

Abastecimiento cerealístico en la Cartagena de principios del siglo XVIII (1725-1740)

Cándido ROMÁN CERVANTES

Universidad de Murcia

Es conocida la interdependencia del entorno geográfico de una ciudad y sus resultados económicos. Si las cosechas son adversas, sus efectos se verían igualmente en el campo que en el núcleo urbano. Cartagena depende de su «hinterland», y lo que allí ocurriera no tardaría mucho en hacer notar sus efectos.

Esta dependencia hará que las autoridades locales vigilen con especial cuidado todos aquellos factores que propicien el abasto continuado de los productos básicos.

Para entender el continuado déficit de trigos y harinas habría que tener en cuenta las negativas condiciones climatológicas que imperan en el campo de Cartagena. La característica más notoria es su escasa pluviosidad, sin duda, la más baja de la Península, siendo sus lluvias inferiores a los 350 mm. al año¹.

En efecto, la climatología de Cartagena supone la presencia de grandes períodos de sequía continuada, acompañada en verano de unas temperaturas difíciles de soportar y que condicionarán el funcionamiento de la ciudad. A este calor intenso se contraponen unos períodos equinociales de fuertes lluvias, que en una hora es posible que alcancen los máximos índices de pluviosidad en un año.

Según Domínguez Ortiz, «la productividad de su campo era tan pequeña que su meteórica ascensión debe sólo atribuirse a su renovada importancia como puerto»².

¹ J. VILA VALENTI, «Murcia», en *Geografía Regional de España*, Barcelona, 1969, p. 368.

² A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*, Barcelona, 1981, p. 263.

Situación aproximada de las Diputaciones del Campo de Cartagena



Fuente: TORNEL COBACHO, C.; GRANDAL LÓPEZ, A., y RIVAS PUJALTE, A.: *Textos para la Historia de Cartagena (siglos XVI-XIX)*, Cartagena, 1985.

Conocidos, pues, los inconvenientes de índole natural, la ciudad de Cartagena procurará su aprovisionamiento a través de dos vías. Una, la marítima, ventaja puesta de manifiesto por los estudios de Gonzalo Anes, en cuanto a los precios de la periferia y del interior³; y las rutas terrestres, de mayor peso y trascendencia como más tarde se verá.

1. TRIGOS DE ULTRAMAR

A partir de la declaración del Departamento Marítimo del Mediterráneo en 1728, la ciudad crecerá vertiginosamente, de manera que hacía impensable el poder abastecerse de su propia jurisdicción. Como apunta Jean de Vries⁴, durante el siglo XVIII era imposible que ciudades de 10.000 o incluso 40.000 habitantes se pudieran abastecer de remesas de los agricultores locales. Este hecho queda constatado en el presente trabajo.

A pesar de la hegemonía inglesa y holandesa en el comercio de granos durante los siglos XVI y XVII, los franceses procedentes de la Provenza serán quienes realicen un tráfico más continuo e intenso.

Será habitual la presencia de embarcaciones del Levante y sobre todo del Norte de Africa (Orán y Argel). Las autoridades locales no dudarán en retener con frecuencia las patentes de sanidad y someter a cuarentena a estos navíos sospechosos de portar enfermedades.

Las embarcaciones de origen italiano pertenecientes a las repúblicas de Venecia y Génova serán de escaso calado, hallándose en desventaja a la hora de competir con los navíos ingleses y franceses⁵.

A pesar de ser puerto de mar no iba a ser fácil la obtención de trigos por parte del Pósito, organismo municipal encargado del abastecimiento de granos a la ciudad. Los granos iban destinados a comerciantes que, establecidos en Cartagena, distribuían la mercancía por todo el Reino de Murcia. El patrón del Pósito se veía en la imposibilidad de poder acceder directamente a las embarcaciones, teniéndose que limitar a la compra de grano encarecido por los propios comerciantes.

Ante estas perspectivas el Concejo establecería normas para aquellas embarcaciones que llevaran trigo. El celo de los caballeros patronos del Pósito para evitar la carestía, les llevará a realizar unas ordenanzas que regularan el comportamiento de estos navíos y la utilización de sus cargas. Toda embarcación con trigo llegada a puerto debe-

³ G. ANES, *El Antiguo Régimen: Los Borbones*, Madrid, 1975, p. 163.

⁴ J. DE VRIES, *La economía de Europa en un período de crisis, 1600-1750*, Madrid, 1979, p. 165.

