

# El input del Arsenal de Cartagena en la economía murciana a fines del Antiguo Régimen.

M.<sup>a</sup> TERESA PÉREZ PICAZO  
Universidad de Murcia

En 1765 se concluía la magna obra del Arsenal de Cartagena, proyección regional de la política militar del Despotismo Ilustrado español. Aunque conocemos bien la envergadura de los trabajos allí realizados y su génesis, gracias al reciente artículo de J.P. Merino (1), parece necesario también analizar lo que el nuevo establecimiento supuso para la economía murciana durante la segunda mitad del XVIII. La construcción de la base, su puesta en funciones (a la vez como astillero y como infraestructura de mantenimiento de la flota de guerra) y la instalación de una abundante mano de obra dieron lugar a una demanda creciente y variopinta. Dicha demanda estaba integrada por dos componentes muy distintos: alimentos y ropa con destino a los trabajadores de todo tipo o a los efectivos navales, y materias primas, consumidas por las diferentes industrias anejas a la construcción naval. Ambos hubieron de producir un «tirón» en la economía regional que afectó especialmente a la producción agrícola, aunque, como

---

(1) J.P. MERINO: «Cartagena: El Arsenal ilustrado del Mediterráneo español». *Areas*, n.º 1, pp. 44-62.

veremos, dentro de ciertos límites. Paralelamente, se dió un incremento en la afluencia de *inputs* monetarios merced a los diversos pagos en dinero efectuados por el Estado: sueldos a oficiales y marinería, salarios a la mano de obra libre, asientos a los abastecedores...Esta inyección monetaria cooperó a facilitar la circulación económica, ya estimulada previamente por la buena coyuntura comercial que atravesaba la región en particular y el mundo mediterráneo en general (2). Pero, sobre todo, dió lugar a cierta redistribución de los impuestos detraídos por el Estado en un periodo durante el cual el peso fiscal se había multiplicado por tres (3).

Sin embargo, las características ecológicas del «hinterland» cartagenero y las de la propia región murciana, así como las estructuras socio-económicas del feudalismo desarrollado, oponían unos límites muy rígidos y selectivos al aumento de la producción. Se tropezaba así con serias dificultades para satisfacer una demanda global como la señalada. Por ello se hizo preciso el recurso al abastecimiento en puntos progresivamente más lejanos, tanto en el propio país como en el extranjero. El fenómeno no debe ser considerado solo en su vertiente negativa, ya que generó un brusco desarrollo en las actividades terciarias en torno al polo cartagenero: creación de casas de comercio, formación de sociedades y consorcios, afluencia de mercantes independientes...En poco tiempo, estas actividades permitieron a sus representantes más cualificados una acumulación importante que no solo se quedó en suelo murciano sino que se invirtió en él años más tarde.

Por último, tras las repercusiones producidas por el «tirón» de la demanda del Arsenal en la esfera de la producción y de la circulación, debe citarse la habida en la demográfica a través de la inmigración laboral. Aunque lo más pesado de los trabajos corría a cargo de presidiarios «forzados» y esclavos moros, era necesario un porcentaje bastante elevado de personal especializado en la construcción naval. Esta exigencia imprescriptible, unida al desarrollo numérico de cierto tipo de ocupaciones relacionadas con el abasto de las naves, provocó una creciente afluencia de mano de obra hacia Cartagena relativamente numerosa y selecta. El fenómeno prelude en cierta manera el *rush* minero de la segunda mitad del XIX.

La fuente elegida para intentar un balance del triple impacto señalado han sido los protocolos notariales de Cartagena redactados entre 1760 y 1808. Especialmente, ha atraído nuestra atención el escribano del Arsenal Carlos Roca Agustín, cuyas actas, que cubren *grosso modo* el periodo indicado (4), hemos procurado analizar de forma exhaustiva. En cambio, para los restantes escribanos se ha seleccionado cierto tipo de escrituras que eran fundamentales para nuestro objetivo (5). En conjunto deben destacarse cinco de entre ellas:

(2) M.T. PÉREZ PICAZO-G. LEMEUNIER: *El proceso de modernización de la región murciana*. Murcia, Editora Regional, 1984. Ver los capítulos I y V de la Segunda Parte, en los que el tema del comercio regional a fines del XVIII y comienzos del XIX se desarrolla extensamente.

(3) A.G.S. Dirección General del Tesoro. Legs. 563, 564 y 565, que incluyen las series de Rentas Provinciales de Murcia en la segunda mitad del XVIII.

(4) A.H.P.M. 6060 a 6090. Años 1769 a 1800.

(5) A.H.P.M. Escribanos. J. Serrano Poveda, Pedro Antonio Ramos y Escudero y J. Sánchez Minaya. Son los únicos que en el mismo periodo incluyen documentos referentes al Arsenal.

