino un gran volumen de sus importaciones, puesto que era un gran mercado demandante; de explotarlo se encargaban los patrones de embarcaciones valencianas, que solían embarcarlo fundamentalmente de Alicante, aunque también abastecían a Cartagena de la más variada gama de productos agrícolas (arroz, legumbres, hortalizas y frutas).

9 OLIVA MELGAR, ob. cit., p. 84.

10 Ibid., passim.

11 Las mercancías en la fragata de guerra *Santa Paula* constituían pequeños negocios de dos individuos, uno de los cuales, Mordella, era miembro de la tripulación. Probablemente las piezas de cristal que trajo de Trieste y registró a América procedían de Bohemia.

De hecho Alicante respondió en alguna medida a la apertura del Comercio Libre (entre 1786 y 1792 al menos 16 embarcaciones abrieron registro para América; su puerto exportó entre 1778 y 1792 por valor de 11.264.425 reales<sup>12</sup> e importó por 12.031.430; véase cuadro 3). Pero Cartagena carecía de articulación económica con su interior —como observaban y de lo que se quejaban sus comerciantes, que llamaron la atención al gobierno en este sentido—, y a su vez estaba sometida a la producción y al control de comerciantes del reino valenciano, que supieron sacar partido de su crecimiento demográfico al amparo de la industria estatal, e incluso se beneficiaron de los asientos para la provisión de los navíos del Rey. En el interior murciano había cierto paralelismo: su economía «exportadora», al igual que la de Cartagena, estaba constituida fundamentalmente por las barrillas, pero tenía tendencia a salir al exterior a través del puerto de Alicante<sup>13</sup>.

#### b) Cartagena, puerto «catalán» para el comercio colonial.

Durante el Comercio Libre, sí entraron algunos barcos procedentes de América, pero para conocer su dimensión y significado habría que proyectarlo sobre valores seriados de su comercio marítimo global a lo largo del siglo XVIII y especialmente de su segunda mitad, de lo que no hay información suficiente hasta el momento. Esto quiere decir que los valores que tenemos del comercio americano en la importación cartagenera son muy relativos y deben tomarse con precaución por varias razones: la primera, porque está en manos de catalanes; la segunda, porque parece ser un comercio de «descarga», de abasto, más que una auténtica «importación» generada por una amplia demanda de la zona. Puesto que los productos americanos solían llegar siempre a Cartagena en la red de las pequeñas embarcaciones redistribuidoras que partían de Cádiz, todo apunta a que su entrada directa de América constituía un comercio ocasional y especulativo, pero hace falta comprobarlo. Sería necesario conocer con detalle el valor de las reexportaciones gaditanas y de otros puertos andaluces a Cartagena, especialmente las de Málaga por su conexión con el cabotaje introductor de azúcar y cacao.

12 FISHER, ob. cit., p. 92. Se cargaron algunos productos extranjeros, pero los géneros nacionales fueron predominantes (90%). Entre estos figuraban vinos, aguardientes y géneros procedentes de Cataluña, y los más rentables productos valencianos: almendra, jabón de Elche, vino tinto, aguardiente «del país», id. «prueba de aceite», vino aloque (de la huerta de Alicante), condimentos (ajos, cominos de Monóvar, anís, orégano), papel, loza de Alcora, y alguna que otra manufactura valenciana como las basquiñas de seda (de Valencia) o mallorquina, como los flecos (AGI Indiferente General, 2178, 2179, 2181, 2183, 2185, 2186, 2188, 2190). En el primer registro despachado en Alicante, *La Condesa de Benavente alias El Alicante*, a Veracruz, aparecen algunos efectos de Murcia: Nicolás Pro cargó de su cuenta y riesgo 92 libras de hilo para coser «fábrica de Murcia con materias de la misma Ciudad» (1.472 reales) y Roque Sarrió embarcó 29 libras de hilo de Orihuela (215 reales), 14 piezas de cintas de hilo «fábrica de Murcia» (la pieza a 4 reales: 56 reales) y 2,5 libras de mosaza «cosecha de Murcia» (la libra a un real), una onza «seda obrada en el País», 439,5 gruesas de botones de hilo para jubones «fabricados en esta Ciudad con generos extranjeros» y 215 gruesas de id. para cuellos de camisa, cuyo valor total era de 1.751 reales. El total del registro ascendía a 1.646.768 reales. Razón de la carga..., Alicante, 9 de enero de 1786. AGI Indiferente General 2178.

13 PARRON SALAS, ob. cit., p. 40.

Los datos con que contamos sobre las cargas y buques entrados en Cartagena ofrecen resultados incontestables (cuadro 2). Es un comercio en manos de la marina catalana, cuyo circuito arranca del Caribe, fundamentalmente de Cuba (La Habana), y tiene su punto terminal en Barcelona, diámetro de acción en el que, como Alicante y, en una gran medida, Málaga, el puerto de Cartagena resulta totalmente «capturado» por los catalanes<sup>14</sup>. El puerto alicantino cayó en esta red antes que el murciano, pues le llegaron efectos coloniales directamente ya en 1778, mientras que para éste comenzaron a hacerlo de forma continua en 1789<sup>15</sup>.