⁵ E. GIMÉNEZ LÓPEZ, *Alicante en el siglo XVIII*, Valencia, 1982, p. 359.

ría pasar cuarentena, concluida ésta y antes de zarpar tendrían la obligación de exponer su carga en el muelle durante ocho días; pasado este tiempo, el patrón podía recuperar su patente de sanidad y continuar su viaje ⁶.

La actitud del Concejo hay que entenderla en el marco de una mayor preocupación de las autoridades locales en tener asegurada la manutención diaria de sus vecinos. Esto no es nuevo, ni tampoco exclusivo de Cartagena. Alicante retendrá en varias ocasiones navíos, confiscando sus granos sin ningún tipo de explicaciones. Esta modalidad de «cor-sarismo-municipal» será lógica en aquellas zonas donde el déficit de cereales será permanente.

En una economía que en estos años sigue marcada por la penuria, las autoridades locales son consideradas como responsables de la supervivencia física de la comunidad, es decir, de su aprovisionamiento en productos alimenticios, primero, y manufacturados, después. Así pues, el bienestar común reposa sobre esta *economía moral*, según expresión de Thompson, y que es totalmente opuesta a una economía liberalizada ⁷.

El marco cronológico responde a dos períodos de crisis coyunturales, uno más tenue, los años veinte, donde se produce una mejora en todas las estructuras económicas y productivas de la ciudad, y el otro los años treinta, período conocido como crítico a escala nacional, dándose las oscilaciones más bruscas en los precios de los cereales.

Como se verá, la llegada de embarcaciones responde puntualmente a las necesidades de la ciudad. En efecto, en años de abundancia, Cartagena tendrá que recurrir con más insistencia a acciones piráticas para proveerse de granos, síntoma inexcusable de su déficit endémico; sin embargo, estas acciones no serán necesarias en períodos de crisis desatadas, produciéndose una mayor afluencia de navíos para la venta de granos. El mecanismo es lógico; ante la escasez los precios tienden a incrementarse.

Debido a la inexistencia de fuentes documentales suficientes que me acercaran al conocimiento cuantitativo de las embarcaciones en este período, me centré en el estudio de las Actas del Ayuntamiento, donde al menos llegaban a pleno del Cabildo aquellos asuntos considerados de interés general.

Por este motivo, durante el período 1725-1740 se recogieron un total de diez embarcaciones trigueras, que por su volumen eran dignas de tener en consideración por el patrón del Pósito:

⁶ AMC, Act. Cap. 11-XI-1724, fol. 325.

⁷ E. P. THOMPSON, «La economía moral de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII», en *Revista de Occidente*, XLV (1974), pp. 54-128.

CUADRO 1

Año	Origen	Fanegas/trigo	Destino
1725	Inglaterra	11.000	Cádiz
1725	Francia	5.000	Lisboa
1730	Cataluña	200	Cartagena
1730	Francia	2.000	Cádiz
1732	Berbería	500	Cartagena
1733	Francia	1.000	Cartagena
1733	Inglaterra	1.000	Cartagena
1734	Génova	5.000	Cartagena
1734	Francia	1.600	Almería
1734	Levante	—	—

FUENTE: Archivo Municipal de Cartagena. Actas Capitulares, 1725-37. Elaboración propia.

1.1. Confiscaciones y problemas con los Consulados

Según Pierre León, «... hacía falta tener trigo... Durante una escasez ordinaria, cada ciudad se dirigía a sus vecinas o se batía con ellas para arrancarles algunas provisiones»⁸.

Pleitos, recursos y choques con los representantes extranjeros será la tónica general de unas acciones en parte justificadas, que el Concejo, asesorado por el patrón del Pósito, realizará para cumplir sus objetivos.

El 6 de abril de 1725 llega a puerto un navío inglés cargado con 11.000 fanegas de trigo. Su destino, Cádiz, núcleo comercial más importante de la Península a raíz de ser nombrada sede de las mercancías con destino a América.