- *Contratos de fletamiento*, establecidos entre la Real Hacienda y un capitán de barco. Este se obligaba a transportar a Cartagena, o desde ella a un puerto determinado, un flete cualquiera, estipulándose previamente ciertas condiciones -«viajes en línea recta, sin escalas», tiempo máximo a invertir en la travesía- y la cuantía del pago.
- *Asientos*, entre la Real Hacienda y un negociante o un grupo de ellos. En este caso el acuerdo era más complicado ya que no se trataba únicamente del transporte, sino de asegurar un abasto del Arsenal. Por ello el asentista debía depositar una fianza en bienes raíces proporcional al monto del servicio y, además, asumir todas las cargas inherentes a él: procurarse el producto de que se trataba a buen precio, acarrearlo por mar o tierra y entregarlo en buenas condiciones. Con frecuencia el titular fragmentaba estas operaciones en subarriendos parciales. Además, el contrato duraba normalmente varios años.
- *Cartas de obligación*, por medio de las cuales se aseguraban suministros concretos (ropa, raciones, leña), obras o transportes por tierra. Como en el primer caso, no se entregaba fianza alguna, y se acordaban las cláusulas muy pormenorizadamente, así como la cantidad a percibir por el concesionario.
- *Escrituras de formación de sociedades*, cuyo objetivo era reunir el capital necesario para una operación determinada: asientos, compra de un barco, ampliación de *stocks*, etc. En el primer caso, su forma habitual era la comandita a partes iguales y en el segundo se seguía el mismo sistema -parecido a la «barca» de P. Vilar- o se constituía una asociación con un capitán de barco: este ponía su experiencia y trabajo y los socios capitalistas su dinero. El tipo de embarcación usual era el jabeque o laúd.
- *Fianzas*, tanto carcelarias como «de estar a derecho», relativas estas últimas a los bienes raíces depositados por los asentistas y sus fiadores, o también a las patentes que era necesario pagar a la Real Hacienda antes de dedicar una nave cualquiera al tráfico mercante.

Las demás fuentes utilizadas solo lo han sido a título complementario, y las hemos manejado con el fin de precisar ciertos aspectos y, sobre todo, para facilitar la cuantificación. Por ejemplo, las actas Capitulares de Yecla, Lorca y Caravaca, que nos proporcionan datos precisos sobre los problemas planteados por el aprovechamiento del monte y sobre el suministro de cáñamo o de tejedores. O, en otro orden de cosas, los libros de entrada y salida de buques en el puerto de Cartagena entre 1778 y 1792 (6), con cuya ayuda pueden cuantificarse los datos proporcionados por los documentos notariales en lo referente a los diversos abastos y su procedencia.

## 1. LA PRODUCCION.

La estimación aproximada del tipo de productos que era objeto de tratos en los contratos de fletamiento, los asientos y las cartas de obligación puede ayudarnos a

(6) A.M. de Cartagena: Libros 94, 105, 142, 313.

precisar cuales fueron las ramas de la producción más solicitadas por la demanda estatal:

Abastecimiento de la Mano de obra y de las Tripulaciones. ....	Alimentos	28 %
	Ropa	3 %
Materias primas para el Arsenal. ....	Madera de construcción	30 %
	Carbón de pino y leña	10 %
	Cáñamo	8 %
	Esparto	6 %
Materias primas para el Arsenal. ....	Materiales de construcción	3 %
	Hierro, plomo, etc.	2 %
	Carbón de piedra	2 %
	Otros	8 %
	TOTAL	100 %

Una ojeada superficial a los porcentajes basta para percatarnos de cuales eran los dos problemas fundamentales con que se enfrentaron los directores del Arsenal desde que se empezó a construir: la alimentación de la mano de obra y el suministro de madera. Este último había sido siempre el gran problema de los países mediterráneos en sus esfuerzos por dotarse de una flota importante, con la única salvedad de Turquía, y España no era una excepción.

Respecto al primer apartado, su importancia no hizo sino crecer a lo largo del periodo debido a que era preciso abastecer a un número cada vez mayor de buques de guerra que venían al Arsenal a hacer reparaciones o a repostar. El sistema adoptado para asegurar el suministro era muy complejo y podemos compararlo a una pirámide: existía un solo responsable máximo en la cúspide y un enjambre de pequeños asentistas parciales en la base. Entre 1760-1770, el responsable en cuestión fue el banquero madrileño Jerónimo Retortillo, después los Cinco Gremios Mayores y, desde 1790, el Banco de San Carlos. De esta manera se aseguraba una tesorería relativamente fluida.

En cuanto a los pequeños asientos, se hacían por «raciones» o por productos especializados. El primer caso era más frecuente: se estipulaba el precio y componentes de la «ración», así como la duración del contrato, generalmente anual. Su destino solían ser los forzados y la mano de obra estable. En cambio, cuando se trataba de barcos de la Armada se prefería el ajuste de víveres concretos, siendo los más solicitados la harina, carne, vino y aceite, arroz, salazones y tocino, por orden de prioridades.

