

# BASES SOCIALES Y ECONÓMICAS DEL LIBERALISMO CARTAGENERO (1833-1868)

PEDRO MARÍA EGEA BRUNO  
UNED (Cartagena)

## 1. ANÁLISIS Y ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

El término municipal de Cartagena va a conocer durante el siglo XIX tres trayectorias demográficas de muy diversa consideración. La primera, desarrollada entre los años 1798 y 1819, es fiel reflejo de la crisis económica desencadenada por el hundimiento del Arsenal tras el desastre de Trafalgar <sup>1</sup>. En poco más de dos décadas la localidad perderá casi 30.000 habitantes. La población sufrirá además en esta etapa toda una serie de epidemias de fiebre amarilla. Tales fueron las de los años 1804, 1810, 1811 y 1812 <sup>2</sup>.

Las mermas más importantes se dieron en la ciudad, que pasó de 33.222 habitantes a sólo 8.899. Las diputaciones únicamente vieron decrecer su vecindario en 4.245 unidades. Semejante realidad viene a probar el impacto meramente urbano provocado por la quiebra del establecimiento naval.

Los años 1826-1847 están caracterizados por una relativa recuperación y la estabilidad. A finales de este período tiene lugar el "boom" minero que amortiguó algún tanto los efectos de la crisis naval. Con todo ésta siguió jugando un papel decisivo hasta la década de 1840, al nutrir una abultada corriente migratoria. Así lo hará constar la Corporación municipal: "... la causa de la emigración la origina el asombroso atraso de pagas en los ramos de la Marina nacional y total falta de trabajos y ocupación en este Arsenal..."<sup>3</sup>. El destino de estos infelices no era otro, como apunta Juan Bta. Vilar <sup>4</sup>, que el traslado a la vecina costa norteafricana

<sup>1</sup> Vid. TORRES SÁNCHEZ, RAFAEL: *Componentes demográficos de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen. Cartagena en el siglo XVIII*. Cartagena, 1986, pp. 111 y ss. MERINO ALVAREZ, JOSÉ PATRICIO: "Cartagena: el Arsenal ilustrado del Mediterráneo español". *Areas*. núm. 1, pp. 39-52. RAMÍREZ GABARRUS, M.: *La construcción naval militar española, 1730-1980*. Barcelona, 1980.

<sup>2</sup> Vid. sobre este contexto NADAL, J.: *La población española (siglos XVI a XX)*. Ariel. Barcelona, 1976.

<sup>3</sup> Archivo Municipal de Cartagena (AMC). Caja 149. Correspondencia general. Año 1837.

<sup>4</sup> Cfr. VILAR, J.B.: *Emigración española a Argelia (1830-1900). Colonización hispánica de la Argelia francesa*. Madrid, 1975. También del mismo autor el libro recién aparecido: *Los españoles en la Argelia francesa (1830-1914)*. Prólogo de J. M.<sup>a</sup> Jover Zamora. Madrid, 1989.

Por lo demás, la población no pudo zafarse de los efectos negativos promovidos por las epidemias de cólera morbo de 1834 y 1837. Especialmente grave resultó la primera que, desarrollada durante los meses de agosto y septiembre, ocasionó 543 víctimas mortales. Las consecuencias no se dejaron esperar. El saldo vegetativo de aquel año sólo pudo ser negativo. La magnitud del problema obligó a los munícipes locales a plantearse la necesidad de establecer una Casa de Huérfanos <sup>5</sup>.

La epidemia de 1837 estuvo relacionada con las peculiares características que tipificaron a la localidad durante los años de la guerra civil. Ciudad de retaguardia convertida en lugar de confinamiento de los carlistas capturados por los ejércitos cristinos. En 17 de mayo una Real Orden reconocía como causa fundamental de la enfermedad reinante: "... la miseria y desnudez de los prisioneros facciosos allí hacinados..." <sup>6</sup>. La solución llegaría con el traslado de la población reclusa a otros puntos de la geografía hispana.