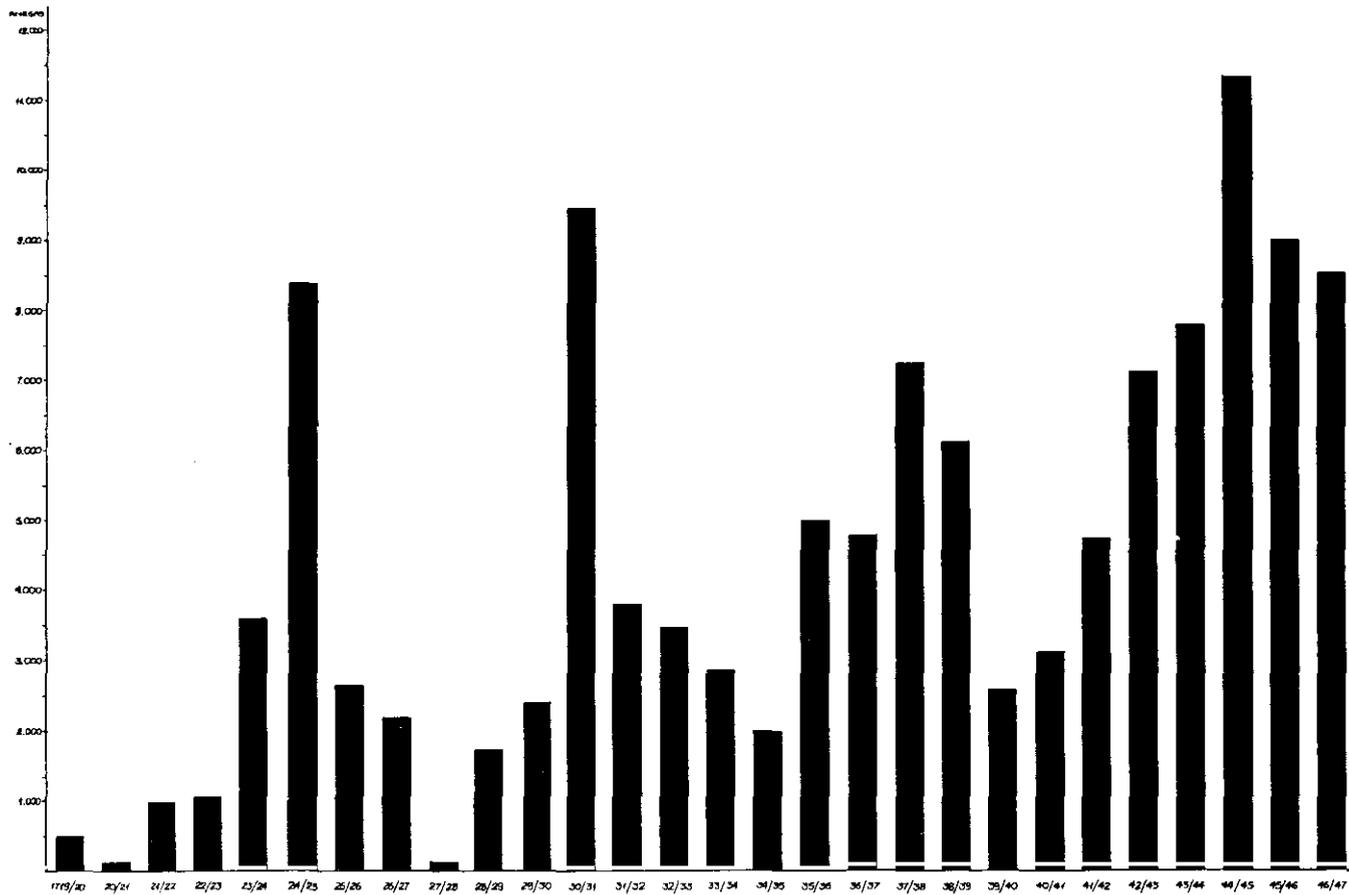
Las razones que dará el Concejo para retener los granos serán convincentes, ya que en Cádiz el trigo era abundante y corta la cosecha del Reino de Murcia. Se le notificará al patrón de la embarcación que ponga el trigo en el muelle para su venta a vecinos y forasteros. El precio se deja al libre juego de la oferta y de la demanda, no interviniendo para nada la institución municipal⁹.

La llegada de una embarcación con trigo suponía un acontecimiento de gran importancia. Rápidamente se corría la voz por la ciudad y su jurisdicción, llegando a poblaciones tan distantes como Lorca y Murcia.

⁸ P. LEÓN, *El crecimiento indeciso, 1580-1730*, Madrid, 1980, p. 145.

⁹ AMC, Act. Cap. 6-IV-1725, fol. 403.

GRÁFICO 1.—Movimiento anual del total de fanegas de trigo adquiridas por el pósito.



La compra de grano ultramarino era siempre buen negocio debido a su precio, siempre por debajo de los trigos de tierra. Su calidad, aún siendo mediocre, brindaba la posibilidad de mezclas con otros granos y obtener harinas aptas para el consumo. El Pósito de Cartagena será la institución que poseía los medios jurídicos necesarios para retener a las embarcaciones y con esto asegurarse la provisión de mercancías. Pero el Concejo no era omnipotente, teniendo que ceder en más de una ocasión a las disposiciones emanadas de la Corte.