Pero, ¿era posible satisfacer la creciente necesidad de estos productos a base de las cosechas regionales únicamente?. La respuesta a esta pregunta, como es bien sabido, solo puede ser negativa. En años buenos, se conseguía casi el autoaprovisionamiento de cereales: el trigo venía de Lorca y Mula, la cebada de la primera y de los campos

de Cartagena y Murcia. Pero en años malos, había que traer ambos de Andalucía y la Mancha o de Sicilia y el Norte de Africa. En cuanto a los demás, el vino se compraba en Alicante y Castellón (Vinaroz); el aguardiente, en Cataluña; el arroz, en Cullera; el tocino, cuando fallaba la fuente local, en la Mancha y hasta en Irlanda, y los salazones, en Terranova, Escocia y Noruega (el bacalao, que venía en barcos ingleses y daneses) y en Galicia (la sardina). Los contratos de fletamiento y las cartas de obligación permiten estimar la importancia relativa de cada uno de estos «bastimentos».

Respecto al vestido, el Arsenal adquiría el paño necesario tratando directamente con los fabricantes mediante una carta de obligación, y después ajustaba la confección con sastres de Cartagena (7) siguiendo el mismo sistema. La marinería, y los oficiales se vestían con paños de Alcoy (8), de buena calidad, de color azul para el traje y rojo para el capote; mientras que los paños destinados a forzados y esclavos se traían de Lorca (9) debido a su mayor consistencia y carácter duradero.

Pasando al apartado referente a materias primas, el problema que planteaba su suministro era aún más complicado, puesto que frecuentemente se hacía preciso importarlas de lugares muy distantes para los medios de comunicación de la época. Por ello, en tales casos, la vía elegida era siempre la marítima, más rápida y barata.

El caso de la madera, ya apuntado, resulta particularmente ejemplar, porque era insustituible en los astilleros preindustriales. Además, la fabricación de mástiles exigía maderas duras, y troncos de gran envergadura y muy derechos. Dentro de la región solo existía una comarca maderera: el Noroeste, seguida a mucha distancia por las sierras de Mula. La política de plantíos impuesta por los Borbones (10) representó una modesta ayuda en este sentido al facilitar el suministro periódico, aunque no muy abundante, de materiales procedentes de las alamedas de Murcia, Lorca, Mula, Molina, Alhama, Librilla y Totana. Pero tal política despertaba con frecuencia reacciones negativas en las comarcas afectadas: sus ayuntamientos respectivos acusan a la Real Armada de asolar los montes e interferir en la jurisdicción municipal sin pedir autorización para las talas (11).

Respecto al transporte, Merino habla de la conducción de troncos en el Segura por flotaje, pero en la fuente en que está basado este trabajo no aparecen contratos de ese tipo. Por el contrario, proliferan los asientos y cartas de obligación estableciendo dicha conducción en carros y carretas, desde sus puntos de origen, por carreteros de Cehegín, Caravaca, Huéscar y Algezares. Por ejemplo, en 1798 (12), los asentistas cartageneros Antonio Huertas y Benito Mínguez se comprometen a traer los árboles cor-

---

(7) A.H.P.M. Leg. 6.070, p. 213-15. Contrato con los maestros de sastre Francisco García de Alcaraz y Ramón Lozano para cortar y coser anualmente el vestuario.

(8) A.H.P.M. Leg. 6.070, p. 120, Escritura de obligación a Francisco Cantó, de Alcoy, que debía suministrar cada año 2.800 varas de paño azul diecioveno.

(9) A.H.P.M. Leg. p. 89-91. Id. Con M. Millana, Fco. Periago y otros, pañeros de Lorca que han de entregar anualmente 3.000 varas de paño pardo y de mezclilla, diecioveno también.

(10) F. FLORES ARROYUELO: «Política de plantíos en Murcia en el último tercio del siglo XVIII», *Anales de la Universidad de Murcia*. vol. XXXVI, n.º 1 (curso 1977-78), pp. 219-236.

(11) Vid. El Interrogatorio de 1803 de Cehegín (publicado en *Areas*, n.º 5) y las Actas Capitulares de Caravaca (1788, p. 44-45), en las que el Ayuntamiento reivindica la jurisdicción de la villa sobre los montes frente al Comisario Regio. Otro tanto sucede en Yecla.

(12) A.H.P.M. Leg. 6.089, p. 44-46.

tados en la sierra de Mula y Caravaca, bajo fianza de 40.000 reales, a 65 reales el codo cúbico, siendo de su cuenta el cortarla, cobrarla y conducirla al Arsenal.