Los años finales del período son de franca recuperación demográfica. La minería comarcana —renacida en los años 40— se convirtió en polo de atracción laboral y las cifras de población sobrepasaron ampliamente los valores del año base. Esta misma realidad explicará la corta pérdida de 1860, motivada por la segregación de El Garbanzal, fruto de la propia dinámica del emergente sector minero <sup>7</sup>. La vitalidad de la zona llegará incluso a enmascarar los terribles efectos de las epidemias de cólera desarrolladas durante los estíos de 1855, 1859 y 1865.

A la altura de 1860 la estructura poblacional por grupos de edad refleja muy bien las características mencionadas. De un lado, se observa el estrangulamiento de los estratos infantiles, fruto de la corriente migratoria de comienzos del período. De otro, es de destacar la abultada presencia del escalón de los 20 a los 30 años, atraídos por el señuelo de la explotación minera iniciada a raíz de la década de los 40. Estas mismas circunstancias explicarán una "sex ratio" favorable al sexo masculino.

A tenor de las actividades económicas el partido judicial de Cartagena ofrece en 1860 un predominio importante del sector primario, donde se ocupa el 39,32% de la población. Cifra todavía lejos del 54,74% de los valores provinciales. Y ello teniendo en cuenta la inclusión de Fuente-Alamo, municipio eminentemente agrícola. Dentro de este sector la ocupación minera será casi exclusiva de la localidad, ya que supone el 78,35% del total murciano.

También Cartagena supera a la provincia en el sector secundario, 25,27% por 15,29%. Si bien en ambos casos hay una preponderancia del artesanado sobre las actividades industriales propiamente dichas.

En el sector terciario la localidad muestra igualmente una relativa supremacía con respecto al total regional. Tales valores vienen dados por su preeminencia absoluta en las ocupaciones netamente mercantiles.

Finalmente, en la categoría de los "no productivos" Cartagena aventaja a la provincia. Tal excedencia venía dada por su peculiaridad de plaza militar, donde a la sazón se concentraba el 70% de los efectivos castrenses provinciales.

---

<sup>5</sup> AMC. Caja 145. Correspondencia general. Año 1834.

<sup>6</sup> AMC. Caja 149. Correspondencia general. Año 1837.

<sup>7</sup> Cfr. VILAR, J.B. y EGEA BRUNO, P.M. (con la colaboración de DIEGO VICTORIA MORENO): *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Cajamurcia-Universidad de Murcia. Murcia, 1985. De los mismos autores: *El movimiento obrero en el distrito minero de Cartagena-La Unión (1840-1930)*. 2ª ed. Academia Alfonso X el Sabio. Murcia, 1987.

En definitiva, las características examinadas nos hablan de una población con estancamiento agrícola, despegue industrial, estabilidad mercantil y fuerte sabor castrense.

## 2. LAS BASES SOCIALES

Un análisis más profundo de la realidad apuntada nos lleva a la distinción social de cada uno de los segmentos económicos mencionados. Ante todo es de destacar que la burguesía no es una clase homogénea. La de mayor peso específico es sin duda la terrateniente. Más en Murcia que en Cartagena, donde descollaban Francisco Luengo, José Rosique Carrión, Francisco García Blaya, Antonio Conesa y José Peñalver.

Le seguía en importancia la mercantil, que en la ciudad marítima llegaba a representar el 28,01% del total, frente al 10,08% de la provincia. Semejantes parámetros obedecían a la tradición comercial de la urbe. Territorio especialmente transitado por los extranjeros afincados en la localidad. Según el padrón de 1837 el 35% de estos forasteros tenían tal ocupación. Casi todos ellos eran genoveses o napolitanos, pero también se daban procedencias de Francia, Gran Bretaña y Alemania.

Por lo demás, se encontraban plenamente integrados en la sociedad cartagenera y ocupaban puestos de relevancia en la administración municipal. Allí estaban, entre otros, los nombres de Clemente Quetcuti, Nicolás Chiesanova, Agustín Mordeglia, Nicolás Berizo, Bartolomé Delbalso y Serafín Doggio. A ellos se unía toda una constelación de comerciantes autóctonos como Tomás Amatler, Gerónimo Subellas, Francisco Ortíz Argandoña, Pedro Parra y Francisco Buenrostro.