En efecto, el Consulado francés velará por los intereses de sus comerciantes, haciendo prevalecer sus dictámenes sobre las autoridades locales. Este órgano mercantil gozaba de una gran inmunidad propiciada por la política profrancesa del primer Borbón.

El 28 de abril de 1725, debido a una tempestad, entraría en el puerto un navío francés portando 5.000 fanegas de trigo. Pronto se difundiría la noticia y el Concejo inventaría un sinfín de argumentos con el objetivo de retener la patente durante los ochos días reglamentados:

«... se suplica al Alcalde Mayor se sirva de mandar que dicho capitán por el tiempo de ocho días ponga sobre el muelle de esta ciudad todo el trigo que se necesitase y lo venda al precio que relacione su pedimento o el que le tenga cuenta para que se surtan y provean estos vecinos y forasteros naturales de estos reinos según y como está mandado por Real Provisión del Real Consejo de Castilla...»¹⁰.

El retener una embarcación podía ser perjudicial para las arcas municipales, teniendo que pagar daños y perjuicios al capitán. La indemnización se solía realizar por medio del Consulado, que la remitía a la Corte, llegando al Ayuntamiento por vía judicial.

La entrada de embarcaciones obedecía a varias causas: podía ser para refugiarse de temporales; cargamentos con destino a comerciantes y, por último, siendo quizá la más habitual, navíos de pequeño tonelaje (polancras, saetías, pingues, tartanas, etc.), que, conocedores de la permanente escasez de las tierras meridionales, traían cargas de otros lugares para ajustar a los precios más convenientes.

En efecto, el 25 de septiembre de 1730 llegaría una tartana con 200 fanegas de trigo de Cataluña. El precio puesto por el capitán fue de 32 rs. vn. la fanega, siendo adquirido por el Pósito a 30 rs.¹¹.

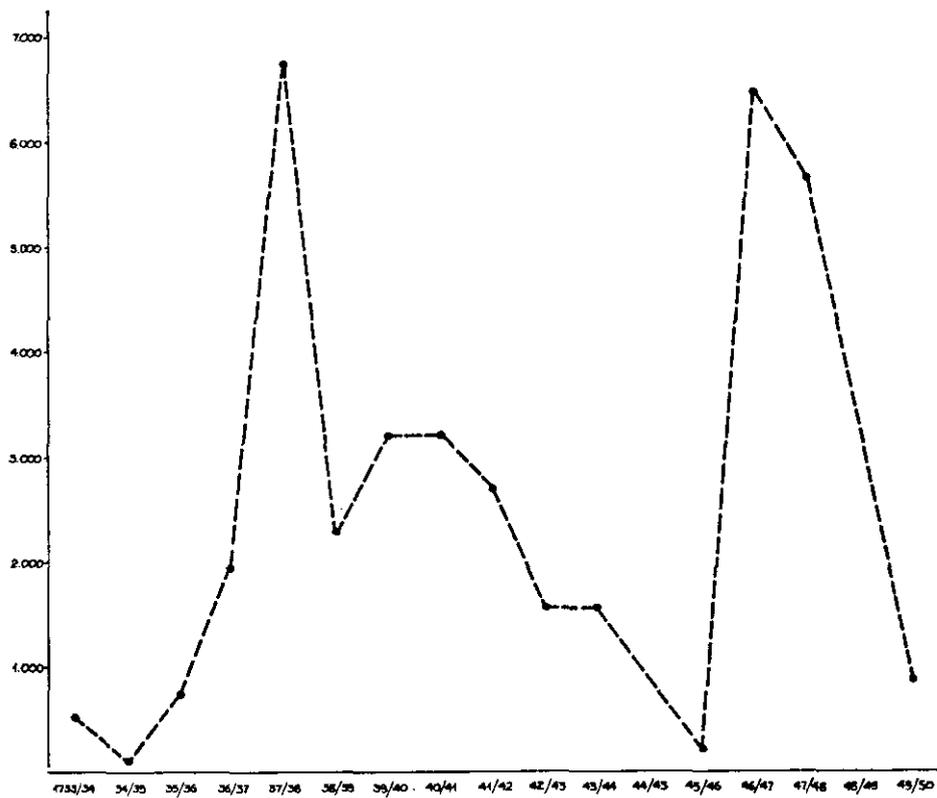
El aumento de la población debido a las obras del Arsenal, la escasez de lluvias y la llegada masiva de vecinos del campo de Cartagena en busca de grano hará que la ciudad requiese una vez más un navío de origen francés con destino a Cádiz:

«... que el Alcalde mande y notifique a Pedro Bonet Guardián del Puerto de esta ciudad que inmediatamente recojan del patrón la citada patente y el trigo ya

¹⁰ AMC, Act. Cap. 21-IV-1725, fol. 474.

