

COMERCIO MARÍTIMO Y COMERCIANTES DE CARTAGENA EN EL SIGLO XVIII

Carmen PARRÓN SALAS

El impulso del comercio nacional fue un prioritario objetivo de las reformas borbónicas del XVIII. Cartagena, por su parte, recibió también gran atención por parte de la Corona, debido a motivaciones estratégico-militares más que a reformas económicas. Sin embargo, la decisión política habría de acarrear, irremediabilmente, consecuencias trascendentes a la economía local.

Efectivamente, la decisión de convertir Cartagena en la capital de la zona marítima del Mediterráneo supuso mutaciones. La ciudad y su entorno natural no contaban con bases económicas suficientemente potentes para soportar sobre sí misma empresa de tal envergadura. Crear un arsenal moderno, como el planeado y ejecutado, y luego mantenerlo con sólo la producción local era imposible, dada la necesidad de abastecimiento de grandes volúmenes de maderas, cañamo y materiales de construcción, y, junto a ello, el suministro de víveres tanto para las naves del rey como para la población, en progresivo crecimiento a pesar de sufrir retrocesos demográficos (1). Ello quiere decir que la localidad demandaba productos alimenticios, industriales y materias primas que, en buena medida, entrarían por mar.

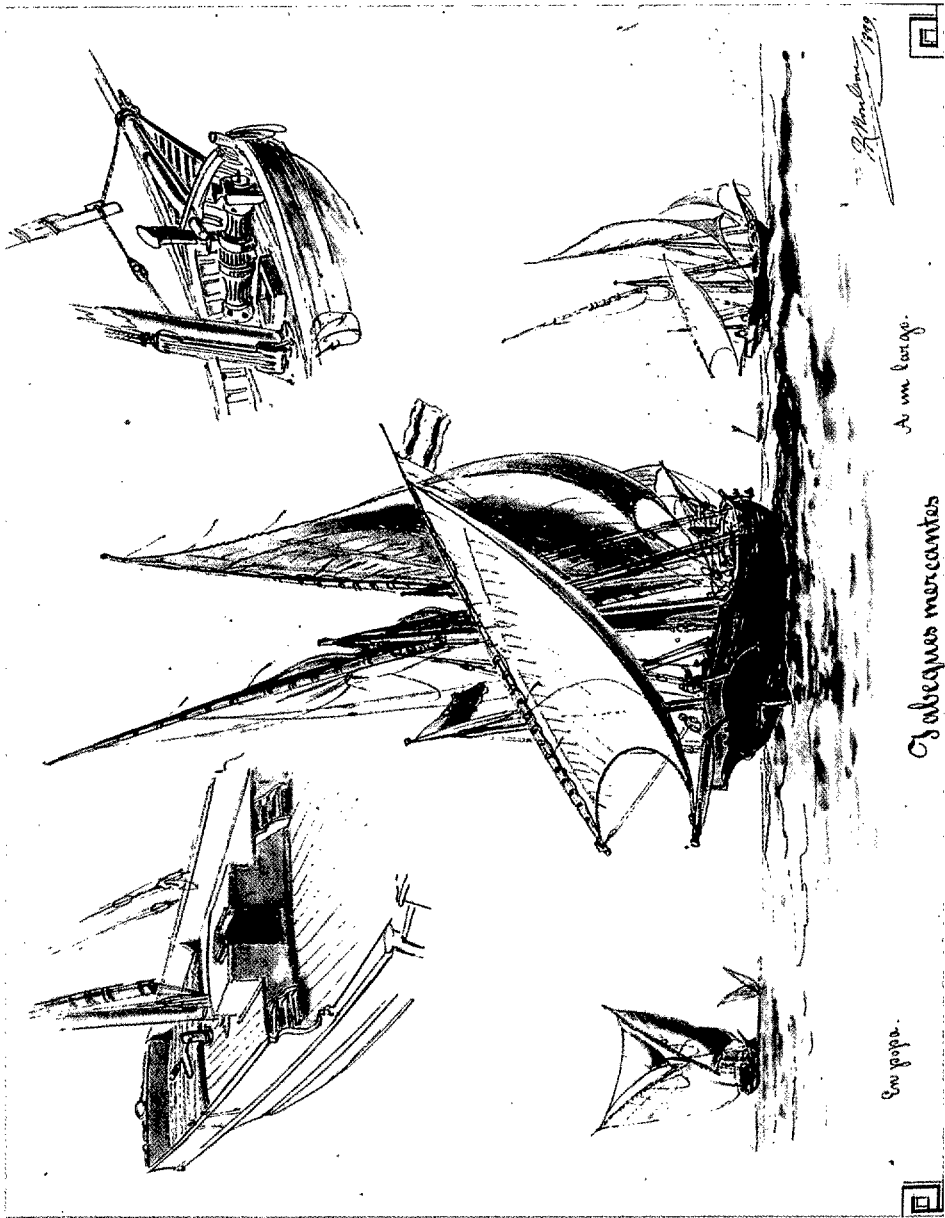
La densidad del tráfico portuario.

Para una aproximación al conocimiento del tráfico portuario, y en consecuencia del comercio abastecedor de la plaza, se han elegido aleatoriamente dos momentos: el año 1779 y el período anual que abarca desde el 23 de mayo de 1798 a idéntica fecha en 1799, con el fin de intentar incidir en el panorama de este comercio, en gran parte desconocido (2). Las fuentes, sin embargo, no permiten una cuantificación del volumen de mercancías, aunque sí hacer una estimación según las frecuencias de datos, puesto que son semejantes a las mesadas de sanidad estudiadas por E. Giménez para el puerto de Alicante (3)

(1) Marzal Martínez, A.; Puig Renau, A.: «Crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XVIII.» Conferencia del I Seminario de Historia de la Región de Murcia. Cartagena, 1984.

(2) A. M. C. (Archivo Municipal de Cartagena). Libros 105, 314: Entradas de embarcaciones. La serie de libros existentes cubre, con lagunas intermedias, desde 1778 a 1802. Véase también Pérez Picazo, M. T.; Lemeunier, G.: *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*. Murcia, 1984, págs. 196-197.

(3) Giménez López, E.: *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*. Valencia, 1981.



A un largo.

Galeones mercantes

En popa.

Jabeque, según Rafael Montleón en Construcciones navales bajo su aspecto artístico. Museo Naval de Madrid. Sección de Manuscritos.

y a cuyas explicaciones metodológicas nos remitimos. No obstante, en nuestro caso las fuentes hacen complicado el análisis a la hora de establecer la relación mercancías/puertos de origen, ya que es habitual que queden reflejadas las escalas que practican los barcos antes de llegar a Cartagena, con lo cual es difícil precisar con exactitud los puertos de que proceden las diversas mercancías que transportaban. A pesar de ello, la composición de las líneas generales de la importación resulta observable.

En primer lugar, respecto al soporte del tráfico, los barcos (cuadro 1), puede señalarse:

1. Enmarcados 1779 y 1798-1799 en situaciones bélicas, es decir, sometido el tráfico a la influencia de idéntico factor extraeconómico, parece que la guerra iniciada en 1796 tuvo mayor repercusión en el número y ritmo de barcos que frecuentaban el puerto. La cifra de embarcaciones de 1798-1799 supone prácticamente un descenso del 50 por 100 respecto a 1779, teniendo en cuenta que, además, en este año debió producirse un descenso del tráfico al entrar España en el conflicto anglo-francés. La guerra finisecular supuso, incluso, una gran movilidad de barcos de guerra, puesto que hubo 85 entradas además de la escuadra de Mazarredo (17 buques), en tanto en 1779 había entrado sólo una fragata de guerra.

CUADRO I

Tráfico Marítimo. Entradas de embarcaciones.

Matrículas.

	Mercantes	Otros *	Mercantes	Otros *
<i>Nacionales</i>				
Valencianos	542		237	
Catalanes	149		36	
Ibicencos	112		41	
Mallorquines	72		37	
Menorquines	—		4	
Andaluces	15		44	
Vizcaínos	2		—	
<i>Del país</i> **	3		39	
<i>Españoles</i>	12		2	
S. d.	—		5	
	907	21	445	92

* Corsarios, presas, buques de guerra, etc.

** Los de la propia costa.

CUADRO I (Continuación)

Tráfico Marítimo. Entradas de embarcaciones.

Matrículas.

	Mercantes	Otros *	Mercantes	Otros *
<i>Extranjeros</i>				
Napolitanos	125	2	7	
Genoveses	29		14	
Venecianos	10		—	
Romanos	1		—	
Toscanos	1		6	
Raguseos	6		5	
Sardos	1			
Holandeses	27	1	—	
Suecos	18		15	
Daneses	4		24	
Imperiales	—		2	
Franceses	8	10	5	19
Ingleses	1	1	—	5
Portugueses	2		—	
Otomanos	—		13	
Tripolinos	—		3	3
Argelinos	—		1	2
Marroquinos	—	1	4	
Americanos (EE. UU.)	—		1	
S. d.	1			
	234	15	100	29
TOTAL	1.141	36	545	121

2. Entre los barcos nacionales, fueron valencianos, catalanes, mallorquines e ibicencos los más asiduos. La reducción comercial impuesta por la guerra de 1796-1802 les afectaría directamente, y aunque hubo un ligero incremento del número de barcos del litoral sur (andaluces y locales), éstos no compensaron el vacío de los primeros.

En cuanto a los extranjeros, hubo un cambio sustancial de uno a otro momento. Si en 1779 predominaban las matrículas italianas, quedando por detrás, aunque no muy lejos, las holandesas y suecas, en 1798-1799 la primacía correspondió a los nórdicos —daneses y suecos—, que supieron sacar provecho de los conflictos napoleónicos y participaron en buena medida del, nunca tan desarrollado y de tanta amplitud geográfica, comercio neutral. Quedaba ahora por detrás la marina italiana. También debe señalarse la presencia de banderas musulmanas, orientales y norteafricanas, junto a la de un barco de Estados Unidos.

Sin embargo, esto no era siempre así: en los momentos de paz los principales buques eran los ingleses y franceses. Así, en los seis meses últimos de 1791, predominaban los franceses (26,6 %), seguidos de ingleses (20,2 %), holandeses (13,8 %), y daneses (10,6 %), teniendo muy poca participación los mediterráneos (4).

Por otro lado, en los años de fin de siglo hubo una gran afluencia de corsarios franceses, que utilizaban Cartagena como vital punto de apoyo en sus correrías, por necesidad de abastecerse, para anclar sus presas y, si era procedente, subastarlas.

3. El movimiento marítimo tenía, sin embargo, una notable cualidad: los barcos nacionales eran pequeños en su mayoría (londrés, laúdes, canarios, jabeques, pingues, etc.) en tanto los extranjeros eran de gran capacidad: bergantines, navíos, polacras, tartanas (...) (5). Esto hace más relativa la supremacía de los barcos valencianos, si se tiene en cuenta también que éstos se dedicaban esencialmente a introducir vino, mientras que los extranjeros arribaban con géneros y *efectos*. Es decir: barcos extranjeros de mediano y gran porte, con mercancías de mayor valor y menor volumen.

4. En cuanto a las procedencias, entre los terminales nacionales había superioridad absoluta de Alicante. En el cuadro 2 se consignan las estimaciones más significativas, en porcentajes, de barcos directos y barcos que realizan escala antes de arribar a Cartagena o bien en los que Cartagena es escala intermedia (6).

Tanto en una como en otra fecha, el mayor tráfico correspondió a los puertos y playas valencianos, aunque a finales del siglo tuvieron significación los despachos del litoral andaluz y murciano-sur.