Sin embargo, la madera de calidad escaseaba: los árboles más abundantes en las comarcas citadas eran los pinos y carrascas, por lo que no quedaba más remedio que procurarse suministro extraregional. Las fuentes usuales de aprovisionamiento solían ser el Valle del Ebro, el del Júcar e Italia del Sur. En los dos primeros se adquirían pinos viejos, de alta talla, que venían por flotaje hasta Tortosa, por el Ebro, o hasta El Grao y Cullera, por el Turia y Júcar. En cuanto a Italia del Sur, se trataba de roble y álamo negro, que se recogía en Civita Vecchia. Los asientos que cubrían este tráfico, costoso y lejano, solían ser asegurados por consorcios y aún así no era infrecuente la quiebra. Tal fue el caso de Pascual Milone y Pero Subillaga (13), que en 1798 se comprometieron a proveer al Arsenal de 24.000 codos cúbicos de roble y álamo negro, depositando 60.000 reales de fianza. Para ello necesitaron un crédito previo del comerciante catalán Sambazar (14), que ascendió a 130.000 reales. Incapaces de hacer frente a sus compromisos, perdieron la fianza y se vieron obligados a llegar a una transacción con otro grupo de comerciantes para traspasarles el asiento.

En segundo lugar -cuantitativamente hablando- figuran los contratos sobre abastecimiento de carbón de pino (para las herrerías del Arsenal) y leña. Ambos procedían en gran parte de los mismos puntos de la provincia señalados y se transportaban en carretas. Como tampoco era suficiente la producción regional, se traía de Ibiza, siendo este el objeto de los numerosos contratos de fletamiento con capitanes mercantes procedentes de esta isla. Así, el patrón Antonio García, que en 1780 se obliga a traer en su jabeque (15) 3.000 quintales de leña para el consumo de los navíos, amén de cortarla en los montes de Ibiza: una pequeña nube de embarcaciones de este tipo y procedencia trabajaban activamente para la Real Armada en las últimas décadas del XVIII.

Tras la madera de construcción, la leña y el carbón, aparece la demanda de fibras textiles: esparto para la cordelería y cáñamo para jarcias y velas. El primero abundaba en el propio campo de Cartagena y en el inmediato de Aguilas, pero en ocasiones debía escasear, dado que hemos hallado algún contrato para traerlo también desde Vera (16). Incluso se construyó una fábrica en Alumbres en 1776 cuya producción se destinaba íntegra al abastecimiento del Arsenal (17). En cuanto al cáñamo, procedía en gran parte de Caravaca y Cehegín, donde su cultivo ocupaba las mejores tierras de los respectivos regadíos. En la primera de estas poblaciones existía una comisión de compras y un rastrillo al servicio de la Armada, con el fin de adquirir la fibra, rastrillarla y conducirla a Cartagena y Cádiz. En 1788 el Gobernador militar de aquella intentó apoderarse de toda la producción comarcal, prohibiendo el acopio para la otra plaza. La respuesta fue un oficio de Florida Blanca fechado el 1 de diciembre revocando tal orden y agregando al departamento de Cartagena los partidos de Orce, Huéscar

(13) A.H.P.M. Leg. 6.089, p. 112-117.

(14) A.H.P.M. Leg. 6.070, p. 144.

(15) A.H.P.M. Leg. 6.070, p. 181.

(16) A.H.P.M. Leg. 6.070, 1780, p. 159. Lo trae el londro valenciano «S. Pascual Bailón», a 45 reales el quintal.

(17) A.H.P.M. Escribano J. Poveda Serrano, Leg. 6.030. El año 1780 se escritura de nuevo la compañía formada con ese objeto por Juan García y Ramón Martínez, para la cual habían aportado cada una 20.000 reales.

y Tobarra, además de Caravaca y Cehegín, a condición de que compartiese el suministro con Cádiz (18). El hecho nos revela el continuo empeño de las autoridades del Arsenal en pro de un abastecimiento seguro y cercano. Su constante fracaso en este sentido aparece en la existencia de contratas para traer cáñamo del Reino de Valencia (Callosa de Segura), del valle del Ebro y, a veces, del Báltico.

Muy por detrás de estas materias primas figuran en las escrituras notariales de construcción, los metales y el carbón mineral. La piedra se traía de lugares próximos: San Ginés, Pozo Estrecho y el Cabezo Gordo; la losa de Alicante y la teja y el ladrillo se fabricaba en Pozo Estrecho también (19). En cambio, el hierro y el carbón (destinado a los hornos de reverbero del Arsenal) venían de mucho más lejos: el País Vasco y Gijón, respectivamente, y su suministro solía también ser objeto de consorcios.