¹¹ AMC, Act. Cap. 25-IX-1730, fol. 145.

GRÁFICO 2.—Movimiento anual de las compras de harina en limpio (fanegas).



sea sobre el muelle o en el Almacén, dentro de su población lo venda a los vecinos...»¹².

Estas prácticas de confiscar grano, impidiendo por la fuerza que una embarcación cargada de trigo continúe su viaje a su destino, guarda cierta similitud con la modalidad del «entrave», descrita por Tilly para Francia¹³, consistente en trabar y poner todas las dificultades posibles para retener en puerto un navío.

1.2. *Solicitudes de venta. Trigos de mala calidad*

Cuando las causas naturales propician una contracción económica se produce un aumento de la oferta cerealística. La fórmula es conocida, escasez implica carestía.

Los comerciantes, conscientes de la situación de mercado, ponen en funcionamiento sus relaciones exteriores, trayendo unos trigos que en más de una ocasión tendrán que ser rechazados por estar picados de gorgojo, siendo la humedad y el mal olor los aspectos más característicos.

El 24 de marzo de 1733 llega una tartana de origen francés, cuyo patrón, Francisco Peirán, solicita permiso para vender mil fanegas de trigo¹⁴. El Concejo no dudará mucho, produciéndose la compra urgente de granos.

En este mismo año se procede a la reconquista de Orán, expedición organizada por Patiño y dirigida por el Conde de Montemar. Este acontecimiento supuso un incremento de la actividad económica de la ciudad por la llegada masiva de gentes, tropas y mercancías.

Alentados por estas noticias se hacía más frecuente la llegada de navíos. El 6 de junio de este mismo año, un jabeque de origen inglés pide permiso para la venta de mil fanegas de trigo¹⁵.

Los trigos procedentes del Levante no tenían aceptación y sólo eran adquiridos en momentos de verdadera necesidad y tras un exhaustivo reconocimiento sanitario. En efecto, durante el período coyuntural de los años treinta, las poblaciones del Reino de Murcia aceptarán granos en condiciones de difícil consumo. La mala calidad de los «granos del mar» queda manifiesta en la correspondencia mantenida entre el Intendente de Marina de Cartagena y el Corregidor de la ciudad de Murcia. En la cual, el primero defiende el consumo de estos trigos, puesto que

¹² AMC, Act. Cap. 16-IV-1731, fol. 243.

¹³ Loïse A. TILLY, «El motín de subsistencias como forma de conflicto político en Francia», en *Revista de Occidente*, XII (1973), pp. 208-248.

¹⁴ AMC, Act. Cap. 24-III-1733, fol. 403.

¹⁵ AMC, Act. Cap. 6-V-1733, fol. 420.

era necesario mezclarlo con granos mejores. Proponía al Corregidor la entrega de 4.000 fanegas de Andalucía y otro tanto del Norte (mar)¹⁶.

Las acciones llevadas a cabo por el Concejo de Cartagena, hay que enmarcarlas dentro de las consecuencias nocivas que suponía el sistema de política comercial de la Corona. El comercio de granos se encontraba en principio sometido en virtud de una Pragmática de 1699, a una severa reglamentación. Los granos estaban tasados para el trigo en 28 rs. la fanega, la cebada y el centeno a 13 y 17 rs., respectivamente. No pudiéndose ser exportados de una provincia más que en virtud de permisos especiales que variaban según las circunstancias, sin tener en cuenta el estado de las cosechas de las diferentes provincias y sus necesidades respectivas¹⁷.

Durante la década de los años cuarenta, no aparecen requisas de navíos, ni tampoco solicitudes de venta de granos. Las causas podrían ser una asiduidad más intensa en el abastecimiento, propiciado por la creciente importancia de la ciudad para la Corona.

2. ABASTECIMIENTO DEL INTERIOR

Las ventajas de ser una ciudad portuaria donde se combinan el pequeño cabotaje con el comercio internacional de granos, no impedirá que las crisis de subsistencias estuvieran presentes. Pero esta dualidad sí contribuyó a que las variaciones cíclicas de los precios fueran menos intensas. Cartagena se abastecerá de trigos de su propia jurisdicción y fundamentalmente de diversos lugares del Reino de Murcia.