Aparecía después una burguesía conceptuable como urbana, integrada por abogados, catedráticos, notarios, médicos, boticarios y arquitectos, que apenas superaba el 5%, quedando prácticamente equiparada en Cartagena y provincia. Entre ellos destacarán Ramón Pascual, José León López, Antonio Buendía, Juan Mínguez, Antonio Moncada, Francisco Dionisio Oliver, Andrés Gabarrón, Timoteo Mora, Angel Cánovas, Pablo Marqués Sevilla, José Ortíz, José Hernández, Eduardo Pico, Eduardo Menchero, Fermín Germes y Juan Leandro Onrrubia.

Las cifras se completaban con los representantes de la burguesía industrial, con una relativa presencia en Cartagena y casi nula en la provincia. Aquí sobresalían Juan Bautista Bofarull, Fulgencio Rovira, Angel Valarino, José Martínez Madrid, Juan Exea y Antonio Flores.

Su transcripción práctica en la lista de mayores contribuyentes dejará fuera a los de profesión liberal, aunque éstos tuvieron acceso a las funciones municipales a tenor de las llamadas "capacidades".

De manera que propietarios, labradores y comerciantes constituirán la base social de la burguesía cartagenera. Por lo demás es de destacar la amplia movilidad de unos y otros, por lo general dedicados a más de una actividad. No será extraño encontrar a un comerciante metido a industrial y que invierta en tierras cuando llegue la ocasión.

Tal fue la oportunidad ofrecida por la desamortización eclesiástica, proceso estudiado en el término cartagenero por Eugenio Carreño García <sup>8</sup>. Entre los adquirentes de estos

---

<sup>8</sup> CARREÑO GARCÍA, E.: *La desamortización de Mendizábal en el término de Cartagena (1836-1851)*. Tesis de Licenciatura dirigida por PEDRO M<sup>º</sup> EGEA BRUNO. UNED (Madrid), 1985. Inédita. Una interesante puesta al día de este proceso puede contemplarse en RUEDA, G.: *La Desamortización de Mendizábal y Espartero en España*. Madrid, 1986.

bienes se encontraban propietarios como Nicolás Berizo, José Alarcón y Juan Sánchez; altos funcionarios como Salvador Viladesans, Francisco Oliver y José Teulón; rentistas y miembros de las profesiones liberales como Nicolás Biale, José Arroyo y Miguel Antón; comerciantes como Francisco Ortiz Argandoña, Pedro Parra y Francisco Buenrostro; y labradores como Pedro García Guillén y José Peñalver.

De los mayores contribuyentes se nutriría la clase política local, ya que las normativas electorales vigentes en estos años reducían sobremanera las capacidades de elector y elegible<sup>9</sup>. Tal acomodo planteó más de un conflicto a nivel local. Así aconteció por ejemplo en 1835, cuando el Ayuntamiento revisó las posibilidades electorales de los cartageneros: "... Es notorio que en esta población hay un considerable número de vecinos que si bien pagan una contribución casi insignificante, no pueden considerarse en la clase de jornaleros por vivir con sus sueldos o pensiones de retiro u ocupación en los distintos ramos civiles o militares y de Marina, a que está circunscrito el vecindario..."<sup>10</sup>. En consecuencia la comisión municipal redujo por su cuenta el mínimo tributario a 10 reales de vellón. Si bien, no tardó en ser desautorizada por el gobernador civil.

La problemática expuesta era una de las variables consustanciales de la clase urbana local. Si la riqueza estaba repartida en pocas manos, por el contrario era muy abultado el renglón representado por la clase media, a la postre identificada con los postulados del liberalismo, aunque fuese en su versión radical.

Semejante situación encerraba contradicciones de bulto que no tardaron en ser puestas de manifiesto por los propios interesados en el mantenimiento de la nueva realidad política. Así, Francisco de Paula Lagorio manifestaría a la Corporación: "... que no pudiendo ser elector ni elegible tampoco puede ser miliciano nacional urbano reglamentario..."<sup>11</sup>. La situación expuesta fue de larga duración. En 1864 de los 12.220 vecinos de la ciudad, únicamente 1.118 eran electores, de los cuales solamente resultaban elegibles 559.