El hecho de que Barcelona ocupara un puesto importante es relativo, ya que buena parte de su tráfico era de tránsito. Así, cuatro barcos iban destinados a América: dos a Veracruz y dos a Buenos Aires y Montevideo, respectivamente. El tráfico con América tendría para Cartagena un papel casi mínimo, pero la plaza era testigo de expediciones organizadas en Cataluña o sus retornos.

Los terminales extranjeros eran muy variados (anexo 2) pero hay una continua presencia de dos grandes puertos mediterráneos, que confirman sus tradicionales vínculos con Cartagena: Génova y Marsella. El análisis de las mercancías se ha efectuado por la relación de frecuencias de datos de carga/frecuencias de terminales de origen. Por tanto, los porcentajes resultan estimativos (gráficos 1 y 2) en aquellos casos en que hay multiplicidad de puertos de

(4) A. M. C. Caja 127, exp. 9. Relación de visitas de sanidad a embarcaciones extranjeras desde el 15 de junio al 15 de diciembre de 1791.

(5) La estructura del tráfico cartagenero es paralela a la de Alicante en estos aspectos. Véase Giménez López, E.: *Op. cit.*, págs. 350-354.

(6) Por la dificultad ya anotada y, sobre todo, por desconocer si hacen carga o descarga —o ambas—, la importancia de los buques con varios terminales de procedencia debe relativizarse, y, por tanto, facilitamos las series con esta discriminación.

CUADRO II

Tráfico Marítimo. Entradas de embarcaciones.

Puertos nacionales origen. Porcentajes (%).

	1779		1798-1799	
	Directos	Con otras escalas	Directos	Con otras escalas
Alicante	24	18	20	21
Villajoyosa	3	—	—	—
Benidorm	—	—	5	2
Altea	8	2	—	—
Denia	—	—	6	5
Cullera	7	1	5	3
Valencia	2	1	5	2
Murviedro	4	—	—	—
Castellón	1	1	—	—
Vinaroz	3	1	—	—
Ibiza	4	2	4	7
Mallorca	2	7	1	9
Tortosa/El Fangar	2	2	—	—
Salou	—	—	2	1
Barcelona	1	3	7	4
Lloret	—	—	3	—
Águilas	—	—	1	6
Vera	—	—	3	11
Almería	3	8	—	—
Adra	—	—	3	—
Motril	—	—	2	2
Málaga	9	15	10	15
Cádiz	12	15	1	3

origen y/o de mercancías. No obstante, las líneas generales de las importaciones de Cartagena parecen deducirse claramente (véanse anexos I, IV y V).

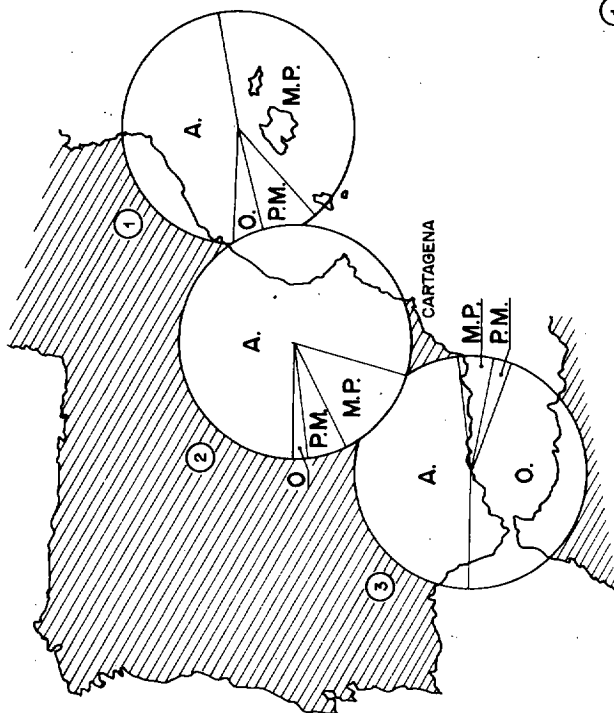
Según la composición de los cargamentos de los barcos procedentes del litoral nacional se puede dar por sentado, globalmente, el predominio del sector alimenticio, constituyéndose el reino de Valencia, por su continuidad de tráfico, en el principal surtidor (gráficos 1 y 2; anexo 1). En 1779 las importaciones esenciales fueron el vino (con Alicante a la cabeza, seguido en menor escala por Murviedro, Altea y Vinaroz, esencialmente) y el arroz (Cullera), demandado muy especialmente por ser el mejor sustituto de los básicos cerea-

Gráfico 1

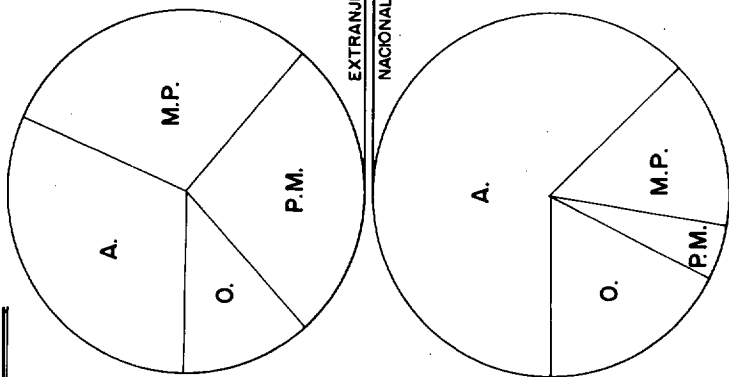
Comercio marítimo de Cartagena. (1779)

(Composición de la importación.)

- A. - PRODUCTOS ALIMENTICIOS.
- M.P. - MATERIAS PRIMAS.
- P.M. - PRODUCTOS MANUFACTURADOS.
- O. - OTRAS MERCANCIAS Y BARCOS DE VACIO.



EXTRANJERAS
NACIONALES



- ① CATALUÑA Y BALEARES. (EXCEPTO MENORCA).
- ② REINO DE VALENCIA Y LITORAL DE MURCIA HASTA CARTAGENA.
- ③ ANDALUCIA Y PLAZAS NORTEAFRICANAS, GALICIA Y CANTABRICO. (INCLUIDO EL LITORAL DE MURCIA DESDE CARTAGENA).

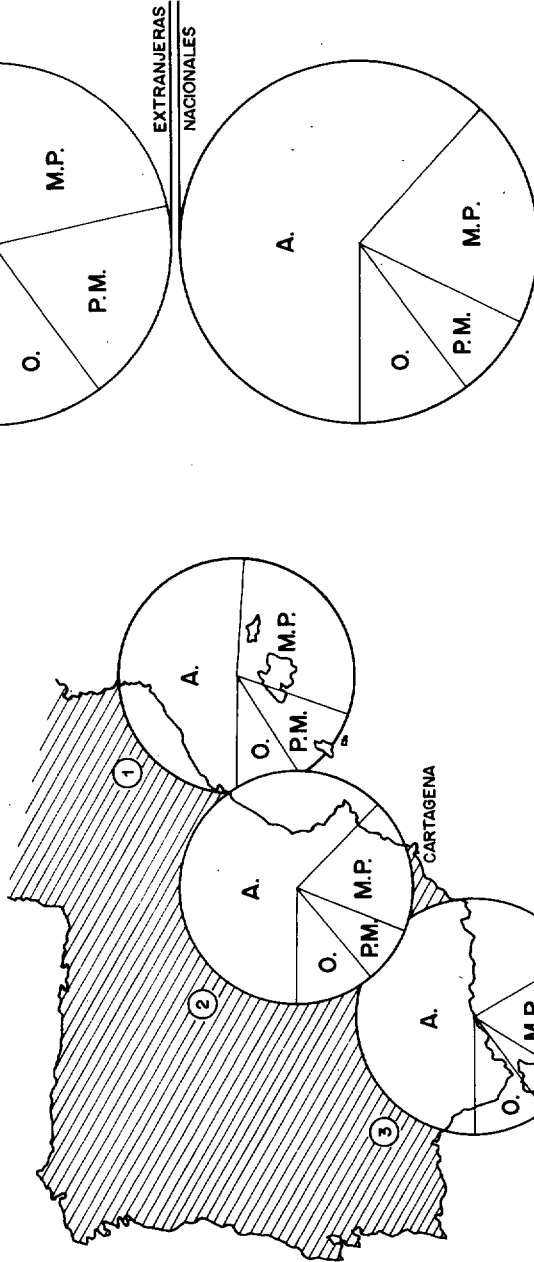
J.C.H.A.

Gráfico 2

Comercio marítimo de Cartagena. (1798-1799)

(Composición de la importación.)

- A. - PRODUCTOS ALIMENTICIOS.
- M.P. - MATERIAS PRIMAS.
- P.M. - PRODUCTOS MANUFACTURADOS.
- O. - OTRAS MERCANCIAS Y BARCOS DE VACIO.



- ① CATALUÑA Y BALEARES. (INCLUIDA MENORCA).
- ② REINO DE VALENCIA Y LITORAL DE MURCIA HASTA CARTAGENA.
- ③ ANDALUCIA Y PLAZAS NORTEAFRICANAS, GALICIA Y CANTABRICO. (INCLUIDO EL LITORAL DE MURCIA DESDE CARTAGENA)

NOTA. EL CICLO ANUAL ES DE 23-V-1798 AL 23-V-1799.

J.C.M.A.

les. Mucho menor fue la aportación en este sector de Cataluña/Baleares y el litoral sur peninsular. Cataluña y Baleares proporcionaban, respectivamente, madera pirenaica y leña, la primera embarcada en la desembocadura del Ebro (Tortosa y El Fangar), además del alquitrán y brea destinados al Arsenal. Del suministro de leña se encargaba casi exclusivamente Ibiza, y en Mallorca se embarcaban aguardiente y almendras. Al igual que los barcos procedentes de Cataluña, solían efectuar escalas en la costa valenciana, los de Mallorca lo efectuaban en Ibiza y Alicante.

En el sector alimenticio la representación catalana estaba constituida por el aguardiente (Salou), avellana (Tarragona, Cambrils) y el trigo que, de cuenta de la Real Hacienda, despachó Barcelona también para provisión del Arsenal. Como se ha apuntado, los barcos procedentes de este puerto rara vez llegaban directos a Cartagena, además de que el puerto levantino era la última escala antes de doblar el cabo de Gata en caso de dirigirse a Málaga o Cádiz. Pese a todo, la ciudad departamental era, lógicamente, una plaza de gran consumo para la industria nacional: balas, bombas y pertrechos, además del vestuario militar, son también introducidos en Cartagena por catalanes.

Por último, la aportación andaluza y norteafricana de mayor relevancia eran los productos coloniales (azúcar y cacao, de Cádiz; el café era mucho menos representativo) y el pescado (sardina, atún, arenque, boquerón, bacalao... en especial de Ceuta y Ayamonte). Muy de lejos les seguía una variada gama —vino, miel, habichuelas, castañas, tocino, manteca, etc.—, de la que debe señalarse la batata malagueña, otro producto de dieta básica. Los barcos de Cádiz solían practicar escalas especialmente en Málaga y Almería. Sin embargo, debe destacarse que de los puertos andaluces procedía un gran número de barcos de vacío (217 frecuencias) que significan nada menos que el 43 por 100 de las entradas de todo el litoral sur. Es posible que las flotillas mercantes levantinas navegaran a Andalucía solamente para vender sus productos, y se inhibieran del comercio de retorno, es decir, fueran negocios que concluían en el litoral andaluz. Pero también entra en lo probable que se debiera a la imposibilidad de extraer coloniales de Andalucía debido a las dificultades del tráfico americano por causa de la guerra.

La aportación gallega y cantábrica resulta escasa: seis barcos con sardina de la primera, y uno con hierro de San Sebastián.