El Concejo de Cartagena regulará la vida del campo, supervisando las simientes y haciendo que pueblos y aldeas, la tuviera en cuenta a la hora de la recolección. Estas acciones se pueden dividir en tres funciones vitales: «fonction de réglementation, de régularisation, mais aussi d'orientation de l'activité agricole»¹⁸. Estas funciones supondrán un robustecimiento del poder municipal que se verá acrecentado en años de crisis.

2.1. *El problema de las comunicaciones*

Es conocida la falta de una infraestructura viaria que asegurase los intercambios entre poblaciones más o menos distantes. Esta si-

¹⁶ C. M.^a CREMADES GRIÑÁN, *Alimentación y consumo en la ciudad de Murcia durante el siglo XVIII (1701-1766)*, Murcia, 1984, p. 64.

¹⁷ J. PLAZA PRIETO, *Estructura económica de España en el siglo XVIII*, Madrid, 1975, p. 342.

¹⁸ M.^a T. PÉREZ PICAZO y G. LEMEUNIER, «Le municpe et la regulation de la vie agricole: l'exemple de Murcia (XVI-XIX)», en *Congreso de Historia Rural. Siglos XV-XIX*, Madrid, 1984, p. 64.

tuación habría que contextualizarla a nivel nacional, donde puentes, caminos y pasos de montaña estaban en pésimas condiciones.

Como apunta Plaza Prieto, «comparados con las carreteras francesas, los caminos españoles aparecían como detestables»¹⁹. A las condiciones físicas habría que añadir la inseguridad de los caminos, así como la gran cantidad de trabas fiscales, como portazgos, pontazgos, peajes y otras tasas que gravaban las mercancías de tránsito.

Tres caminos conducían a Cartagena: el de Andalucía por la ciudad de Lorca; el de Murcia, dirección la Corte, y, por último, el camino de Alicante y Mar Menor. De las tres rutas esbozadas será la de Murcia la más importante y transitada. Este camino tenía especial interés como lo demuestra la reunión del Cabildo de la ciudad de Murcia, ya que es el más interesado en su conservación. Su longitud es de 40 km, desde Cartagena la ruta se eleva gradualmente hasta llegar al puerto de la Cadena, de 340 metros de altitud, y aquí residía el gran obstáculo entre las dos ciudades²⁰.

Las rutas que llegaban a Cartagena desde su campo carecían de empedrado, siendo de barro y escasa anchura. Las condiciones climatológicas harán de estos caminos sendas polvorientas e incómodos de recorrer en estío, mientras que en invierno el barro de lluvia y otros obstáculos hacían que el contacto de la ciudad con otras poblaciones se hiciera difícil.

El mantenimiento de la ruta de Murcia suponía para Cartagena el contacto y la conexión con Castilla, Madrid y la Corte, por ello será la ruta más cuidada por el Concejo de la ciudad.

2.2. *Dinámica del abasto: procedencia de los trigos*

Cartagena enviará emisarios a aquellos lugares donde la cosecha había sido abundante y por ello los precios bajos. Totana, Lorca, Huércal-Overa, Murcia, Vélez Rubio, Vélez Blanco y La Roda serán los lugares más habituales de donde la ciudad se aprovisionará de trigo.

Las transacciones comerciales se hacían a través de intermediarios y correspondencia epistolar que con frecuencia llegaba con retraso. El patrón del Pósito, encargado de estos menesteres, tenía un factor en su contra. Cuando no había viento en el campo de Cartagena y urgía tener harina, no tendría más remedio que mandar varias carretadas a los molinos de agua de Murcia, con el consiguiente aumento del precio en la arroba de harina.

¹⁹ J. PLAZA PRIETO, *Op. cit.*, p. 343.

²⁰ F. CHACÓN GIMÉNEZ, *Murcia en la centuria del Quinientos*, Murcia, 1979, p. 58.

GRAÁFICO 3.—Movimiento anual del precio de la fanega de trigo (reales)



Cartagena prescindirá siempre que le sea posible de adquirir grano de estas ciudades, procurando abastecerse de su propia jurisdicción, cosa que sería imposible.

Al principio de los años veinte, la ciudad no poseía capital necesario para realizar la compra de grano, máxime si tenemos en cuenta que en estos años el Pósito se encuentra en pleno proceso de formación. Así, pues, la ciudad encargará en más de una ocasión a particulares, comerciantes y mercaderes, que realicen las compras necesarias.

En efecto, en el año de 1722 se le pide al comerciante Carlos Risso que procure traer granos de otros lugares para la ciudad. Por otra parte, el Concejo solicitará a Su Majestad la facultad de extraer 8.000 fanegas de trigo del Reino de Sevilla. Solicitud que es concedida, comprándose 2.000 fanegas al elevado precio de 40 rs (fletes de transporte incluidos)²¹.