Sobre la escuálida burguesía cartagenera gravitarán igualmente todos los gastos municipales. Cualquier necesidad monetaria de la ciudad tendrá en ella su principal valedora. Desde las raciones al Ejército del Centro al socorro de los marinos del Departamento. De ella se surtirían además los cuadros directivos de la Milicia Nacional. En ese caso se encontraron los Valarino, los Butigieg, los Dorda, los Morçella, los Vera, los Rolandi, los Sorroca, los Spottorno, los Lapizburu, los Quetcuti y los Andulla.

### 3. PROGRESISTAS Y MODERADOS

Al igual que ocurrió a nivel nacional la burguesía cartagenera no tardó en excindirse en dos campos ideológicos bien definidos, progresista y moderado.

Los primeros contarían además con el apoyo local de la Marina, aquejada del sempiterno déficit de la hacienda pública que los dejaba en una situación asaz precaria. En este sentido serán numerosos los oficios elevados a la superioridad por parte de los ediles locales con el objeto de reclamar recursos con que socorrerla. Desoidas tan justas como reiteradas peticiones no tardó en convertirse en un fermento apto para la promoción de algaradas y motines.

<sup>9</sup> Vid. ARTOLA, M.: *Partidos y programas políticos, 1808-1936*. Madrid, 1974, vol. 1.

<sup>10</sup> AMC, Acta Capitular (AC), 23-IX-1835, fol. 321r.

<sup>11</sup> AMC, AC, 28-IX-1835, fol. 326v. Vid. al respecto PÉREZ GARZÓN, J.S.: *Milicia Nacional y revolución burguesa. El prototipo madrileño, 1808-1874*. Madrid, 1978.

El progresismo cartagenero consiguió igualmente el concurso de una clase media urbana de empleados y contó con la ayuda coyuntural del artesanado y de los obreros industriales. Sin embargo, estos últimos no tardaron en desplazarse hacia las filas del partido demócrata cuando el progresismo demostró aquí, como en otros puntos, su escasa sensibilidad hacia cuestiones foráneas a sus intereses de clase <sup>12</sup>.

El moderantismo, por el contrario, encontró sus bases en la propia burguesía una vez alcanzados sus objetivos más perentorios, entre ellos la adquisición de los bienes desamortizados.

A nivel local el proceso desamortizador no estuvo exento de un cierto revanchismo aupado por la clase media urbana que pedirá la demolición de los conventos por su carácter simbólico: "... Estos santuarios y moradas de justos, han llegado en el siglo diez y nueve a ser el asilo de la inmoralidad; mas han desaparecido gracias al Gobierno, y las paredes ruinosas como las instituciones que contenían deben seguir su ejemplo cuando no puedan servir de utilidad al público..." <sup>13</sup>.

Entre los firmantes de la exposición se encontraba la plana mayor del progresismo cartagenero: Vicente Cachapero, Francisco Colao, Cayetano Jiménez, Raimundo Bebel, Silvestre Onofre, Francisco Garrido, José Miralles, Francisco de Mendialdúa, Bernardo Espa, Juan Retamar, José Prefumo, Pablo Teulón, Francisco Berri, José Arroyo, Felipe García Martorell, José Laglera y Baura, Gabriel de Cáceres, Luis Illescas y Padilla, Francisco Aldayturriaga, Fulgencio Mínguez, Juan Leandro Onrrubia, José Borrás, Juan Terol, Juan Lario y José Blázquez.

Semejante actitud se vería contrapesada por las actuaciones de la burguesía moderada, que si en los momentos de máximo fragor revolucionario pedirá el asilo y la protección de los exclaustrados, una vez en el poder no dudará en solicitar de las esferas gubernamentales las medidas coadyuvantes para fortalecer el sentimiento religioso. Tal es el sentido de cierta exposición fechada en 1853: "... sobre la decadencia progresiva del culto por la falta de sus ministros y la necesidad de ocurrir a tan notable falta en esta ciudad..." <sup>14</sup>.

No faltaron tampoco otras manifestaciones típicas de esta "burguesía hogareña", como la institucionalización de un "premio a la virtud", convocado anualmente por la Real Sociedad Económica de Amigos del País.