De América también entrarían barcos, con mercancías destinadas a alimentar la industria catalana, como algodón, cueros y palos tintóreos, puesto que en algún caso las fuentes especifican destino a Barcelona. Cuando no es así, cabe suponer que fueran para el consumo local y la reexportación por tierra tanto al área murciana como las más lejanas de la Meseta o Madrid. Estas fueron, por ejemplo, las entradas de América, desglosadas, entre 1789 y 1791 (7).

(7) A. M. C. Libro 94. Entradas de embarcaciones. Consta que también llegaron de Boston tres barcos estadounidenses con madera y alquitrán, seguramente para el Arsenal.

1789 (1 de mayo a 31 de diciembre):

- La Habana/Málaga Azúcar.
- La Habana/Málaga Azúcar y cueros.

1790:

- La Habana/Málaga Azúcar.
- La Habana/Málaga Azúcar y algodón.
- La Habana/Málaga Azúcar y cueros.
- La Habana/Málaga Azúcar.
- Cumaná/Málaga Cacao.
- La Habana Azúcar y varios géneros. 57 días.

1791:

- La Habana/Málaga Algodón.
- Cartagena/Málaga Algodón.
- La Habana/Málaga Azúcar y pasajeros.
- La Habana Azúcar, cueros, palo campeche, para Barcelona. 11.000 pesos fuertes.
- Cumaná/Málaga Cacao.

Los valores (reales de vellón) de las importaciones americanas de Cartagena eran bajos, comparativamente, con las importaciones de otros puertos nacionales, según la Balanza del Comercio de 1792 (8):

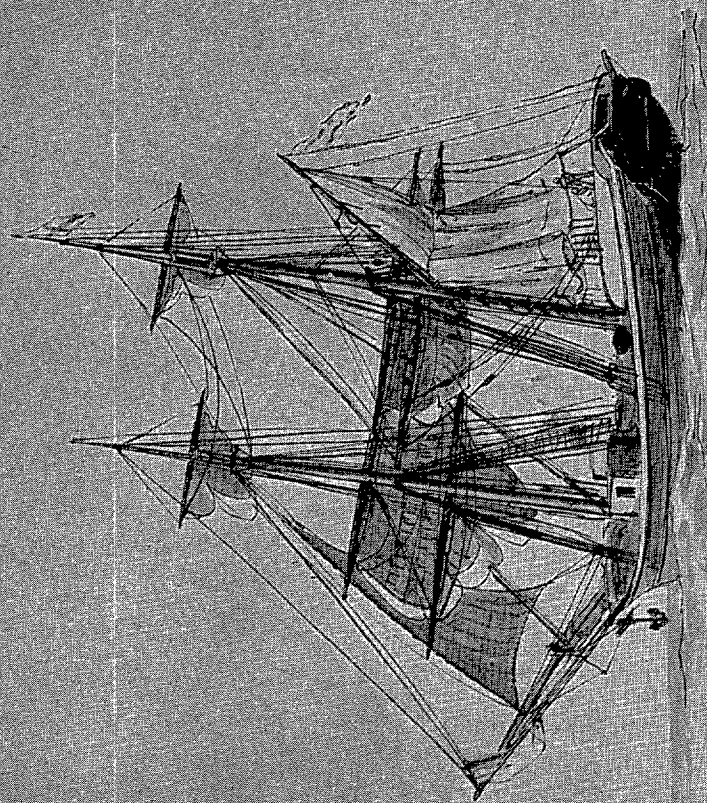
Cádiz	503.119.647	Alicante	3.170.772
Santander	71.753.633	Cartagena	1.332.755
Barcelona	61.760.758	Gijón	402.584
La Coruña	10.054.172	Sevilla	294.916
Málaga	9.416.367	San Sebastián	233.456
Canarias	4.796.067	Mallorca	207.140

En 1798-99 se observa una disminución del sector alimenticio en las entradas procedentes del litoral valenciano. Valencia capital aumentó los contactos con Cartagena, despachándole buques con madera, mientras que la participación de Castellón correspondió al cáñamo destinado al Arsenal. La importación del vino alicantino sufrió una gran regresión aunque seguía estando presente en primer plano, a lo que ha de añadirse que más de la mitad de los barcos (22 frecuencias de 36) lo internaron no para el comercio, sino

(8) Pohl, H.: *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*. Wiesbaden, 1963, pág. 193.

POLACRA. s. f. Embarcación de vela muy semejante al jabeque
258

y al pingüic en su
casco, con dos palos
tiplos sin cofas ni
cuerdas y con el
mismo velamen que
los bergantines, con
que con la ventaja de
ser estos de que en
ziando los velas en
pezones quedan al
descarte de la z- in-



ficiores y se aferran con mas facilidad. Algunos tienen de goleta
el palo mayor y se llaman polacra - goletas, otros lo que se

para la Provisión de Marina (9). Cullera y Denia disminuyeron también sus despachos de arroz. En definitiva, el comercio valenciano en Cartagena pasaba por un mal momento.

Cataluña y Baleares, por su parte, disminuyeron su exportación de materias primas—acabamos de anotar que Valencia nutre de maderas y cáñamo—y las manufacturas catalanas pasaban de largo por Cartagena, camino de la desabastecida América en los cuatro registros citados.

Del litoral sur ahora se reciben esencialmente pescados, y llega un crecido número de embarcaciones con tubérculos. Del mismo litoral murciano, Águilas, entraron siete barcos cargados de trigo. Por el contrario, se dio un gran retroceso en la entrada de cacao y azúcar de Cádiz, que padecía la incomunicación con América por el bloqueo a que la tenía sometida la flota inglesa. La vía gaditana de vertido de coloniales al Mediterráneo sufría así un serio contratiempo, dado que las existencias en el puerto andaluz se habían debido agotar hacia 1797 y los precios de coloniales experimentaban un gran alza entre esta fecha y 1800 (10).

En definitiva, se puede afirmar que el sector de alimentación desempeñaba un papel fundamental, como en 1779, en la composición de mercancías, con superioridad a materias primas y productos industriales. Aunque ha de tenerse en cuenta el mayor valor de éstos respecto a los productos de subsistencias, de mayor volumen y menor precio, ello podría deberse también a que el Arsenal estaba en plena actividad, los buques de guerra entraban y salían asiduamente. La demanda generada por la guerra intersecular era mayor, justamente cuando el tráfico estaba más alicaído. Así, se comprende que el abasto, tan frecuente en la periferia española, del clásicamente conocido *trigo del mar* (del norte y centro europeo) además del importado de Andalucía, quedara entonces desplazado por otras vías de importación, las directas con el Mediterráneo oriental y central. A nivel continental era el reflejo del cambio de rutas de los cereales, que hacía que los trigos europeos no fueran ya exportados únicamente por los puertos bálticos, sino también bajados por el Danubio al mar Negro y Mediterráneo, donde a su vez las cosechas también habían crecido. Lamentablemente, la introducción de esta mercancía estaba casi siempre en manos de marinas extranjeras.

Las mercancías importadas del extranjero muestran una composición totalmente diferente a la global nacional (gráfico 1). Posiblemente su porcentaje del sector alimenticio fuera menor, pero es indudable su superioridad en el sector industrial y de materias primas respecto a aquél. En 1779 eran importantes las *ropas y fardos* (22 %), maderas y cáñamo (12 % y 7 %) frente al trigo y cebada (7 %), habas y habichuelas (4 %). Aunque el número de buques con géneros y textiles no era pequeño, sin embargo debe precisarse que salvo tres

(9) En 1779 el total de frecuencias de vino de Alicante había ascendido a 212 barcos directos y 120 en combinación con otros puertos.

(10) Parrón Salas, C.: «El comercio de El Callao con España en la época preindependiente, 1797-1808.» En *Áreas*, 17. Murcia, 1986, págs. 32-54.

—dos de tránsito hacia Cádiz— todos los demás habían realizado escala previa en Alicante, por lo que es probable que las consignaciones de Cartagena estuvieran, de algún modo, sometidas al control de la colonia mercantil alicantina. Antes del conflicto eran Amsterdam e Inglaterra quienes abastecían de géneros y ropa, pero ya una vez dentro de él, Génova y Marsella se encargaron de este ramo.

La importancia de las materias primas radica en el abastecimiento de maderas traídas desde Prusia, Suecia y Noruega, sin duda para construcción de barcos. El litoral italiano —Nápoles, Orbetello, Castellamare— además de madera suministraba cáñamo. El trigo llega al puerto por dos rutas: la de Hamburgo-Inglaterra-Gibraltar (3 frecuencias) y la mediterránea de Punta de Goro (2 frecuencias), Génova y Marsella, aunque Cartagena era para estos dos últimos puertos sólo una escala en tránsito a Lisboa y Cádiz, respectivamente. Finalmente, las habas y habichuelas procedían también de la península italiana. Los restantes productos eran más esporádicos y algunos sólo tránsitos, como en el caso de la harina remitida de Venecia a Curaçao y de Falmouth a Génova (2 frecuencias), respectivamente (anexo III).

Entre las dos épocas de estudio cabe señalar también la creciente presencia de los despachos de Hamburgo en el Mediterráneo, aunque no dejaban de ser irregulares. Venían a Cartagena, Denia, Gandía, Valencia, Murviedro, Benicarló, Vinaroz, Tarragona y Palma de Mallorca. En Cartagena introducían lienzos —el de vela para el Arsenal—, metales —cobre con el mismo fin—, cristal de Bohemia y velas. De estos puertos volvieron también pocos barcos a Hamburgo, la mayoría sólo en los años noventa, con aguardiente, vino, corcho y pasas (11).

Por lo que respecta a 1798-1799, los tejidos representaron el 17 por 100 y sólo se recibieron de Génova y Marsella. Por las represalias francesas contra el comercio neutral, los de Hamburgo, aunque conducidos en barcos daneses —que debían ser de Altona—, eran declarados de buena presa (12). El trigo y la cebada eran mediterráneos y significan un 18 por 100. Procedían entonces de la lejana Idhra y a bordo de barcos otomanos (ocho), Túnez (dos), Trípoli, Bona y Arzew (uno respectivamente). Las maderas, arboladuras y tablazones, representaban sólo un 8 por 100 y esta vez fueron despachadas desde el norte de Europa: Rusia y Suecia. No obstante, las fuentes especifican que buena parte de estos barcos llegaban al puerto sólo en tránsito.

Así pues, pueden quedar sentadas como características en las importaciones del extranjero:

1. En los momentos de paz, con la consiguiente estabilidad de las relaciones marítimas —que precisamente no abundaron a partir de 1778— los terminales europeos de los que procedían los productos textiles eran esencial-

(11) Pohl, H., págs. 59-60, *pássim*.

(12) La *Diana*, capitán Christian Spann, sería presa de un corsario francés en 1797 y conducido a Cartagena, donde el cónsul la dio por buena. *Ibid.*, pág. 92.

mente los de la Europa atlántica no francesa: Londres, Amsterdam, Hamburgo. Tras ellos se encontraban los puertos mediterráneos de Génova y Marsella. Por el contrario, en los momentos de guerra se seguían importando de los puertos mediterráneos y desaparecían los despachos del Atlántico, especial y lógicamente los ingleses. Idéntica mutación se observa en el abastecimiento del carbón, tocino y bacalao. En épocas de paz éste era traído directamente en barcos ingleses desde Terranova, en tanto durante los conflictos, el bacalao no llegaba al puerto más que de tránsito o por algún apresamiento.

2. Hay una progresiva pérdida de abastecimiento de maderas del litoral italiano y un incremento de las de los grandes bosques del Báltico y Atlántico. También los Estados Unidos se habían lanzado tras su independencia a un activo comercio, en el que las maderas eran un componente esencial de sus mercancías (13) antes de que se dedicaran también ellos al comercio neutral, y ello se confirma en el caso de Cartagena con las maderas importadas de Boston en 1791.