Para concluir, podemos afirmar que la demanda de cereales del Arsenal influyó en el contemporáneo proceso de roturaciones desarrollado en los campos de Cartagena y Lorca. También, en la expansión del viñedo en algunas diputaciones de aquel: el Plan, la Aljorra, Magdalena, Albuñón. Y por, supuesto, en la ampliación de superficies consagradas a la explotación del esparto y el cáñamo: en Cehegín y Caravaca se dedicaron a estas últimas tierras antiguamente ocupadas por el moreral. En este sentido, el fenómeno fue beneficioso para la economía regional. Por el contrario, presente un carácter más ambiguo la presión ejercida para conseguir madera y carbón. Resulta difícil emitir un juicio al respecto a causa de la disparidad de opiniones vertidas en las fuentes. En las de procedencia municipal, se acusa a la política de la Real Armada de provocar la deforestación de los montes regionales, mientras que, según los informes de los comisionados regios, eran los propios vecinos los expoliadores, siendo de todo punto necesaria una legislación restrictiva y una vigilancia continua.

Considerando ahora los puntos de aprovisionamiento extraregionales, aparece ante nuestros ojos el neto predominio de la ubicación mediterránea, con alguna excepción -bacalao, carbón, hierro-. De ahí que el radio de acción del Arsenal de Cartagena excediese los límites puramente regionales, ampliándose hasta Valencia y Cataluña por el Norte, la Penibética y N. de Africa por el Sur, Italia por el Este y la Mancha por el Oeste. Seguramente su presencia constituyó un factor más a tener en cuenta en la mejora de la coyuntura comercial de este espacio en la segunda mitad del XVIII. Pero es una coyuntura *mediterránea* (y por tanto, marginal): las relaciones con América son prácticamente nulas, como ha demostrado con otro tipo de fuentes C. Martínez Shaw (20).

## 2. LA CIRCULACION.

La inadecuación entre la demanda del Arsenal y la oferta regional generó, como se ha anticipado, un rápido desarrollo de las actividades, estimuladas por la posibilidad

(18) A.M. de Caravaca. Actas Capitulares de 1788, 24 Noviembre y 1 de Diciembre.

(19) A.H.P.M. Leg. 6.089, 1798, p. 312-313. Pedro y Julián Rodríguez se comprometen a suministrar teja y ladrillo para obras del Arsenal, que se ha de fabricar en el partido de Pozo Estrecho.

(20) C. MARTÍNEZ SHAW: «El comercio con América y los puertos mediterráneos españoles». Comunicación presentada al Coloquio sobre *Periferización del Mediterráneo Occidental*. Murcia, 1984. Publ. un número Ext. de *Áreas sobre Desigualdad y Dependencia. La periferización del Mediterráneo Occidental (s. XII-XIX)*. 1985. pp. 150-156.

de conseguir asientos fructuosos pagados en dinero contante y sonante y por el incremento del tráfico a larga distancia. También, por la existencia de un mercado interno en Cartagena, dada la abundancia de situaciones socio-profesionales relacionadas con el sector servicios y no con la agricultura por lo que sus titulares estaban obligados a abastecerse en el comercio local. Todo ello ayudó a la ciudad a convertirse en un centro de atracción y orientación de los intercambios.

Surge así una densa minoría de comerciantes-negociantes que en un lapso de tiempo no muy largo consiguió una acumulación de capital relativamente importante. Todos ellos regían casas de comercio de cierta potencia económica, desde las cuales se acometieron un abanico de actividades rico y diversificado, de forma parecida a lo que sucedía contemporáneamente en Murcia capital y Lorca. No existe un sector económico en el que no los encontremos: son armadores, especuladores, exportadores de barrilla, asentistas, comerciantes al por mayor y menor...y hasta corsarios: Ferró, por ejemplo, compró la galeota inglesa «Revanche» para dedicarla al Corso y los demás conseguían gruesos beneficios adquiriendo las presas que se subastaban en Cartagena. Pero su función específica la ejercían en la esfera del crédito.

El mecanismo era el siguiente: como las ganancias conseguidas con sus actividades polifacéticas eran sustanciosas y les aseguraban liquideces importantes, los comerciantes de segunda fila y la propia Real Hacienda recurrían a ellos cuando estaban necesitados de fondos. Los primeros, a través de empréstitos que les permitiesen afrontar las sucesivas operaciones de los abastos y depositar la fianza o la patente de embarque. Y, en cuanto a la segunda las grandes casas le solventaban los problemas de tesorería a corto plazo. Por lo general, se trataba de anticipar los sueldos a tripulaciones enteras -oficiales incluidos-, cobrando después con el consiguiente margen de beneficio. O, en otros casos, de abonar lo estipulado en las contrataciones a los patrones de barco y asentistas, ahorrándoles largas esperas. Así, Roqueroles acepta en 1780 adelantar al capitán ibecenco Jaime Viñas los gastos del viaje y estancia en Cádiz, para evitarle la permanencia en Cartagena con el jabeque en lastre (21); Castellini anticipa el mismo año al contratista Juan de Mayo el importe de la conducción de madera desde Tortosa (22).... Los ejemplos podrían multiplicarse, pero es de todo punto innecesario dado que su sentido es el mismo: asegurar la fluidez del mecanismo oficial y evitar que sus ruedas se atascasen, en beneficio de todos. Ya que si los sueldos o contrataciones no se pagaban, la capacidad de compra se reducía y el comercio se colapsaba, perjudicando todo el sistema económico. La estructura crediticia se articulaba, pues como una pirámide, dentro de la cual la inter-relación de los distintos planos era muy profunda.