Según Fisher, los valores del tráfico americano de Cartagena lo convierten en un puerto insignificante para el Comercio Libre (véase cuadro 3)<sup>16</sup>; la importación de Cartagena se caracteriza por el casi total predominio del azúcar y cacao —los clásicos productos de Cuba y Venezuela porque de allí proceden los barcos— mientras que la plata corresponde básicamente al pago de los sueldos de las tripulaciones. No llegan, pues, materias primas caribeñas —cobres, algodón, palos tintóreos, etc.—, lo que nos confirma el papel pseudo-colonial de Cartagena en sus actividades económicas al margen de la gran industria (el Arsenal). Como hemos dicho, sucede que, a su vez, Cartagena exportaba materias primas para la industria textil, fundamentalmente extranjera, y de ahí que con el declive de la poderosa industria estatal, el esqueleto de la economía local, al fin del Antiguo Régimen comenzara para la ciudad una profunda recesión a la que se vinieron a sumar las innovaciones químicas que permitieron a las industrias textiles y del vidrio prescindir de lejías naturales, la producción fundamental del área cartagenera. La zona comenzaría a salir de su postración precisamente con la revitalización de esa función pseudo-colonial desde el segundo tercio del siglo XIX, cuando se inicie la explotación intensiva de la sierra litoral y los minerales fluyan hacia el extranjero para continuar alimentando las industrias europeas<sup>17</sup>.

En definitiva, el caso de Cartagena nos habla de una nula reacción hacia la apertura del mercado colonial y del poco éxito de esta gran reforma de los ilustrados, que creyeron en la magia de la simple habilitación de puertos para la dinamización y crecimiento económico. Si desde hace tiempo se vienen poniendo en tela de juicio incluso sus efectos positivos en el caso catalán, lo que es innegable es que fue en Cádiz y en varias

14 Así pues, Cartagena ha de ser agregado al bloque de los «puertos capturados» según la clasificación propuesta por Delgado Ribas (Josep María: «El modelo catalán dentro del sistema de Libre Comercio (1765-1820). En *El Comercio Libre...*, p. 60) que incluye a Los Alfaques de Tortosa, Alicante y Málaga en el Mediterráneo, y a Santander en el Cantábrico.

15 Hay unos minúsculos valores entrados al puerto en 1784. Véase cuadro 3.

16 Según sus datos el mayor valor de las importaciones se alcanzó en 1792. Nosotros hemos analizado los registros y la cifra que hemos obtenido es, incluso, bastante menor y, sorprendentemente, coincide con total exactitud con la de la conocida Balanza de Comercio para ese año: 1.332.755 reales. (Véase PARRÓN SALAS, «Comercio marítimo y comerciantes...», p. 32). Por tanto habría que minimizar más aún el comercio americano de Cartagena.

17 Véase Juan Bautista VILAR y Pedro María EGEA BRUNO, *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Murcia, 1990 (2ª ed.).

áreas americanas, antes marginales, donde el Comercio Libre ofrece su verdadera dimensión y sus más positivos resultados. Para el puerto murciano el comercio colonial fue una aspiración y una utopía de los ilustrados; de cualquier modo, un objetivo a tan largo plazo que se puede pensar en numerosas razones para su habilitación en fecha tan temprana con 1765: o era un ensayo de visos propagandísticos, o fue utilizada para zaherir y amenazar intereses ya creados en torno al comercio colonial, o pretendía facilitar la expansión atlántica en la que ya estaban inmersos los antiguos reinos de la Corona de Aragón. Lo más probable es que hubiera un poco de todo, pero es indudable que la causa esencial del fracaso del Comercio Libre en Cartagena radica fundamentalmente en lo artificioso de su habilitación, puesto que no fue el resultado de demandas locales ni regionales, ni derivó de impulsos latentes —todo lo contrario— o de la posible capacidad de respuesta del área cartagenera o murciana a ese reto. Su habilitación al comercio colonial es muestra evidente de la convicción gubernamental de que la simple apertura de puertos, la distribución periférica del *pacto colonial*, bastaba en sí misma para regenerar y provocar crecimiento económico —en el caso murciano incluso podemos pensar que se esperaba que hiciera de catalizador para la integración del espacio económico regional—, sin tomar para nada en cuenta las estructuras productivas.