3. Es significativo señalar que, según se deduce de las fuentes del tráfico cartagenero, Gibraltar aparece ya constituido en importante nudo internacional de diversas redes comerciales. En 1779, por ejemplo, procedían de allí barcos con bacalao, trigo, sardina, cueros, cera y *géneros* destinados a Génova.

Lógicamente, aunque lo hasta ahora analizado es la composición de los cargamentos de buques entrados a puerto, es indudable que están en estrecha relación con el comercio de importación propiamente local que se ha bosquejado en los gráficos 1 y 2. Para las salidas no se ha contado, sin embargo, con relaciones de embarcaciones o mercancías, pero sabemos que las sosas, barrillas y esparto, componentes habituales de la exportación, habían experimentado crecimiento hasta mediada la centuria (14).

Barrilla y esparto, esenciales a la exportación.

Es conocido que la seda, lana y barrillas habían sido la exportación tradicional del puerto levantino. En la segunda mitad del siglo XVIII las barrillas constituían la mejor producción local de cara al mercado exterior (15). Según

(13) González Enciso, A.: «Exportaciones norteamericanas a Cádiz, 1805-1813.» *Moneda y Crédito*, 151. 1979, págs. 65-66. Los barcos americanos llegaban a Cartagena ya con otras cargas a fines de la centuria, como en el caso del bergantín *Broothers*, que en 1797 fue fletado de Cádiz a Darweida (Casablanca) a cargar trigo para la Provisión de Marina de Cartagena. Estando ya cerca de este puerto, una embarcación francesa, *Le Epervier*, la apresó. A. H. N. Estado 553. Autos sobre el cargamento de trigo que conducía el bergantín americano *Broothers*, 1797.

(14) Lemeunier, G.: «Conquista agrícola y feudalismo desarrollado.» En *Historia de la Región Murciana*, vol. VII. Murcia, 1980, págs. 44-50.

(15) Es difícil precisar, a pesar de la terminología, las diferencias entre barrilla y sosa. Ambas se utilizaban tanto para la fabricación de jabón como de cristal. Es lógico, por tanto, que el fenómeno de la industrialización decimonónica afecte a Cartagena en relación con sus recur-

el testimonio de un viajero (16), estaba fuera de duda su superioridad sobre otras sustancias vegetales, era muy estimada comercialmente y, por tanto, gozaba de gran demanda en Europa. Calculaba la exportación anual española en 150.000 quintales y el nivel de la exportación de Cartagena debía ser bastante alto, teniendo su más fuerte competidor precisamente en el puerto de Alicante. Además, la exportación cartagenera soportaba un opresivo gravamen de 17 rs./quintal, que producía unos beneficios de 25.500 libras esterlinas al año, y cuya cobranza, sin embargo, estaba arrendada en sólo 1.822 (equivalente a 6.260.412 maravedís). Sin dicha imposición era probable un crecimiento de la exportación, ya que estaba resultando poco competitiva. Progresivamente se iba perdiendo un importante mercado como el francés, frecuen-

tes naturales factibles de explotación, y de ahí el desarrollo de estas típicas manufacturas en el siglo XIX, la más conocida la del vidrio.

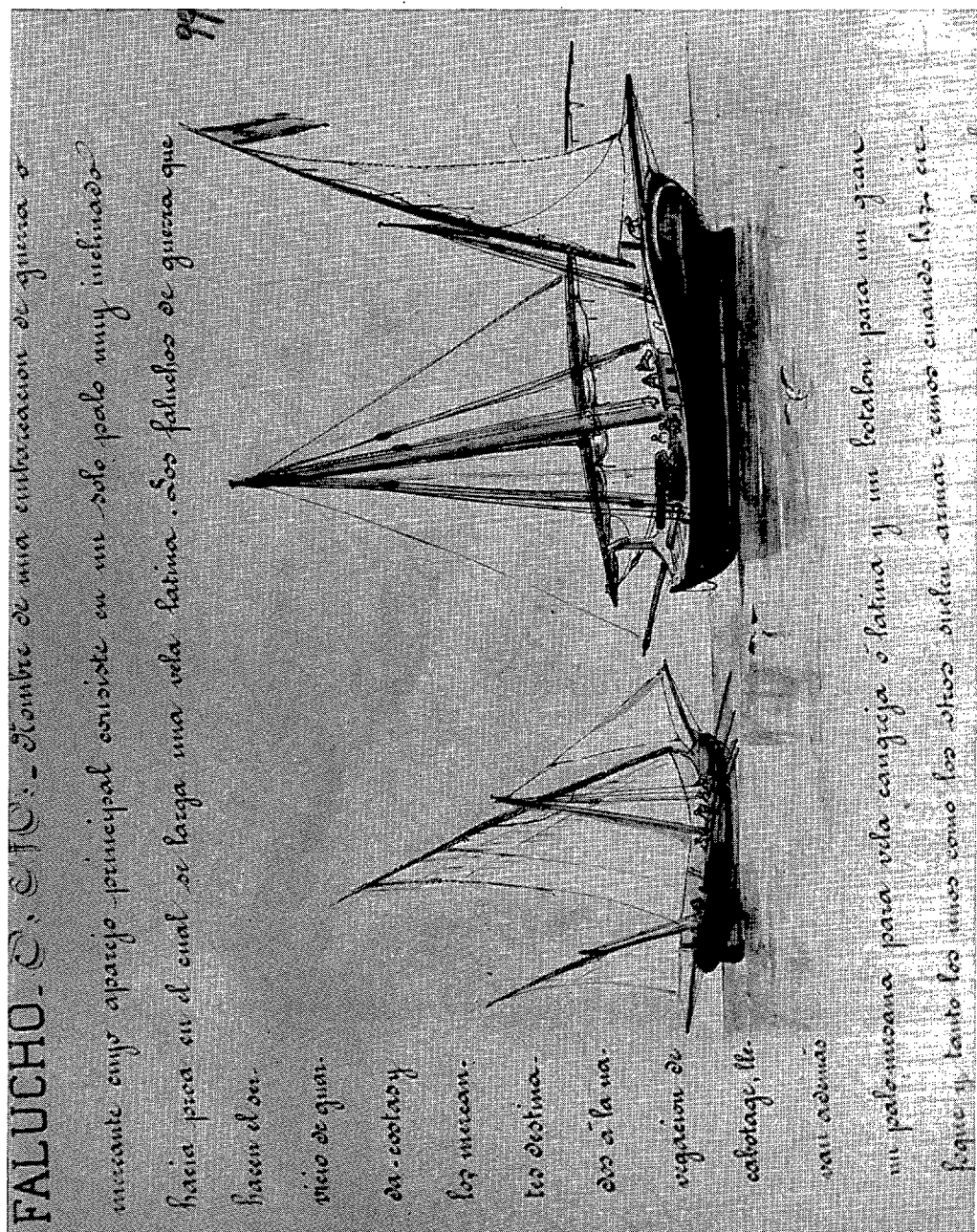
Pero examinemos la cuestión de barrillas y sosas. Había en el siglo XVIII jabón duro — *Quando se halla cuajado el xabon se parte en trozos grandes, y estos se dividen en los ladrillos ó panes en que se venden*— y jabón blando, hecho con aceite y leñas de barrilla, sosa, almarjo y otras... pero lo mas general es con leñas de las cenizas comunes resultantes de qualesquiera leñas. El aceite y sus borras pagaban sus derechos propios como tales. El jabón blando se podía hacer con las leñas citadas, pero lo habitual era utilizar las que resultaban de las cenizas de los hornos y hogares de las casas, las cuales no tienen igual fortaleza que aquellas, por lo que no estaba sometido a la rígida normativa que se aplicaba a las fábricas de jabón blando. (Gallardo Fernández, F.: *Origen, progresos y estado de las Rentas de la Corona de España, su gobierno y administración*. Madrid, 1805, págs. 209, 214, 217.)

En las fuentes se discierne reiteradamente entre barrillas y sosas, incluso para la cuestión fiscal. El término *barrilla* parece designar determinadas especies vegetales, dado que se admite su exportación *molida ó en polvo* y que se iguala en gravámenes la barrilla de desecho, como se verá después, con la sosa. Como barrillas se designan a varias plantas del tipo *Salsola L.* Adviértase la terminología vulgar de algunas de ellas: *S. soda*, barrilla común, salicor fino; *S. Kali*, barrilla pinchosa, pincho, espinardo, salicor borde (estas dos especies, anuales); *S. webii Moq*, barrilla salada; *Halogeton sativus CL. Moq*, barrilla fina o de Alicante. Pero, por otro lado, barrilla también designa al *producto* de la combustión de plantas barrilleras además del *Salsola*: los géneros *Suaeda forsk* y *Salicornia*. De esta última son barrilleras las siguientes especies: *S. herbácea*, polluelo, alacranera de las marinas; *Sarcocornia fruticosa*, sosa alacranera, almarjo (almarjo) salado —almarjal designa, pues, una tierra baja y pantanosa que recibe el nombre de las plantas que hacen de ella su hábitat—; *S. anceps*, sosa de las salinas.

Por último, además de las citadas, la sosa también se obtiene de otras especies: *Suaeda maritima*, sosa azuleja, sosa blanca de Alicante; *S. fruticosa*, sosa fina de Andalucía, sosa prima; *S. altissima sessiliflora*, sosa negra y parda; *Arthrocnemum macrostachyum*, sosa saponera, y *A. fruticosum*, sosa alacranera; *Salsola vermiculata*, *S. longifolia*, sosa común.

Por tanto, la discriminación entre barrillas y sosas también podría obedecer a los diferenciados productos de la combustión de dos especies ya determinadas como parte de la *vegetación primitiva* de la zona de Cartagena: *Arthrocnemum macrostachyum* y *Sarcocornia fruticosa* (véase Alcaraz Ariza, F. y Rivera Núñez, Diego: «Aspectos botánicos.» En Mas, J. (dir): *Historia de Cartagena I: El medio natural*. Murcia, 1986, pág. 232. A ambos autores agradecemos también sus sugerencias personales), es decir: la sosa jabonera y el almarjo. En todo caso, la sosa era el material básico para la producción de vidrios, jabones y leñas, tanto para consumo individual como para las industrias textiles de la época, hasta que se consiguió obtener la sosa por proceso químico en la década de 1790.

(16) Townsend, J.: *A journey through Spain in the years 1786 and 1787 with particular attention to the agriculture, manufactures, commerce, population, taxes, and revenue of that Country; and remarks in passing through of part of France*. Londres, 1791, vol. III, págs. 131-132.



FALUCHO. O. C. T. O. - Stombr de una embarcacion de guerra o

mercante cuyo aparejo principal consiste en un solo palo muy inclinado hacia proa en el cual se larga una vela latina. Los faluchos de guerra que

hacen el ser.

vicio de guerra.

en costado y

los mercan-

tes destina-

dos a la na-

vigacion de

cabotaje, lle-

van ademas

un palomercana para vela cangreja o latina y un botalon para un gran fuste y tanto los unos como los otros suelen armarse con cañones, etc.

Falucho, según Rafael Montleón en su obra ya citada.

temente vinculado con la producción barrilera española y que ya se surtía en gran volumen de la producción de Sicilia, gran competidora de la barrilla española.

Respecto al esparto, con sus múltiples aplicaciones, el gobierno había visto en él una buena fuente de ingresos, pero si la barrilla tenía dificultades de carácter fiscal, el esparto contó, además, con una política de casi total cierre a la exportación. Desde 1773 se había establecido un gravamen del 2,5 por 100 sobre la exportación de manufacturas de esparto, y nueve maravedís/arroba sobre el material en bruto. Pocos años después quedó incluso prohibida la exportación del esparto en bruto, que fue interpretado como su confinamiento al autoconsumo. Pero por contra, olvidando las máximas de libre competencia mercantil y de elusión de concesiones de carácter monopólico, el gobierno daba a Juan Bautista Condom, de Madrid, una licencia de explotación y también exclusivo privilegio para despachar esparto en rama al extranjero (17). Quizá el hecho estuviera en relación con la entrada en Cartagena de barcos procedentes del litoral nacional precisamente con esparto a bordo, según se observa en el anexo IV.