En otro orden de cosas, es en estos establecimientos donde tendrá lugar la transición desde las prácticas comerciales del Antiguo Régimen a las capitalistas, como hemos mostrado en otro lugar (23). Además, los capitales acumulados en ellos se invertirán en la primera mitad del XIX en la compra de bienes desamortizados o desvinculados, en la minería y en actividades relacionadas con ella: de esta forma, los *input* monetarios conseguidos directa o indirectamente mediante las relaciones con el Arsenal estaban llamadas a tener su papel en la vida económica posterior de la región.

(21) A.H.P.M. Ex.<sup>o</sup> J. Sánchez de Minaya. Leg. 6.151, p. 106.

(22) A.H.P.M. Id. P. 192.

(23) M.T. PÉREZ PICAZO- G. LEMEUNIER: *El proceso de modernización de la región de murciana*. Op. cit.



¿Quiénes integraban el nuevo colectivo?. Como en el caso de Murcia y Lorca, predominaban en sus filas los individuos de origen alógeno: franceses (Valarino, Ferrand, Bellon, Casanave); italianos (Ferro, Casteleni, Gatturmo, Pesetto); malteses (Atar, Casar) y catalanes (Sambazar, Roquerols, Balart, Font, Muntaner, Rebufat). Los dos primeros se llevaban la parte del león desde el punto de vista económico: aunque los catalanes eran ya mayoritarios en las dos últimas décadas del siglo XVIII, su gran época será la primera mitad del XIX.

En posición más modesta detrás de este grupo existía un segundo más numeroso pero menos acomodado: los asentistas-comerciantes de tipo medio, que necesitaban formar consorcios para solicitar las contratas y adquirir un laúd o un jabeque. Las escrituras de erección de compañía se redactan casi siempre para alguno de sus miembros, nunca sobrados de Capital. Por ejemplo, en 1780, y ante Carlos Roca Agustín (24), se unen hasta seis presididos por el catalán Gaspar Carbonell con el fin de aportar el capital necesario para armar el jabeque «Virgen de la Soledad» y explotarlo después como correo entre el Arsenal y Orán. En otras ocasiones, como sabemos, se unen los patrones de barco: Antonio Bergalo, Juan Miró y Miguel Donato adquieren en la misma fecha un londo valenciano por 25.000 reales y asocian al capitán José de Mora (25). En cuanto a los asientos y contratas, nunca se toman a título individual, por lo menos son dos o tres los que se hacen cargo de ellas.

Con respecto al origen de los miembros de este segundo colectivo, se repite el espectro del anterior, pero el porcentaje de catalanes se incrementa y aparecen ya algunos oriundos de la plaza. Su dinamismo, aunque indudable, se ve limitado por la falta de liquidez, generadora de fracaso y quiebras cuando surgían dificultades imprevistas en la génesis de un servicio. Aparte del ya citado caso de P. Milone, puede esgrimirse el de un abastecedor de carnes en 1775 (26), que pierde hasta su fianza de 30.000 reales. Los vemos haciéndose cargo de subarriendos diversos en el suministro de alimentos: «raciones», harina, carne, vino etc.; de obras pequeñas y de trabajos menores como el desguace de buques, limpieza del puerto, etc. La impuntualidad en los pagos, característica de la administración del Antiguo Régimen, constituía para ellos un auténtico drama: de ahí el recurso a los «grandes» para que les anticipasen el dinero, aunque fuera a costa de compartir con ellos las ganancias. El riesgo que corrían en caso contrario —puesto que tampoco les devolvía la fianza— era la interrupción del giro de su comercio por falta de liquidez.

A otro nivel, la preesencia de corsarios -argelinos siempre, pero ahora, además ingleses y franceses- suponía un riesgo suplementario con el que había que contar: la fuerte inversión exigida por una nave y su carga podía perderse en un momento. Así, los Gatturmo deben recurrir a la familia Gloria de Barcelona para rescatar el cargamento de una polacra asaltada entre Génova y Roquera por corsarios musulmanes y depositada en S. Feliu: gran parte de su flete iba destinado al Arsenal (27). Claro que, a estas alturas, los perjuicios y beneficios del corso para Cartagena estaban muy equili-

(24) A.H.P.M. Leg. 6.070, pp. 9-11.

(25) A.H.P.M. Leg. 6.070, pp. 9-11.