Durante 1728, el patrón del Pósito, por orden de la ciudad daba algunas cantidades a los diputados y Alcaldes pedáneos para que realizaran las compras que pudieran en sus respectivas diputaciones. De esta forma, la presencia del Concejo se hace más intensa, imponiendo el precio de la compra y controlando las personas que tuvieran porciones almacenadas:

«... que se compre al precio de 18 rs. 100 fanegas y para ello se ponga dinero en poder de los diputados abonados que sean de los partidos de Pozo Estrecho, Aljorra, Campo Nubla, Palma, Albuñón y San Ginés...»²².

El interciclo de bajos precios y abundantes cosechas duraría hasta 1733; a partir de esta fecha los efectos de una pertinaz sequía sumirá a las zonas meridionales de la Península en una crisis de escasez y por ende de carestía que hará tomar a las poblaciones una rígida postura en cuanto a la extracción de granos de sus jurisdicciones.

En efecto, los emisarios del Pósito de Cartagena tendrán que hacer una labor arriesgada si querían cumplir las órdenes del Concejo. Ciudades, pueblos y aldeas tenían prohibida la saca de granos, castigando con dureza los intentos de los forasteros. Así, el 20 de agosto de 1734, se recibe una carta de los emisarios del Pósito, argumentando la imposibilidad de comprar granos por la rigurosa vigilancia de las justicias²³.

El precio del grano fluctuaría notablemente, dentro de una misma región, prueba de ello es la resolución del Concejo de 1735, que expone:

²¹ AMC, Act. Cap. 12-IX-1722, fol. 845.

²² AMC, Act. Cap. 7-VIII-1728, fol. 249.

²³ AMC, Act. Cap. 20-VIII-1734, fol. 283.

«... de los lugares circundantes le ha parecido que el de más conveniencia para dicho empleo es el de los Vélez y villas circunvecinas pues le aseguran vale 18 rs. vn., al mismo tiempo que en Lorca no baja de 21 a 22 reales la fanega...»²⁴.

Esta diferencia no podría ser justificada y, sí sólo por el afán de lucro de los poseedores. Cartagena adquirirá en varias ocasiones partidas de los Vélez, que aunque el precio de los portes era más elevado, aún les compensaría más que el adquirido en Lorca.

El pago se solía hacer en dos etapas, una parte en el momento de la compra y el resto a la llegada de la mercancía. Ante la inseguridad del pago, los vendedores ejercían sus cobros por medio de letrados y abogados que llevaran a efecto estas operaciones²⁵.

Las acciones del Concejo para prevenir la falta de granos y tener abastecido el «común», se sucederán año tras año. La responsabilidad de esta función recaía en el patrón del Pósito, que debía estar al corriente de los precios. Antes de decidirse a invertir, era asesorado por sus emisarios en distintas poblaciones.

El 11 de julio de 1739²⁶, el patrón del Pósito recibe un meticuloso informe sobre precios en distintos lugares: Murcia, 26,5 rs.; Totana, 24,5 rs.; Lorca, 22 rs. la fanega. A este precio habría que añadirle dos reales y medio de conducción, medio de moler el grano y otro más de camaraje y comisión. La suma de estos factores será el determinante de la decisión del Concejo.

El Pósito de Cartagena hará frecuentemente compras de harina y no de trigo. A pesar de la existencia de molinos por sus alrededores, se mostrará reticente a la hora de enviar sus granos a la molienda, prefiriendo comprar el grano ya molido. Normalmente, el Pósito no venderá grano, sino harina, estando incluido el gasto de la molienda en las partidas contratadas.

Las compras se realizaban habitualmente por otoño, último período de los llamados «meses mayores», ya que durante el invierno y hasta la nueva recolección subirían los precios.

En el verano de 1740, el calor fue tan excesivo que echaría a perder parte de la harina almacenada en el Almudí. Para precaver más pérdidas se opta por deshacerse de la harina almacenada, asegurando partidas de grano procedentes del campo de Cartagena. En efecto, se contrataron de 300 a 400 fanegas de trigo de buena calidad «... en medio de empezarse ahora la trilla y limpia de la presente cosecha de este grano...»²⁷.

A fines de la década de los treinta, el precio del trigo estaba realizando una rápida recuperación en relación a las deudas anteriores.

²⁴ AMC, Legajos. Caja 46, Expediente 16.

²⁵ AMC, Act. Cap. 18-V-1737, fol. 264.

²⁶ AMC, Act. Cap. 11-VIII-1739, fol. 90.