En cuanto a la seda, hacia 1780 otro cálculo arroja una producción anual de Granada y Murcia conjuntamente de 700.000 libras en bruto, que eran consumidas *totalmente* (18) en manufacturas españolas, lo que indicaría un gran crecimiento del sector, ya que desde antiguo la exportación de seda en bruto había sido de gran volumen, hasta el punto de que ante las cortas cosechas hubo necesidad de importarla de Italia. Quiere ello decir que a finales del siglo XVIII la producción sedera murciana entraba en el circuito de la industria nacional, consumida en la región —en Cartagena sólo existía una mínima industria: seis telares en 1747 (19)— y en América (20).

El gran peso de la fiscalidad.

Ha quedado ya señalada la dificultad que constituía la fiscalidad para la exportación de la barrilla, referida a la década de 1780. Sin embargo, este problema se arrastraba de antes. En efecto, ya en la década de 1770 se había

(17) *Ibíd.*, págs. 129-131. Concedida la licencia por R. O. de 10 de diciembre de 1784, sus extracciones por Aguilas y Mazarrón habían ascendido en 31 de enero de 1786 a 1.395.955 maravedís. A. G. S. DGR-2R, 886. Juan Pablo Bada López a los Directores Generales de Rentas. Cartagena, 11 de abril de 1786.

(18) Dillon, J. T.: *Travels through Spain, with a view to illustrate the Natural History and Physical Geography of that Kingdom, in a series of Letters*. Londres, 1780, págs. 356.

(19) Había sólo 11 telares, de los que cuatro eran de ancho, pertenecientes a Juan Timón, cuatro eran de medias (dos de Juan Mesenarío, uno de Juan Timón y uno de Nicolás Napolí) y dos de José Rus para galonería y cintonería. No se especifica un telar de José Hornillos. A. M. C. Caja 205, exp. 6. Relación jurada de los telares existentes en Cartagena. Juan Timón. Cartagena, 5 de enero de 1747.

(20) Merino Álvarez, A.: *Geografía histórica de la provincia de Murcia*. Murcia, 1981 (3.^a ed.), pág. 489; Lemeunier, G.: «Conquista agrícola y feudalismo desarrollado», en *Historia de la Región Murciana*, vol. VII, Murcia, 1980, pág. 50.

hecho sentir fuertemente el peso del fisco sobre la exportación de esta materia, como confirman varios testimonios. Los comerciantes locales se quejaban de la falta de protección de este ramo del comercio y la desigualdad fiscal que se sentía respecto a un puerto tan próximo como Alicante, según muestra el siguiente esquema:

	Derechos sobre exportaciones (reales de vellón)	
	Cartagena	Alicante
Barrilla (quintal)	11 rs. 22 mr. 52/60	4 rs. 1 mr. 14/20
Sosa (quintal)	6 rs. 11 mr. 26/60	1 rs. 30 mr.

Se quejaba también el comercio de que tampoco contaba ya con la rebaja de una tercera parte de los derechos, que, además, ahora había de hacer efectivos en el acto cuando anteriormente habían tenido de plazo para abonarlos hasta un año. Y así, se alegaba, el comercio alicantino había extendido sus tentáculos hasta el *hinterland* de Cartagena, Murcia, de donde se extraían de forma clandestina las barrillas y sosas. Como remedio se había ordenado que los explotadores sacaran guías de transporte, guías que costaban 6 reales de vellón por quintal de barrilla y tres reales el de sosa, lo que en definitiva no era sino una nueva carga sobre la exportación.

Por último, aún añadían los comerciantes que a la debilidad del comercio contribuía la duplicación de gravámenes sobre la importación de géneros, pues la aduana de Cartagena era la única de todo el litoral mediterráneo español en que se cobraba un impuesto por tasar las mercancías (*marchamos* y *plomos*).

En 1771 volvían a repetir sus quejas sobre las cargas fiscales con idénticos argumentos, exponiendo además que los productores habían dejado de sembrar barrilla y que la desigualdad con Alicante era idénticamente discriminatoria en cuanto a los derechos sobre salazones. El quintal de bacalao pagaba en Cartagena 272 maravedís por *aduanas* y 200 más por *millón*, *saladura*, *almirantazgo* y demás, junto con la *alcabala*. En Alicante pagaba igual por *aduanas*, pero sólo 42 de *almirantazgo* y *saladura*.

Todo ello apunta a que el comercio se estaba resintiendo de grandes cargas, hasta el punto de que casi todos los testimonios son coincidentes en señalar el peso fiscal como el principal problema, ya no sólo para el crecimiento comercial sino tan siquiera para que los comerciantes pudieran desenvolverse en una libertad puramente mercantil. Incluso el propio Cabildo, haciéndose eco de la situación, ponía en tela de juicio la legalidad en que se movían los recaudadores oficiales en el ejercicio de sus funciones. Cuando la Corona solicitó información para la creación de un Consulado local, uno de los regidores contestaba que las posibilidades eran mínimas, al paso que denunciaba la extorsión practicada por los agentes reales (21).

(21) A. M. C. 6. 4. Caja 186, exp. 1. Varias representaciones sobre el tema, 1770-1772.

Y, en efecto, los Directores Generales de Rentas expusieron al fin en 1780 la necesidad de suprimir los impuestos extraordinarios de *alcabalas* y *cientos* recargados a la sosa y barrilla, por perjudiciales a las fábricas nacionales de cristal y jabón. Por Real Resolución, de 26 de diciembre del mismo año, quedaron libres cuando eran destinados al consumo nacional, mandando que cesasen las formalidades de aforos y guías de conducción interior. Se señalaban determinados puertos para la exportación al extranjero (22) y se dejaban en pie sus derechos, que aunque debían ser considerados de Rentas Generales, eran tenidos entre las Rentas Provinciales por haberse mandado que en los puertos andaluces y murcianos se les aplicase algo más de la mitad del porcentaje de recaudación (23). Todavía seguían en vigor en 1808, igualando a toda la geografía nacional (24):

	Rs.	Mrs.
Barrilla, el quintal	13	
— en bandera española, premio	4	
Barrilla de barreduras de almacenes y desperdicios, el quintal	6	17
— en bandera española, premio	2	
Sosa de Tortosa, el quintal		12
Sosa, almarjo o aguazul, el quintal	6	17
— éstos en bandera española, premio	2	

Pero el fomento del comercio cartagenero no era tampoco una simple

(22) En el Reino de Granada: Roquetas, Almería, Carbonera y Garrucha. En el de Murcia: Torre de las Águilas, Cope, Punta de Calnegre, Calaleño, Almazarrón y Cartagena. En el de Valencia, sólo Alicante. En el de Sevilla, los de la capital y Sanlúcar. Y en el Principado, sólo Tortosa.

(23) A. G. S. DGR-2R, 876. Correspondencia con la aduana de Cartagena, vv. ff. Resolución de 26 de diciembre de 1780, comunicada por los Directores Generales de Rentas a Juan Antonio Torreblanca. Éste contestó que no era partidario de la habilitación de Cope, Calnegre y Calaleño. Los Directores Generales le contestaron que se habían hecho estas habilitaciones por haberse sabido que se había extraído sosa y barrilla. La aduana de Cartagena pidió información a la de Mazarrón, y Francisco Salazar contestaba que sólo se habían hecho embarcos por Mazarrón y Águilas, que en Calnegre sólo había dos o tres labradores que llevaban y vendían la barrilla a los comerciantes en Mazarrón, y que Calaleño era un despeñadero y, junto con Calnegre, *Surgidero de defraudadores para Sacar y introducir los fraudes*. Por último, que en Cope sí se habían hecho embarcos de Lorca, pero no era conveniente su habilitación por su corta distancia de Águilas, donde existían almacenes. Enterados los Directores Generales, decidieron que la aduana de Cartagena tuviese control de los embarques por Mazarrón, para lo que la aduana de ésta debía pasar toda información. Véase también Gallardo Fernández, F.: *Origen, progresos y estado de las Rentas de la Corona de España, su gobierno y administración*. Madrid, 1805, págs. 246-250.

(24) *Almanak Mercantil ó Guía de comerciantes para el año de 1808*. Madrid, 1808, págs. 23, 188.

cuestión de suavización de la fiscalidad. Los comerciantes eran también conscientes de que debía favorecerse a Cartagena *por su mayor derechura y cercanía de la Corte*, que para que la actividad mercantil adquiriese un nuevo rumbo se hacía necesaria la creación de fábricas de seda, *cosecha abundantísima de su capital Murcia*, y que había que dar *salida ventajosa a sus agrios*, al azafrán manchego, espartería, granos, lanas, barrillas, sosas y vinos, a la vez que procurar el aumento del número de fábricas de lana, de las que había pocas, para evitar las compras a Inglaterra o Francia de las manufacturas laneras que, de este modo, perjudicaban a las fábricas de San Fernando, Guadalajara y otras (25).

Un comercio controlado por foráneos.

Por último, y en lo que respecta a la constitución de un gremio mercantil en Cartagena, propiamente un Consulado, se deduce que las dificultades para su constitución eran semejantes a las atravesadas por Alicante: también en Cartagena era predominante la colonia mercantil extranjera en el comercio de *lonja cerrada o comercio en grueso* (26). En la ciudad habían vivido comerciantes extranjeros casi desde la primera mitad del siglo xvii, pues ya en 1631 Juan Bautista Lamberto detentaba el cargo de *cónsul de naciones*. La más antigua legación de nación parece haber sido la francesa, cuyo consulado general se hallaba en Alicante a finales de dicha centuria, del que dependía el viceconsulado de Cartagena. Este fue elevado a categoría de consulado en 1699, en cuyo mes de junio obtuvo Diego Mirasol la confirmación de las autoridades españolas como cónsul. José Domas fue propuesto para el cargo de vicecónsul meses después. Y como consulado perduraba en el siglo xviii, pues hay constancia de su existencia en 1725 y de que el francés Antonio Formaliz fue nombrado cónsul en 1783. También había representación consular genovesa, por lo menos en algunos momentos. A mediados de 1718 sería nombrado cónsul Julio Antonio Chiriguini.

A comienzos del xviii hay referencias sobre el revuelo formado por el cónsul de Malta, Bartolomé Mitre, nombrado en 1711 —por muerte de Pedro Pablo Merizano—, indicativo de una presencia más temprana de malteses en esta zona, dada la existencia de esta representación consular (27). Mitre había protestado al gobernador de la plaza, Francisco Ibáñez, de que el cabildo le trataba como *vezino pechero*, y que por haberse negado a contribuir los 60 reales que le tocaban por un reparto a los vecinos de la ciudad, se había tomado de su casa una prenda por dicho importe. Ibáñez pidió informes al cabildo y éste, en sesión de 12 de julio (28), adujo que Mitre había participado

(25) A. M. C.: Caja 186, exp. 4. Sobre creación de un Consulado de Comercio en Cartagena, 1778-1779.

(26) *Ibid.*

(27) Se ha señalado la presencia de malteses en Murcia a partir de la década de 1760. Pérez Picazo, M. T.; Lemeunier, G.: *Op. cit.* , pág. 193.