(26) A.H.P.M. Ex<sup>o</sup> 5. Poveda Serrano, Leg. 6.030, pp. 45-46.

(27) A.H.P.M. Ex<sup>o</sup> J. Sánchez de Minaya, Leg. 6.151. p. 81.

brados y en ello llevaban una buena parte los jábeques corsarios ibicencos, que repositaban en ella y vendían sus presas y cargamentos (28).

El balance de las actividades terciarias resulta, pues, eminentemente positivo. Por un lado, se ha conseguido cierta acumulación de capital que dará su juego, así como a sus detentadores, en la inmediata liquidación del Antiguo Régimen. Por otro, se han creado unas estructuras y una práctica comercial que van a facilitar el establecimiento de relaciones de mercado y, por ende, la transición al capitalismo. El problema reside en que la base sobre la que se asentaba este modesto crecimiento no era sólida, ya que no consistía en unas actividades económicas de iniciativa local, sino en la inversión del Estado a través del Arsenal. La guerra primero y la quiebra de la Monarquía absoluta después demostraron cuan vulnerable era tal situación.

### 3. LA INMIGRACION DE MANO DE OBRA.

El hecho de estar integrado el Arsenal por una suma de obradores (herreras, carpintería de ribera, calafatería, tejido de jarcias y velas) exigía la presencia de un contingente no despreciable de especialistas. Una vez transcurridas las primeras fases de construcción, durante las cuales la parte más importante de los trabajos fue llevado a cabo por forzados y esclavos, la necesidad de mano de obra cualificada se hizo sentir. Su demanda generó una corriente de inmigración que, sumada a la de artesanos, marinos y comerciantes, supuso una inyección demográfica de cierta envergadura a la población cartagenera: entre 1755 y 1787 esta aumenta un 76%. Por ello, el Censo de Floridablanca nos ofrece una imagen de la ciudad característica de los centros de inmigración; predominando la población joven y de género masculino.

Salvo algún ejemplo aislado de migración forzada -los tejedores de jarcias de Lorca-, la afluencia de trabajadores fue libre. Para conocer su procedencia es de todo punto necesario llevar a cabo un muestreo en los libros parroquiales de bautismos; nuestras fuentes no permiten una idea muy exacta, dado que, aunque suele figurar el lugar de nacimiento del que redacta una escritura, solo un pequeño porcentaje de emigrantes pasó ante notario (29). Nuestros resultados, por supuesto muy aproximativos, son como sigue:

<i>Origen regional:</i>	60 %	<i>Extraregional:</i>	40 %
Murcia . . . . .	15 %	Alicante . . . . .	15 %
Lorca . . . . .	15 %	Mallorca . . . . .	8 %
Campo de Cartagena .	10 %	Valencia . . . . .	6 %
Guadalentín . . . . .	5 %	Cataluña . . . . .	5 %
Cehégín . . . . .	3 %	Aragón . . . . .	2 %
Abanilla-Fortuna . . . .	3 %		
Varios . . . . .	4 %		

(28) Destacan por su actividad los patrones Antonio Ferrer con el jábeque «Sta. Teresa de Jesús» y Pedro Salas con «Nuestra Sra. del Rosario». Este último solía vender sus cargamentos a Raqueroles o a Ferro, tras la subasta llevaba a efecto (C. Roca. Leg. 6.061, 1769, p. 222).

(29) Hemos realizado una pequeña encuesta al respecto sobre testamentos, cartas de obligación, Fianzas carcelarias y contratos de aprendizaje.

El reparto refleja una situación parecida a la que tenía lugar en otros sectores de actividad como la marinería mercante, el artesanado (30) y el comercio en lo referente a la inmigración extraregional. Lo que cambia es el lugar ocupado por las respectivas regiones: Mallorca (con Ibiza) figura en primer lugar en la marina, Cataluña en el artesanado y el comercio, mientras que Alicante va en cabeza en cuanto a la mano de obra del Arsenal.

Debe señalarse el apego al viejo sistema gremial, presente todavía en la formación y arraigo de esta mano de obra nueva. En la sección de carpintería de ribera, por ejemplo, los aprendices -según sus contratos- habían de permanecer siete años en casa de un maestro y este debía mantenerles y cuidarles, proveyéndoles, al acabar el plazo, de los vestidos y herramientas necesarios para que pasaran a oficiales. Pero la formación artesanal no era suficiente para asegurar la adaptación a las condiciones de trabajo del Arsenal, donde se intentaba imponer una disciplina militar: puntualidad estricta, obediencia, respeto a los cuantiosos *stocks* de materias primas existentes.....La dificultad que ello suponía se refleja en el texto de las numerosas fianzas carceleras: denuncia y prisión por pequeños hurtos o peleas, despidos por retrasos sistemáticos (31). Aparece así ante nuestros ojos un ejemplo sumamente atractivo de las dificultades de adaptación que experimentó una mano de obra preindustrial para incorporarse a una empresa cuya envergadura y organización eran ya casi capitalistas. El ambiente de los trabajadores de Tolón, estudiado por M. Agulhon, se le parece estrechamente (32).