Años más tarde, en agosto de 1861, la burguesía local daría cima a otra institución llamada a tener honda raigambre en la ciudad. Se trataba del Casino Cartagenero. El art. 1º de su reglamento orgánico no dejaba lugar a dudas sobre sus parámetros sociales: "... es una asociación que tiene por objeto la reunión de personas conocidas en la buena sociedad, con los recreos lícitos que las sirven de estímulo". Por lo demás, se prohibían expresamente las discusiones de tenor político "y cuanto esté en desacuerdo con las leyes del país o con las reglas del decoro y buena sociedad". Como presidente figuraba José María Romero, siendo el secretario Antonio de Moya <sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> Vid. SECO SERRANO, C.: "Los orígenes del Movimiento obrero español". *Anales de Historia Contemporánea*. Núm. 5 (Murcia, 1986), pp. 11-26.

<sup>13</sup> AMC. Caja 149. Correspondencia general. Año 1837.

<sup>14</sup> AMC, AC, 23-V-1853, fol. 47r. Vid. sobre esta cuestión JUTGLAR, A.: "Notas sobre la evolución de las burguesías españolas en el siglo XIX". *Historia Social de España. Siglo XIX*. Madrid, 1972. COMELLAS, J.L.: *Los moderados en el poder, 1844-1854*. Madrid, 1970. CUENCA TORIBIO, J.M.: *La Iglesia española ante la revolución liberal*. Madrid, 1976.

<sup>15</sup> Vid. *Reglamento orgánico del Casino cartagenero*. Imp. de Liberato Montells. Cartagena, 1861.

Con todo, destacados miembros de la “buena sociedad” no fueron ajenos a ciertos escándalos financieros, precisamente durante los años de la década moderada. Así en 1845, el entonces alcalde constitucional de la ciudad —Pedro Merlos— se vio incurso en un proceso por cohecho. A la sazón era uno de los socios de la empresa de sustitución de quintas “Villamil y Compañía”, beneficiada por las irregularidades cometidas en el desempeño de su cargo.

Por su parte, el general Requena denunciaría en 1853 el favoritismo municipal de los moderados en la concesión de terrenos arcillosos, refractarios y calcáreos. Todo ello en el momento de su máxima rentabilidad a tenor del paralelo “boom” minero desarrollado en la zona.

#### 4. CRISIS Y DEPAUPERACIÓN AGRÍCOLA

Como hemos tenido ocasión de comprobar la agricultura constituía uno de los pilares básicos de la ocupación laboral del área cartagenera.

Problema nuclear de la actividad era sin duda la escasez de agua. Raro era el año en el que los informes municipales no hacían referencia a esta situación. Igualmente frecuentes serán las instancias realizadas por los labradores solicitando reducciones en el cupo de la contribución.

Se trataba, por tanto, de una agricultura mayoritariamente de secano. Las únicas tierras de regadío se daban en el barrio de San Antonio Abad, pero reducidas a 600 tahullas. Por lo demás se encontraban en contacto con el cauce de las ramblas, cuyas avenidas esquilaban el terreno.

Sendas variables explicaban el escaso valor de las tierras, tanto en venta como en renta. En el primero de los casos su precio jamás sobrepasaba los 400 reales el celemin, y en el segundo se cifraba en 60 reales anuales. Por ello no sorprende que sólo una vigésima parte de las tierras estuviesen labradas por sus dueños, que preferían una ganancia corta pero segura a los graves riesgos económicos que conllevaba la explotación agrícola en el Campo de Cartagena.

También de lo expuesto se derivaba la descapitalización. Así la inversión por 100 fanegas no solía sobrepasar los 13.000 reales, cuando se estimaban necesarios 40.000. Igualmente, se detectaba tanto la ausencia de abonos como de ganado de labor. Por ende, los propietarios tropezaban con grandes dificultades para conseguir créditos, aún a costa de hipotecar sus fincas. A todo ello se sumaba la ausencia de pósitos <sup>16</sup>.