(28) A. M. C.: Actas capitulares, 1708-1712.

en otros repartos y que de éste sólo estaban exceptuados los franceses transeúntes y los eclesiásticos. Con la pesquisa ordenada por el cabildo se reveló que Mitre era natural de Cartagena, que había contribuido en todos los repartos como *Vecino Pechero por su nazimientto, y ejerzizios que á usado su familia*, y que a este reparto de un doblón por vecino se negaba por ser cónsul, por lo que, decía, ni pagaba ni pagaría servicio al monarca. Ello hería al cabildo porque iba en desdoro de la nobleza, ya resignada *á contribuir por su parte lo que le fue Repartido*, así como perjudicial porque el resto del vecindario, al cundir tal ejemplo, solicitaría también excepciones, como el propio padre de Mitre, mesonero en la plaza de Carnicerías *dando paja y cebada* (29).

Un año después se produjo otro escándalo en la ciudad (1713). Estando encima las conferencias de paz y comercio, las autoridades aduaneras ordenaron el embargo de las oficinas del comerciante francés Santiago Ricard. La acusación formal era la de contrabando, por introducir en la ciudad un pequeño saco de clavo a través de un marinero. Ricard alegó que iba destinada a la venta legal, pero la Junta de Guerra decidió finalmente que había existido tráfico ilícito.

Según la matrícula de extranjeros de 1764, había en Cartagena dos potentes colonias mercantiles: la genovesa, con Felipe Bacigalupo, Juan Biale, Manuel Biale, Joseph Bregante, Bartolomé Casanegra, Bartolomé Ferro, Galin, Juan Gardano, Marcos Mordella, Juan Pito, Antonio Rafo, Benito Rafo; la francesa la componían Antonio Bardise, Bautista Canon, Pedro Poey; y la maltesa, compuesta por quince individuos (30).

En 1779 las casas de comercio de Cartagena eran once, sus individuos en total unos veintitrés, y de ellos sólo tres habían nacido en la ciudad, si bien dos de ellos eran los respectivos hijos de un extranjero y un valenciano con casa comercial (31) (véase anexo II). Hacia finales de siglo, comerciantes importantes por su dedicación al abasto de trigo por mar eran McDonnell, Baltasar

(29) A. M. C.: Caja 186, exp. 22. Francisco Ibáñez a la Ciudad, Cartagena, 5 de julio de 1712. La Ciudad (rubrican: Antonio Fadrique Fernández de Santo Domingo, Leandro García Angosto, Alonso Hernández Reylo) al Gobernador. Cartagena, 15 de julio de 1712.

(30) Driesch, W. v. d.: *Die ausländischen Kaufleute während des 18. Jahrhunderts in Spanien und ihre Beteiligung am Kolonialhandel*. Köln-Wien, 1972, págs. 328-329. Era raro no encontrar presencia maltesa en la más pequeña ciudad española. Se dedicaban a comerciar con las más diversas mercancías de otras naciones, especialmente de Génova y Marsella, y muy pocas eran de la propia Malta. Tras esos años no parece sentirse demasiado el peso de la colonia maltesa, lo cual quizá esté en relación con su estilo de vida: consumían poco, malvivían, y regresaban a casa con grandes sumas de dinero hecho en España (*Reisen eines vornehmen Herrn in Spanien in der Jahren 1764 und 1765, beschrieben von einem seiner Gesellschaft*). En Büsching, A. F.: *Magazin für die neue Historie und Geographie. Zweyter Theil*. Hamburgo, 1769; págs. 134-135. Cit. en Driesch, W. v. d.: *Op. cit.*, págs. 241-242). La mayoría de ellos, pues, eran transeúntes, y se dedicaban a la venta ambulante (buhoneros), por lo que la política de cierre al ejercicio de esta actividad por los extranjeros, aplicada con relativa dureza a partir de los comienzos de 1770, debió afectarles en el sentido antes indicado.

(31) A. M. C.: Caja 186, exp. 4. Informe de Francisco Anrich. Juan Antonio del Pueyo y Sanson y Francisco Tacón y de Grimau al Conde de Floridablanca. Cartagena, 1 de mayo de 1779.

de popa flama y para tacha con vela al tercio en dos palos y una mezana o ba-

enle, un betalon

u foque y gavia

dentro o rotanda

tres en tiempo bo-

caucillo ayudam-

rese con los centros

en las calmas que

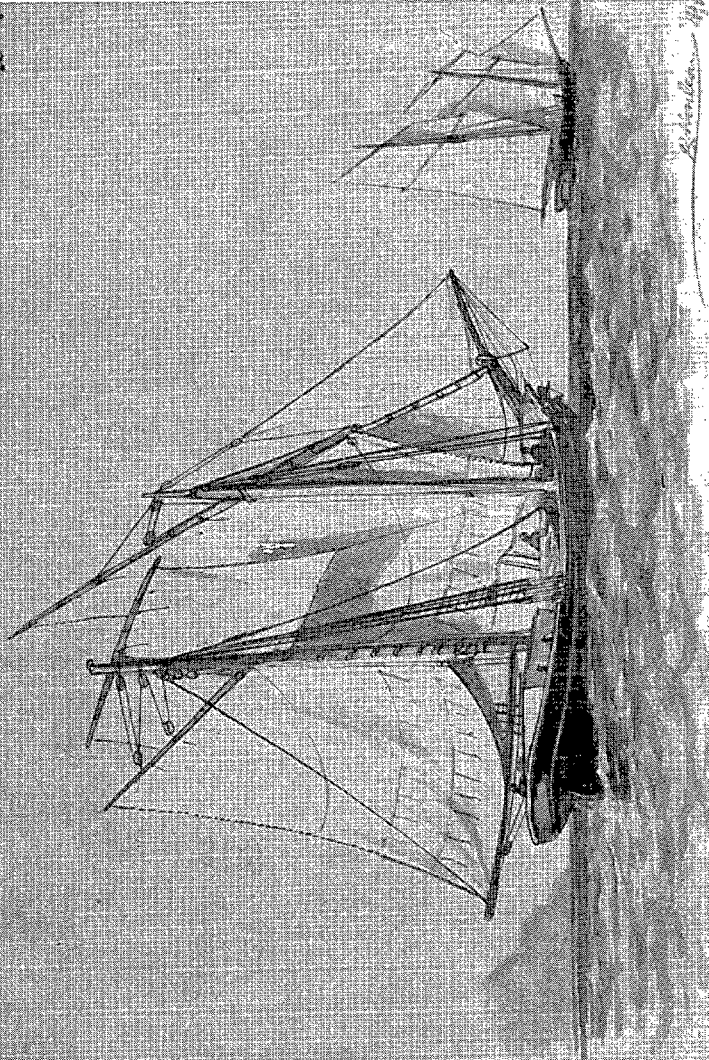
se usa en los centros

deste de jarcia en

donde se flama

El trave-mundo. En España emplean tambien en las costas Cantabricas, y difiere de aquel en que tiene siempre enbista cerrada la popa suile sea zamboraz y la popa con tajama, curvas y gaulo- lino, un hoc-palo, el trinquete con vela al tercio, el mayor con conyete y gavia volante, y el bompas con dos

264



Estadística 1791

Quechemarin, según Rafael Monleón en su obra ya citada.

Castellini, los Subiela, la Vda. de Lion, los Bellón, Luis Ferrand, Antonio Bregante, Pedro Mouly, Francisco Vila y los Gaturno, genoveses y últimamente asentados, de uno de los cuales, Antonio, sabemos que consiguió carta de naturaleza del Consejo de Castilla el 25 de agosto de 1795 (32) (anexo II). Posiblemente este predominio de las colonias foráneas en el comercio fue el factor decisivo que impidió en la década de 1770 la creación de un Consulado de Comercio local.

En definitiva, había posibilidades para la actividad económica de Cartagena. Indiscutiblemente, se contaba con una gran y moderna industria, el Arsenal, pero quizá fue a costa de la superposición de los intereses de estado sobre otros cauces de crecimiento, o bien de su marginación, que, por otro lado, resultaban complicados porque suponían una previa concatenación de la economía murciana, precisamente en unos momentos en que todavía se estaba produciendo la conquista agrícola y cuando desde mediados de siglo se había producido una inflexión en el crecimiento económico regional. A ello se añadiría la presencia de un comercio marítimo detentado por extranjeros o valencianos, que hacían de la ciudad un núcleo dependiente en casi todo del exterior de la región.

(32) A. M. C.: Caja 67, exp. 22. También en julio de 1794 había obtenido el genovés Domingo Lauredo, residente en Murcia, su naturalización. El francés Claudio Bodoy, que hasta 1793 fue socio de una fábrica de seda en Valencia y residía en el momento en Albacete capital, obtuvo la suya en agosto del año siguiente. Driesch, W. v. d.: *Op. cit.*, pág. 330.

ANEXO I

Tráfico Marítimo. Entradas de embarcaciones.

Puertos nacionales de origen.

	1779		1798-1799	
	Directos	Con escala	Directos	Con escala
<i>Valencia</i>				
Torreveja	1	5		
Guardamar	1	—		
Santa Pola	2	1	3	—
Alicante	212	120	85	67
Villajoyosa	23	—	8	—
Benidorm	11	—	20	8
Altea	71	14		
Calpe	—	6		
Jávea	—	—	1	—
Denia	3	26	28	15
Cullera	59	7	22	10
Valencia	18	6	21	8
Murviedro	33	2	3	—
Burriana	2	3		
Castellón	6	—	6	3
Oropesa	2	—		
Peñíscola	3	6		
Benicarló	4	3	1	—
Vinaroz	31	8		
<i>Baleares</i>				
Ibiza	35	12	17	21
Mallorca	16	50	6	29
Mahón	—	1	4	—
<i>Cataluña</i>				
El Fangar	2	10	—	6
Tortosa	16	9	4	3
Cambrils	2	—	3	—
Salou	8	2	7	3
Tarragona	3	6	4	—
Torredembarra	—	1		
Villanueva	—	1	—	1
Barcelona	12	21	31	13
Mataró	2	—	1	—
Blanes	—	—	2	—
Lloret	5	7	12	—

ANEXO I (Continuación)

Tráfico Marítimo. Entradas de embarcaciones.

Puertos nacionales de origen.

	1779		1798-1799	
	Directos	Con escala	Directos	Con escala
San Felú	3	7	1	—
Palamós	1	9	—	2
«Cataluña»	6	1		
<i>Murcia</i>				
Mazarrón	2	3	1	—
Águilas	5	4	6	20
<i>Andalucía</i>				
Vera (Garrucha)	4	2	15	4
Carboneras	—	—	1	—
Almería	23	54	15	20
Adra	—	1	15	1
Castell de Ferro	1	—	4	2
Motril	8	1	9	5
Salobreña	1	5	3	—
Almuñécar	5	4	—	1
Nerja	—	1	6	—
Torrox	2	—		
Vélez-Málaga	2	—	6	—
Málaga	76	99	42	46
Marbella	2	1		
Estepona	—	—	—	1
Algeciras	20	29	—	6
Tarifa	—	3		
Zahara	9	2		
Conil	—	—	1	1
Cádiz	106	99	4	9
Pto. Santa María	2	—		
Sevilla	1	3		
Huelva	—	1		
Ayamonte	7	1	5	3
<i>Galicia</i>				
Vigo	—	1	4	—
Corcubión	1	—		
La Coruña	1	—		
Ferrol	—	1		
«Galicia»	4	7		

ANEXO I (Continuación)

Tráfico Marítimo. Entradas de embarcaciones.

Puertos nacionales de origen.

	1779		1798-1799	
	Directos	Con escala	Directos	Con escala
<i>P. Vasco</i>				
San Sebastián	1	—		
<i>Canarias y África</i>				
Tenerife	1	—		
Ceuta	7	3	—	3
Melilla	2	—		
Orán	42	1		
S. d.	—	4	2	3

Puertos extranjeros de origen.