Sin embargo, pese a la abundancia de riñas con los «revistadores», entre ellos mismos o con los vecinos de mayor arraigo en los respectivos barrios, el ambiente no está cargado de la violencia que se respira contemporáneamente en el medio rural: raramente el enfrentamiento concluye con una muerte; no se registra el uso de armas de fuego y apenas de armas blancas, etc. Y lo mismo sucede en las numerosas peleas que tenían lugar en las tabernas y ventorrillos de la plaza (97 a final de siglo). En nuestra opinión, pese al elevado porcentaje de hombres solteros existentes, se trataba de individuos con trabajo fijo, que necesitaban de buenos informes para conseguirlo y para permanecer en él y que en muchas ocasiones llegaban ya con una calificación profesional. No era, pues, una inmigración de jornaleros hambrientos y ello se percibe.

Resulta difícil calcular como evolucionaron los porcentajes de mano de obra forzada y libre. Sabemos de la llegada de bultos transportando presidiarios y esclavos, casi siempre desde Málaga, Cádiz y Ceuta. También, cual era su ración y su ropa. La primera consistía en 18 onzas de pan (algo más de una libra) y un arroz y habichuelas o una menestra «cocidas, como es menester» (33). La segunda, «una chamarreta y calzón de paño pardo y un capote de jerga (en tres clases de talla)» (34). Nada en cambio en cuanto a su número -no debía ser muy bajo cuando en 1780 se liberan 125 moros de

---

(30) A.M. de Cartagena. Exámenes de oficios, Libros 22 y 23.

(31) A.H.P.M. Enfrentamiento de Francisco Maza, carpintero de ribera, con su revistador, concluido en riña, por sus continuos retrasos. Esc° Calos Roca. Leg. 6.070. 1780.

(32) M. AGULHON: *Un ville ouvrière au temps du socialisme utopique*. París, Mouton, 1970.

(33) A.H.P.M. Ex° Carlos Roca. Leg. 6.080, 1799, p. 45.

(34) A.H.P.M. Id. leg. 6.070, 1780, Ex. cit.

un golpe» -como gracia real al Emperador de Marruecos» (35)- por lo que parece necesario el recurso a otro tipo de fuentes para establecerlo.

## CONCLUSION.

De lo expuesto se deduce la conveniencia de matizar y diferenciar las conclusiones relativas a la región en su conjunto y a Cartagena propiamente dicha.

Respecto a Murcia, la presencia del Arsenal constituyó un factor netamente positivo: su demanda estimuló la producción de cereales, esparto y cáñamo; fomentó el aprovechamiento y protección de los recursos forestales; creó empleo y ayudó a la formación de capital mercantil, mientras que los *inputs* monetarios inyectados por el Estado fluidificaban la circulación económica.

Respecto a Cartagena, la cuestión debe considerarse a corto y largo plazo. A corto plazo, se podría repetir lo expresado anteriormente por la expansión del viñedo, el aprovechamiento del esparto y el desarrollo del comercio. Pero, a la larga, no tardan en aparecer los puntos débiles de la situación creada. En efecto, la población había crecido enormemente (probablemente se multiplica por cuatro) y la ciudad con ella, pero su campo -pese a las roturaciones- seguía siendo incapaz de alimentarla. La vida económica se apoya, pues, esencialmente en el sector servicios y en el terciario: el contingente socio-profesional integrado en ambos constituye un porcentaje mayoritario dentro del conjunto de la población (militares, empleados, marinería, pensionados, comerciantes asentistas). En el momento en que una crisis de cualquier tipo se abata sobre el Estado -como sucede en las primeras décadas del XIX-, todo el edificio se vendrá abajo, saliendo a la luz el carácter artificial y exógeno del desarrollo habido: la ciudad se había convertido en un enclave militar. Las circunstancias constituyen casi una premonición de lo que sucede tras el «boom» minero, aunque las causas sean muy diferentes.

Tal vez sea ese el momento de insistir en lo que diferencia a Cartagena de otros puertos mediterráneos como Alicante y Valencia: la falta de un *hinterland* con posibilidades agrícolas, que permitiese el autoabastecimiento y una mínima acumulación primaria. Su ausencia convirtió a la ciudad en una isla durante el Antiguo Régimen y en un enclave dependiente del exterior en el nuevo: la estrecha simbiosis con su entorno que se da en los demás núcleos de población murcianos no se encuentra aquí. Pero ello queda fuera del tema de esta comunicación.

---

(35) A.H.P.M. Id. Id, p. 164, Contrato de fletamiento con el bergantín napolitano «El Rey», para que traslade a Argel los 125 moros a 40 reales por cabeza.