²⁷ AMC, Act. Cap. 7-VII-1740, fol. 328.

En efecto, según Anes y tomando el índice 100, el período 1716-20 sólo llegaría a 80,2, mientras que en 1731-35, subiría a 103,8²⁸.

En el año de 1742, se observa una recuperación del campo, son unos años donde las fluctuaciones de las cosechas se encuentran paralizadas, manteniendo una constante de expansión sin síntomas algunos de contracción. Los precios de los primeros años muestran unos índices más bajos que los de la década pasada.

A pesar de la recuperación experimental, los precios del campo de Cartagena continuaban siendo superiores con respecto a otras zonas abastecedoras. En efecto, el precio de la fanega de trigo ascendía a 20 rs y la arroba de harina a 6,5 rs, cuando en Lorca y en las mismas fechas la fanega de trigo se podía comprar a 18 rs²⁹.

2.2.1. *Abastecimiento de la ciudad por su jurisdicción*

Ante la dificultad de poder obtener una aproximación cuantitativa de los granos aportados por el campo de Cartagena, nos servirá como orientación los datos recogidos en los años críticos de 1734, 1735 y 1736.

A pesar de las fuertes medidas establecidas por el Concejo, prohibiendo la extracción de granos, el Pósito pagará las cantidades adquiridas y las almacenará hasta su posterior embarque en el puerto. ¿Cómo se entiende la exportación de cereal, en zona tan deficitaria? La razón es obvia, la posibilidad de una orden real permitiendo la exportación no se descarta.

En efecto, el 7 de junio de 1737,

«... se lee una carta recibida por el Corregidor de parte de Exmo. Sr. Obispo de Málaga, Presidente del Consejo Supremo de Castilla para que no se ponga impedimentos al Conde Pinar encargado de comprar a esta ciudad, Murcia, Lorca y Alicante 400.000 fanegas de trigo y cebada para socorro de Cádiz y marismas...»³⁰.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Los mecanismos necesarios para tener abastecida a la ciudad estaban predispuestos y con estos las autoridades locales llevarán el máximo cuidado en asegurar la manutención diaria de un producto tan básico como el pan.

Un entorno rural como el de Cartagena, que en el primer tercio del siglo XVIII se conjugaran negativos factores climatológicos y un ru-

²⁸ G. ANES, *Op. cit.*, p. 168.

²⁹ AMC, Act. Cap. 30-XI-1742, fol. 412.

³⁰ AMC, Act. Cap. 7-VI-1737, fol. 253.

CUADRO 2

Diputación	1734		1735	1736
	f/t (*)	f/c	f/c	f/c
Ciudad	877	1.040	548	1.106
San Antón	66	136	111	79
Miranda	58	75	100	25
San Félix	55	89	130	89
La Palma	154	126	196	304
Santa Ana	35	42	100	—
Albujón	42	55	99	46
Aljorra	66	—	99	72
Magdalena	53	43	200	56
Alumbres	40	81	100	81
Lentiscar	103	79	200	79
Pozo Estrecho	39	97	147	97
Perín	21	154	—	52
Campo Nubla	158	321	—	401
Hondón	45	104	100	104
San Ginés	100	—	304	273
Médicos	34	34	67	—
Plan	105	28	61	55

FUENTE: Archivo Municipal de Cartagena. Sección Legajos Caja-45. Expediente-13. Elaboración propia.

(*) f/t: fanegas trigo. f/c: fanegas cebada.

dimentario sistema de producción semifeudal, poco podría aportar a un núcleo urbano en franca expansión demográfica. La importancia de Cartagena como plaza militar haría inviable la dependencia de su entorno rural. Estaba el puerto, pero no es suficiente, hacía falta introducirse en aquellas regiones donde el mercado cerealícola fuera abundante y asegurarse un continuado aprovisionamiento. Establecidos estos mecanismos, el resto depende de los distintos eslabones que componen la cadena de comercialización, el abastecedor (fiel), oficina central (pósito), lugares de venta al público (panadería) y la labor municipal de inspección que asegurase la calidad de los productos.

Se ha dicho en más de una ocasión que Cartagena, a principios del siglo XVIII, constituía una «polis», núcleo cerrado al exterior y volcado al mar, donde trabajo, comercio y dinero sólo podía venir por esa vía. Pues bien, la idea de una estructura económica autárquica para la ciudad es impensable, tal como queda demostrado en el presente trabajo. La ciudad no dará en ningún momento la espalda a su «hinterland», estando además en continuo contacto con las poblaciones del reino, asegurándose unos intercambios que le son vitales.