	1779		1798-1799	
	Directos	Con escala	Directos	Con escala
<i>Mediterráneo</i>				
Venecia	2	4		
Punta de Goro	5	3		
Castellamare	—	4		
Orbetello	3	2		
Nápoles	2	6	7	—
Livorno	1	—	3	1
Civitavecchia	1	—		
Génova	9	16	—	14
«Sicilia»	3	—	1	—
Cagliari			2	—
Tolon	—	5		
Niza			1	—
Marsella	4	15	5	8
Gibraltar	5	4	—	2
Génova	9	16	—	14
Idhra			—	8
Patrai			1	—
Trípoli			3	1
Malta			1	—
Túnez			2	1

ANEXO I (Continuación)

Tráfico Marítimo. Entradas de embarcaciones.

Puertos extranjeros de origen.

	1779		1798-1799	
	Directos	Con escala	Directos	Con escala
Bona			1	—
Arzew			1	—
Tetuán			1	—
<i>Atlánticos europeos</i>				
Bergen			1	—
«Noruega»	—	1		
Uddevall			1	—
Hamburgo	1	3		
Amsterdam	5	—		
Dunkerque			1	—
«Inglaterra»	—	3		
Portsmouth	—	1		
Falmouth	2	—		
Newry			1	—
Viana	1	—		
Lisboa	4	—	1	1
<i>Bálticos</i>				
San Petesburgo			1	2
Riga	1	—	1	—
Memel	2	—		
Estocolmo	2	1	—	1
<i>Atlánticos africanos</i>				
Tánger			—	2
Rabat de Sale			1	—
<i>Atlánticos americanos</i>				
Saint Thomas			1	—
S. d.	—	1	—	1

1799: Puertos mediterráneos = 81,2 por 100.

Puertos bálticos y atlánticos europeos = 18,2 por 100.

S. d. = 0,6 por 100.

1798-99: Puertos mediterráneos y atlánticos africanos = 77 por 100.

Puertos bálticos y atlánticos europeos = 22 por 100.

Puertos americanos y S. d. = 1 por 100.

ANEXO II

Comerciantes y Compañías de Comercio en Cartagena, 1779.

- *Bartolomé Miquiloti*
 Número de socios: Dos (titular y sobrino).
 Origen: Lucca, Italia.
 Tiempo de residencia: Titular: 40 años.
 Sobrino: 10 años.
- *Juan Gauché Casanova*
 Número de socios: Dos (titular y sobrino).
 Origen: Titular: Bearne (Baja Navarra).
 Sobrino: Orihuela.
 Tiempo de residencia: Titular: 30 años.
- *Pablo Cosme Ferrand*
 Número de socios: Dos (titular e hijo).
 Origen: Titular: Marsella.
 Hijo: Cartagena.
 Tiempo de residencia: Titular: 40 años.
- *Viuda de Juan Jaime Lion*
 Número de socios: Dos (titular y sobrino).
 Origen: Titular: Marsella.
 Sobrino: Marsella.
 Tiempo de residencia: Titular: 30 años.
 Sobrino: 10 años.
- *Baltasar Rebufat y Compañía*
 Número de socios: Cuatro (Viuda del titular; hijo, Baltasar Rebufat; Andrés Dancis; Bernardo de la Plaza).
 Origen: Viuda del titular: Valencia.
 Hijo: Cartagena.
 Andrés Dancis: Marsella.
 Bernardo de la Plaza: Cartagena.
 Tiempo de residencia: Andrés Dancis: 15 años.
- *Bellón Hermanos y Compañía*
 Número de socios: Tres (titulares: Juan Bautista y José Bellón; socio y director: Pedro Dumas).

ANEXO II (Continuación)

Comerciantes y Compañías de Comercio en Cartagena, 1779*.

Origen: Titulares: Alicante.
Pedro Dumas: Bayona, Francia.
Tiempo de residencia: Pedro Dumas: 20 años, en Alicante y Cartagena.

— *Castellini Hermanos*

Número de socios: Dos (titulares).
Origen: Génova.
Tiempo de residencia: 12 años.

— *Joanicot, McDonnell y Compañía*

Número de socios: Dos (titulares: Pedro Joanicot y Reynaldo McDonnell).
Origen: Pedro Joanicot: Bearne, Baja Navarra.
Reynaldo McDonnell: Irlanda.
Tiempo de residencia: Pedro Joanicot: 20 años, en Alicante y Cartagena.
Reynaldo McDonnell: 10 años ídem.

— *Tomás Subiela*

Número de socios: Uno (titular).
Origen: Alicante.

— *Juan Palas Navarrot*

Número de socios: Uno (titular).
Origen: Bearne, Baja Navarra.
Tiempo de residencia: 20 años.

— *Corvalán y Bertelemí*

Número de socios: Dos (titular, Pedro Sánchez Corvalán; yerno y director, Antonio Bertelemí).
Origen: Titular: *de estos Reinos*.
Antonio Bertelemí: Marsella.
Tiempo de residencia: Antonio Bertelemí: 15 años.

* A. M. C. Caja 186, exp. 4. Informe de Francisco Anrich. Juan Antonio del Pueyo y Sanson y Francisco Tacón y de Grimau al Conde de Floridablanca. Cartagena, 1 de mayo de 1779.

ANEXO II (Continuación)

Comerciantes y Consignatarios de mercancías en 1786 *.

- | | |
|---|---|
| — Juan Miquiloti. | — Bellón Hermanos y Compañía. |
| — Rebufat y Compañía. | — Fernández Messia. |
| — Juan Ravelo y Compañía. | — Francisco Calandre. |
| — Juan Gauche Casanova. | — Bartolomé Ferro e Hijo. |
| — José Trouchand. | — Esteban Casenova. |
| — Leonardo Escolana. | — McDonnell y Compañía. |
| — Pedro Bocalandro. | — Nicolás Saco. |
| — Juan Francisco Martín. | — Nicolás Raffo. |
| — Bayleul. | — Andrés Guintrand. |
| — Juan Francisco Claverie. | — Valentín Berenguer. |
| — Tomás Subiela. | — Miguel Coureulau. |
| — Juan Mouly. | — José Dollive. |
| — Juan Pedro Mouly. | — Turbot e Hijo. |
| — Juan Bautista Bregante. | — Viuda de Isaura e Hijo. |
| — Esteban Cassenave. | — Bourbon. |
| — Viuda Pechier e Hijo. | — Francisco Estancia. |
| — Pedro Poey. | — Viuda Cerbetys. |
| — Viuda de Marcos Mordella. | — Pablo Ferrand e Hijo. |
| — Caetano Mordella. | — Cosme Ferrand e Hijo. |
| — Juan Bautista Mordella y
Compañía. | — Ferrand Hermanos ** |
| — Rial Hermanos. | — Nodet y Compañía ** |
| — Andrés Spotorno. | — Viuda Disdier e Hijos ** |
| — Viuda de Jaime Lion. | — Jalin y Compañía ** |
| — Andrés Peceto. | — Claudio Charles e Hijo ** |
| — Simón Ladaliz. | — Antonio Oliver y Benet ** |
| — Tudel y Bernadac. | — Juan Lozano, director del
Hospital Real. |

* A. G. S., DGR 2R. 886.

** Debían ser de fuera de la ciudad, pues las consignaciones vienen a *su orden*.

ANEXO III

Tráfico Marítimo. Tránsitos en el puerto, 1779.

Embarcaciones extranjeras.

Embarcaciones	Procedencia	Destino	Carga
Polacra napolitana	Gibraltar	Génova	Bacalao
Bergantín sueco	Falmouth	Génova	Harina y sardina
Polacra ragusea	Cádiz	Génova	Azúcar, café *
Navío danés	Nápoles	Holanda	Vino
Navío holandés	Barcelona	Cádiz	Tocino, arroz, garbanzos y habichuelas (provisión de navíos Rey)
Pingue genovés	Gibraltar/ Málaga/ Almería	Génova	Cera, cueros *
Polacra napolitana	Londres/ Plymouth	Nápoles	Azúcar, plomo *
Paquebote veneciano	Génova/ Tolón	Cádiz/Lisboa	Fardos
Bergantín genovés	Barcelona	Orán	Trigo
Barca francesa	Marsella	Sto. Domingo	Vino *
Paquebote veneciano	Génova	Lisboa	Trigo
Pingue genovés	Marsella	Cádiz	Ropas y cebada
Polacra napolitana	Londres/ Algeciras	Nápoles	Fardos, azúcar, plomo *
Paquebote veneciano	Venecia	Curaçao	Harina, aceite y sombreros
Urca holandesa	Alicante	El Havre de Gracia	Barrilla y almendra
Navío holandés	Riga	Barcelona	Trigo
Urca holandesa	Alicante	Holanda	Barrilla *
Queche holandés	Alicante/ Altea	El Norte	Pasa y barrilla
Urca holandesa	Alicante	Ostende	Barrilla
Urca holandesa	Valencia	Amsterdam	Aguardiente, pasa y almendra

Embarcaciones nacionales.

Embarcaciones	Procedencia	Destino	Carga
Expedición: 8 buques	Barcelona	América	Vino, aguardiente y otros géneros (1)
Laúd valenciano	Algeciras	Génova	Arenques y vino
Gabarra malagueña	Málaga	Barcelona	Bacalao

* Y otros géneros.

(1) Con convoy de los jabeques del Rey al mando de Sayas.

ANEXO III (Continuación)

Tráfico Marítimo. Tránsitos en el puerto, 1779.

Embarcaciones nacionales.

Embarcaciones	Procedencia	Destino	Carga
Jabeque ibicenco	Alicante	Orán	Vino
Jabeque ibicenco	Cádiz/ Almuñécar	Marsella	Azúcar y café
Londro catalán	Tortosa	Algeciras	Trigo (provisión de ejércitos)
Saetía catalana	Barcelona/ Alicante	Cádiz	Vino y aguardiente
Canario catalán	Málaga	Marsella	Vino
Saetía catalana	Barcelona/ Salou	Cádiz	Aguardiente

Tránsitos en el puerto, 26-5-1798/26-5-1799.

Embarcaciones extranjeras.

Embarcaciones	Origen	Destino	Carga
Navío danés	Pinatar	Dinamarca	Sal
Bergantín americano	Marsella	Boston	Vino y aguardiente
Bergantín raguseo	Santo Tomás	Nápoles	Azúcar, cacao, café *
Bergantín sueco	Estocolmo/ Lisboa/ Gibraltar	Barcelona	Hierro y madera
Polacra otomana	Tetuán	Génova	Azúcar
Queche danés	Bergen	Génova	Estocafix
Goleta francesa (2)	Algeciras/ Málaga	Livorno	Cacao, plomo *
Bergantín imperial	Livorno	Tetuán	Azufre
Pingue genovés	Málaga/ Almería/ Águilas	Génova	Sardina, vino y esparteria
Tartana genovesa	Málaga/ Almería	Génova	Alcohol
Bergantín danés	Málaga	Altona	Vino y frutos
Bergantín danés	Málaga	Altona	Barrilla y zumaque
Polacra toscana	Livorno/ Génova	Charleston	Géneros
Queche danés	Tarragona	Bremen	Aguardiente (3)

* *Y otros géneros.*(2) *En corso y mercancía.*(3) *Fardos para este comercio y aguardiente para Bremen.*

ANEXO III (Continuación)

Tránsitos en el puerto, 26-5-1798/26-5-1799.

Embarcaciones extranjeras.

Embarcaciones	Procedencia	Destino	Carga
Bergantín danés	Barcelona/ Villanueva	Bremen	Aguardiente
Bergantín raguseo	Málaga	Venecia	Vino
Polacra marroquí	Rabat	Barcelona	Cueros al pelo, cera, sebo, goma y marfil
Pingue genovés	Almería	Génova	Tabaco y espartería
Navío danés	Pinatar	Noruega	Sal
Paquebote sueco	Licata	Lisboa	Cebada
Bergantín sueco	Cagliari	Suecia	Sal
Bergantín sueco	Cagliari	Suecia	Sal
Falúa marroquí	Alicante	Tánger	Pasa, avellana y almen- dra
Bergantín danés	Patrai	Hamburgo	Pasa, algodón y esponjar
Polacra imperial	Barcelona	Buenos Aires	Vino, aguardiente y gé- neros

Embarcaciones nacionales.