La cuestión de las aguas se convirtió en lugar común de proyectos y obras. La construcción del Canal de Huéscar será sin duda una de las peticiones más reiteradas por Cartagena en estos años. De su realización se esperaban multitud de beneficios: “... aún cuando únicamente diese aguas para las cosechas de invierno tal sería la abundancia de cereales en nuestra provincia que puede asegurarse se cerrarían los puertos del Mar Negro, se triplicaría la población, y además en la vega de Murcia se aclimatarían la morera multicanlis, la semilla de seda, que llaman triboltina, la cochinilla, el índigo, algodón y aún la caña de azúcar, pues a esto y más se presta el clima; y el labrador que hoy beneficia los cereales, seguro de conseguirlos, no vacilaría un momento en emprender nuevas aclimataciones...” <sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Cartagena (ARSEAPC). Leg. correspondencia. Año 1849.

<sup>17</sup> AMC, AC, 16-VI-1847, fols. 112v-113r. Vid. ítem ARSEAPC. Leg. correspondencia. Año 1834.

No faltaron otros proyectos —como la construcción de un pantano en el Estrecho de Fuente-Álamo— ni la puesta en pie de empresas hidráulicas, como las acometidas por Bofarull y Amatler. Però unos y otras se frustraron desde un principio <sup>18</sup>.

Con estas peculiaridades no es de extrañar que se practicase un cultivo extensivo, donde el labrador sólo beneficiaba un tercio de las tierras cultivadas anualmente, y que las dedicase casi exclusivamente al trigo y la cebada. Los años de malas cosechas se compensaban con la extracción y venta de la barrilla. Producto aclimatado en los terrenos estériles próximos a las costas, donde no podían crecer las gramíneas.

Con todo, este socorrido recurso del agricultor cartagenero no tardó en tropezar con toda una serie de obstáculos. La cuestión de fondo era de signo mercantil. La caída de las cotizaciones en los mercados extranjeros imposibilitará ahora su comercialización, al no alcanzar a cubrir los gastos del transporte. La depreciación venía impuesta tanto por el ventajoso concurso de la sosa artificial francesa, como por el descrédito de la española a tenor del sinfín de adulteraciones detectadas por los consumidores.

Contra esta realidad poco pudieron hacer la serie de Reales órdenes que trataron de revitalizar el sector levantando los impuestos que pesaban sobre su exportación y prohibiendo las importaciones extranjeras.

En parecidos términos se desenvolvía otro producto agrícola sostenedor en los años críticos de no pocas familias. Nos referimos al esparto, que hubo de sufrir la competencia del producido por las colonias francesas norteafricanas.

A finales del período estudiado, la persistente pérdida de cosechas cerealícolas llevaría al desarrollo en grandes proporciones del cultivo de la vid, que sin necesidad de riesgos constantes ofrecía satisfactorios resultados. Paralelamente a su implantación se fueron introduciendo toda una maquinaria vinícola. En esta labor destacarían las iniciativas de la Económica.

El panorama agrícola de la localidad se completaba con los montes y plantíos que eran de aprovechamiento comunal según el Real privilegio de 25 de febrero de 1646. Pero allí no se producía más que "... leña menuda, palmiteras y algún esparto del que se surten los vecinos del campo, y que con respecto a pinos sólo hay un coto en la costa de Levante y sitio llamado la Peña del Aguila, que contendrá unos dos mil malos pinatos, los que a pesar de su cuidado no hay ninguno que se pueda considerar como árbol formado..." <sup>19</sup>.

Al lamentable estado de abandono y deterioro en que se encontraba esta fuente de riqueza pública es preciso sumar la serie interminable de pleitos incoados sobre su aprovechamiento. Los más de ellos con la Marina, pero también con motivo de la Desamortización de Madoz, al ser considerados bienes de propios, cuando en realidad pertenecían al común de los vecinos.

En esta tesitura no es de extrañar la pésima situación a que queda reducido el campesinado, obligado en ocasiones a tener que alimentarse con yerbas cocidas.

En 1849 se graduaba que el jornalero agrícola carecía de trabajo desde hacía cinco o seis años, ganando por término medio cuatro reales diarios, cuando necesitaba "... para su manutención y la de su familia, casa, enfermedades, vestido, tabaco..., un real más al menos de lo que gana, pero ateniéndose a lo que tiene pasa alimentándose con puches de cebada o maíz, pan de lo mismo, cebollas, ajos... y, por consiguiente no puede educar a sus hijos..." <sup>20</sup>. Estos, por su parte, empezaban a trabajar a la edad de 5 ó 6 años.