## CUADRO 1

Embarcaciones y cargas de Cartagena a América, 1778-1796<sup>1</sup>

1792:

1) Saetía *El Carmen*, despachada el 24 de febrero, con destino a La Habana, Patrón, Pablo Domenech

Cargadores	Cuenta y riesgo	Consignación	Carga	Rs. v.
Pedro Vall y Comp.	Galofre Hnos. (Barc.)	Francisco Olivella	Aguardiente (cat)	560 a. 33.600
" "	Balaguer Hnos. y comp. (id.)	Balaguer y Alguer	Vino (cat.)	1.008 a. 8.064
" "	" " " "	" "	Vino (Campo Cartag.)	1.900 a. 11.760
Pablo Domenech	de su c/r	a su poder	Vino (cat.)	336 a. 2.688
" "	"	"	Jarras ordinarias de barro sin vidriar («del País»)	63 doc. 400
Salvador Ortiz	de su c/r	a su poder	Encajes de hilo (cat.), 13 piezas	225 varas 900
" "	"	"	Libros en blanco	59 — 600
José de Laya	de su c/r (?)	Miguel de Zapiain	Vino (Campo Cartag.)	2 a. 12
" "	"	" "	Dátiles de Valencia	20 lb. 10
				<b>58.034</b>

2) Fragata de guerra *Santa Paula*, despachada el 26 de agosto con destino a Veracruz<sup>2</sup>.

Cargadores	Cuenta y riesgo	Consignación	Carga	Rs. v.
Cayetano Mordella	de su c/r (?)	Benito de Céspedes	Vasos cristalinos hasta medio cuartillo	100 doc. 600
" "	"	?	Botellas y vasos de cristal grandes de asa	6 doc. 180
" "	"	"	Vidrios cristalinos hasta vara de alto	5 — 150
" "	"	"	Vidrios id., 1/2 vara	33 doc. 1/3 1.200
Juan Antonio Benedicto y Hnos.	de su c/r (?)	?	Libros impresos en el Reino: • Ordenanzas del Ejército 200— • Comedias 52 doc. • Romances 10 resmas	1.600
				<b>3.730</b>

1. c/r = cuenta y riesgo; a. = arrobas.

2. Entró en Cartagena procedente de Trieste, conduciendo los azogues con destino a Veracruz de cuenta de la Real Hacienda. Un individuo de su tripulación había cargado en Trieste los vidrios y vasos que se detallan a continuación. Fueron manifestados y desembarcados en Cartagena, donde se cobraron los derechos de entrada en España y salida para América correspondientes. José Julián de Villar a los Directores Generales de Real Hacienda de Indias. Cartagena, 25 de agosto de 1792. AGI Indiferente General, 2190.



## CUADRO 2

El Comercio Libre en Cartagena, 1778-1796<sup>1</sup>

## a) Embarcaciones y procedencia.

	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	Total
La Habana	1	2	3	3	3 <sup>1</sup>	5		3	20
" /Málaga						1	2	1	4
Cumaná		1		1					2
" /Málaga							1		1
La Guaira						1			2
" /Cádiz				2					2
	1	3	3	6	3	7	3	4	30

## b) Mercancías. Valores (reales de vellón y maravedís).

Años	Azúcar	Cacao de Caracas	Plata	Café	Dulces <sup>2</sup>	Arroz <sup>3</sup>
1789	451.480					
1790	432.880	318.310-14	98.420			
1791	458.260					
1792	475.880	619.295-20	228.000	9.300	280	
1793	249.400		132.780	400		
1794	812.152 <sup>4</sup>	635.731- 6	40.040			5
1795	435.440	411.744				
1796	886.200		50.000			
	4.201.712	1.985.081- 6	549.240	9.700	280	(?)
%	(62,3)	(29,5)	(8,1)	(0,1)	(0,0)	

1 Fuentes: AGI, Indiferente General, 2190 y 2446-2450.

1 Uno de los buques llevaba dos registros separados, de Veracruz y La Habana.

2 Secos y en almíbar.

3 De Campeche.

4 Más 85 cajas.

5 612 arrobas.

## CUADRO 3

Cartagena y Alicante. Importaciones de Hispanoamérica, 1778-1796<sup>1</sup>

Años	CARTAGENA		ALICANTE	
	Valores	% de las imp. españoles	Valores	% de las imp. españoles
1778	0	0	1.195.827	1,6
1779				
1780				
1781				
1782	0	0	135.960	0,1
1783			892.640	0,5
1784	17.400	0,003		
1785			543.740	0,05
1786				
1787			1.229.918	0,2
1788			473.157	0,05
1789	415.480	0,04	714.124	0,07
1790	849.610	0,09	919.540	0,1
1791	474.815	0,04	913.202	0,08
1792	3.198.295	0,3	2.270.129	0,2
1793	382.580	0,04	1.757.777	0,2
1794	1.554.553	0,1	783.276	0,07
1795	960.464	0,1	202.140	0,02
1796	936.220	0,08		
TOTAL	8.789.417	0,07	12.031.430	0,1

1 Fisher, John: *Comercial Relations between Spain and Spanish America in the era of Free Trade, 1778-1796.*, Liverpool, 1985, pp. 106 y 108.