Embarcaciones	Origen	Destino	Carga
Laúd valenciano	Almería	Alicante	Salmón y sardina
Jabega mallorquina	Mallorca/ Alicante	Málaga	Aguardiente y almendra
Jabeque catalán	Tortosa	Veracruz	Frutos y géneros
Expedición: 4 barcos	Barcelona/ El Fangar	Málaga	4.980 qq. pólvora y brea (4)
Laúd valenciano	Barcelona/ Denia	Málaga	Vino
Bergantín catalán	Barcelona	Veracruz	Papel
Bergantín catalán	Barcelona	Veracruz	Vino, aguardiente *
Jabeque ibicenco	Almería	Barcelona	Cebada
Jabeque ibicenco	Almería	Barcelona/ Mallorca	Cebada

* Y otros géneros.

(4) Con escolta de los jabeques y el lugre del Rey.

ANEXO IV

**Tráfico Marítimo. Entrada de mercancías.
Mercancías de puertos nacionales.**

Mercancías de *		
1779 y 1798-99	Otras en 1779	Otras en 1798-99
<i>Galicia y Cantábrico</i>		
Sardina	Hierro	
<i>Andalucía, plazas africanas y costa sur murciana</i>		
Azúcar	Pescado: arenque	Cebada
Cacao	Café	Palo Campeche
Pescado: atún	Melaza	Tomates
sardina	Habichuelas	Sandías
bacalao	Tocino	Altramuces
arenque	Vinagre	
salmón	Garbanzos	
bonito	Maíz	
Batata		
Vino		
Trigo		
Aceite		
Frisuelos		
Miel		
Castañas		
Pasa		
Manteca		
Queso		
Carnes		
Hierro	Cobre	Barrilla **
Carbón	Estaño	Zumaque
Esparto	Cueros	Duelas
Tabaco	Cera	Algodón
Losa	Alquitrán	Plomo
Alcohol	Clavazón	Corteza de roble
<i>Otros géneros</i>	Madera	
	<i>Fardos</i>	
<i>Reino de Valencia y costa norte murciana</i>		
Vino	Algarrobas	Jamones
Arroz	Harina	Macarrones

* Se consignan las que aparecen en las frecuencias de entradas de barcos directos a Cartagena. La gama, teniendo en cuenta los que realizan escalas, sería más amplia.

** Era posiblemente de tránsito y, además, nos consta que de los seis barcos que entran de Alicante con barrilla, dos se dirigían a Le Havre y otro a Holanda. Véase texto.

COMERCIO MARÍTIMO Y COMERCIANTES DE CARTAGENA...

ANEXO IV (Continuación)

Tráfico Marítimo. Entrada de mercancías.

Mercancías de puertos nacionales.

Mercancías de *

1779 y 1798-99	Otras en 1779	Otras en 1798-99
Pasa	Garbanzos	Habas
Aguardientes	Manzanas	Melones
Cebada	Uva	Bacalao
Trigo	Pescado: sardina	Pimientos
Cebollas		
Avellana		
Habichuelas		
Higos		
Almendras		
Tocino		
Sal		
Madera	Teja	Piedra
Cáñamo	Barrilla **	Carbón
Papel	Hierro	Esparto, pleita y espartería
Ladrillo	Clavos	Leña
Losa	Alhucema	<i>Fardos</i>
<i>Otros géneros</i>	Escobas	Utensilios para el R. Hospital
	Arcos y duelas	Azulejos
	Remos	
<i>Cataluña</i>		
Vino (1)	Trigo	<i>Frutos</i>
Aguardiente (1)	Tocino	Bacalao
Manzanas	Arroz	
Habichuelas	Garbanzos	
Avellana		
Castañas		
Madera	Alquitrán	Pólvora (2)
Brea (2)	Clavos	Corcho
Cáñamo	Efectos militares:	Hierro
Papel	balas	
	bombas	
	morteros	
	vestuario	
	Pasajeros	
	Fardos	

* Se consignan las que aparecen en las frecuencias de entradas de barcos directos a Cartagena. La gama, teniendo en cuenta los que realizan escalas, sería más amplia.

** Era posiblemente de tránsito y, además, nos consta que de los seis barcos que entran de Alicante con barrilla, dos se dirigían a Le Havre y otro a Holanda. Véase texto.

(1) Todo era tránsito a América.

(2) Tránsito a Málaga.

ANEXO IV (Continuación)
Tráfico Marítimo. Entrada de mercancías.
Mercancías de puertos nacionales.

Mercancías de *

1779 y 1798-99	Otras en 1779	Otras en 1798-99
<i>Baleares</i>		
Aguardiente	Queso	
Almendras	Cebada	
Aceite		
Leña	Madera	
<i>Otros géneros</i>		

* Se consignan las que aparecen en las frecuencias de entradas de barcos directos a Cartagena. La gama, teniendo en cuenta los que realizan escalas, sería más amplia.

ANEXO V
Tráfico Marítimo. Entrada de mercancías.
Mercancías de puertos* extranjeros.

Mercancías	1779	1791 (1)	1798-1799
Trigo	Hamburgo	Sicilia	Idhra
	Punta de Goro	Cerdeña, Cagliari	Túnez
	Sicilia	Marsella	Malta
	Gibraltar	Génova	Trípoli
		Túnez	Bona
		Dunkerque	Arzew
		Arzew	
		Bona	
		Malta	
		Génova, a Lisboa	
	Riga, a Barcelona		
	Sicilia, I a Cádiz		
Cebada	Sicilia	Sicilia	Bona
		Marsella	Arzew
	Marsella, a Cádiz	Túnez	Licata, a Lisboa
Bacalao y estocafix		Terranova	
	Gibraltar, a Génova	Noruega	Bergen, a Génova

* El orden de procedencia indica la escala también de mayor a menor frecuencia en el puerto. Los tránsitos señalados son cada uno de un buque, excepto en 1798-99, con trigo de Cagliari a Suecia, que fueron más.

(1) Sólo seis meses, de 15 de junio a 14 de diciembre de 1791. A. M. C. Caja 127, exp. 19. Relación de Manuel de Castellanos, Teniente de la Capitanía del Puerto y encargado del Resguardo de Sanidad, de las embarcaciones extranjeras fondeadas y lo percibido por visitas de sanidad. Cartagena, 14 de diciembre de 1791.

ANEXO V (Continuación)

Tráfico Marítimo. Entrada de mercancías.

Mercancías de puertos* extranjeros.

Mercancías	1779	1791 (1)	1798-1799
Salmón			Tánger
Sardina	Gibraltar Falmouth, a Génova	Ostende	Tánger Bergen, a Génova
Vino	Marsella, a S. Domingo Nápoles, a Holanda	Burdeos Marsella, a Boston	
Aguardiente			Marsella, a Boston
Arroz	Génova	Génova Niza	
Aceite	Venecia, a Curaçao	Gallípoli	Génova/Savona Nápoles, a Ing.
Habas	Génova	Génova Dunkerque	Bona
Habichuelas			Livorno
Harina	Venecia, a Curaçao Falmouth, a Génova		
Tocino	Civitavecchia	Londres	Livorno
Manteca		Londres	
Dátiles			Trípoli/Túnez
Limones y naranjas			Niza, a Hamburgo
Sal			Cagliari, a Suecia
Pasa			Patrai, a Bristol
Azúcar	Londres/Algeciras, Londres/Plymouth, a Nápoles		Tetuán, a Génova Saint Thomas, a Nápoles

* El orden de procedencia indica la escala también de mayor a menor frecuencia en el puerto. Los tránsitos señalados son cada uno de un buque, excepto en 1798-99, con trigo de Cagliari a Suecia, que fueron más.

(1) Sólo seis meses, de 15 de junio a 14 de diciembre de 1791. A. M. C. Caja 127, exp. 19. Relación de Manuel de Castellanos, Teniente de la Capitanía del Puerto y encargado del Resguardo de Sanidad, de las embarcaciones extranjeras fondeadas y lo percibido por visitas de sanidad. Cartagena, 14 de diciembre de 1791.

ANEXO V (Continuación)

Tráfico Marítimo. Entrada de mercancías.

Mercancías de puertos* extranjeros.

Mercancías	1779	1791 (1)	1798-1799
Cacao, café y otros			Saint Thomas, a Nápoles
Ropas, far- dos, géne- ros y lien- zos	Marsella Génova Amsterdam <i>Inglaterra</i> Londres Plymouth Portsmouth Hamburgo Gibraltar Marsella, 1 a Cádiz Génova/Tolón, a Cádiz- Lisboa Londres, a Nápoles	Londres, Ing. Amsterdam Hamburgo Génova Marsella	Marsella Livorno Génova Livorno/Génova, a Charleston
Sombreros	Venecia, a Curaçao		
Madera y tablazón	Orbetello Castellamare Génova Punta de Goro Estocolmo Memel Noruega	Génova Livorno Boston Christiansand Estocolmo Dunkerque Playa de Roma Nápoles	Estocolmo Uddevall
Tablazón		San Petesburgo Rusia Estocolmo Suecia	
Duelas y arcos	Livorno Nápoles	Nápoles <i>Oriente</i> Honfleur	
Arboladura		Riga	San Petesburgo

* El orden de procedencia indica la escala también de mayor a menor frecuencia en el puerto. Los tránsitos señalados son cada uno de un buque, excepto en 1798-99, con trigo de Cagliari a Suecia, que fueron más.

(1) Sólo seis meses, de 15 de junio a 14 de diciembre de 1791. A. M. C. Caja 127, exp. 19. Relación de Manuel de Castellanos, Teniente de la Capitanía del Puerto y encargado del Resguardo de Sanidad, de las embarcaciones extranjeras fondeadas y lo percibido por visitas de sanidad. Cartagena, 14 de diciembre de 1791.

COMERCIO MARÍTIMO Y COMERCIANTES DE CARTAGENA...

ANEXO V (Continuación)

Tráfico Marítimo. Entrada de mercancías.

Mercancías de puertos* extranjeros.

Mercancías	1779	1791 (1)	1798-1799
Cáñamo	Venecia Punta de Goro Génova		
Hierro	Estocolmo Génova		Estocolmo Uddevall Marsella
Alquitrán	Génova		Uddevall
Carbón	Tolón	<i>Inglaterra</i>	Génova
Brea			Uddevall
Azufre		Ancona Marsella	
			Livorno, a Tetuán
Vidrio			Marsella
Plomo	Londres/Algeciras y Londres/Plymouth, a Nápoles		
Mármol			Génova
Tártaro			Patrai, a Bristol
Cueros y cera	Gibraltar, a Génova		Rabat, a Barcelona
Sebo, goma y marfil			Rabat, a Barcelona
Losa			Génova/Savona
Balas		Le Havre de G.	
En lastre	Viana Génova/Peñíscola Gibraltar/Málaga	Honfleur Le Havre de G. Nantes Bayona Bretaña Arzew	Nápoles Le Havre de G. Newry Dunkerque Bristol Lisboa

* El orden de procedencia indica la escala también de mayor a menor frecuencia en el puerto. Los tránsitos señalados son cada uno de un buque, excepto en 1798-99, con trigo de Cagliari a Suecia, que fueron más.

(1) Sólo seis meses, de 15 de junio a 14 de diciembre de 1791. A. M. C. Caja 127, exp. 19. Relación de Manuel de Castellanos, Teniente de la Capitanía del Puerto y encargado del Resguardo de Sanidad, de las embarcaciones extranjeras fondeadas y lo percibido por visitas de sanidad. Cartagena, 14 de diciembre de 1791.