<sup>18</sup> AMC. Caja 142. Correspondencia general. Año 1833.

<sup>19</sup> AMC, AC, 16-X-1837, fol. 365v.

<sup>20</sup> ARSEAPC. Leg. correspondencia. Año 1849.

La población agrícola indigente se calculaba entonces en un 75 por ciento del total. Algunos de sus integrantes trataron de sobrevivir con la explotación clandestina de las tierras baldías limítrofes a sus suertes y cotos. Tal realidad se cifraba en 1845 en casi 350 fanegas. Sin embargo, habría que esperar al desarrollo de la actividad minera para la extinción de la problemática apuntada.

## 5. PROTOINDUSTRIALIZACIÓN Y DESPEGUE MINERO

Ese momento marcará también una nueva etapa en el sector industrial de la localidad, que hasta entonces apenas si se habían despegado de sus coordenadas artesanales.

En la mayoría de los casos estos centros conservan las mismas dimensiones laborales de los talleres gremiales. Idéntico origen denota la elaboración producida. Allí están los cereros, sombrereros, jaboneros, curtidores y cordeleros tratando de sobrevivir en los nuevos tiempos inaugurados por la libertad industrial a tenor del Real decreto de 6 de diciembre de 1836 <sup>21</sup>.

Frente a ellos destaca los establecimientos de la familia Valarino, que ya ofrecen una estructura netamente capitalista. La actividad principal quedará concentrada en su conocida fábrica de cristal. Para atender al surtido de sus materias primas se montarán pequeñas factorías de carbonato de sosa, nitro y minio. En total, darán ocupación a más de 100 operarios.

Con la excepción apuntada, el panorama industrial de la localidad era bien raquítico y ello contabilizando el Arsenal, donde la paralización de las obras le daba un carácter simbólico. Por todo ello, los municipios locales trataron de conseguir del Gobierno la implantación de determinadas factorías estatales. Tal era el sentido de las numerosas solicitudes demandando tanto la concesión de una fábrica de cigarros como el establecimiento de una Casa de Moneda. Con todo, sendas peticiones fueron rechazadas <sup>22</sup>.

La localización geográfica de los establecimientos fabriles va a prefigurar la cuadrícula industrial de la localidad, con su carácter netamente urbano. Tal realidad obedecía a su intrínseca relación con las actividades mercantiles. Las diputaciones del campo, alejadas de los circuitos comerciales, fueron consideradas poco aptas para el desarrollo de cualquier iniciativa manufacturera. Ni siquiera podrá aclimatarse una industria agro-alimentaria. Los molinos harineros diseminados por todo el campo no alcanzarán a cubrir el consumo local. De ahí que los salvados se importasen por mar o se trajeran de Murcia.

Las condiciones de vida de los operarios industriales no se diferenciaban mucho de las de los paupérrimos jornaleros agrícolas. Con salarios de 3 ó 4 reales diarios su manutención quedaba reducida "... a pan de calidad ordinaria y una escasa cantidad de arroz o bien un guisado de pescado por razón de su baratura, o en legumbres acompañando su comida con hortalizas del tiempo; siendo raro el día del año que comen carne, y cuando alguna vez en los días festivos suelen beber vino es adulterado..." <sup>23</sup>.

Frente a ellos los obreros especializados de Valarino podían conseguir de 600 a 2.000 reales mensuales. Eran pues la aristocracia del proletariado cartagenero. Pero la tónica general del mundo obrero era la apuntada más arriba. Incluso ésta podía empeorar cuando los trabajadores laboraban a destajo, como era el caso de los cordoneros.

<sup>21</sup> Vid. EGEA BRUNO, P.M.: "Los gremios artesanos (1738-1834)". En *Historia de Cartagena*. En prensa.

<sup>22</sup> Vid. AMC, AC, 13-V-1835, fols. 162r-163v; 26-X-1840, fols. 278r-379r; 10-V-1841, fols. 97r-v; 13-IV-1842, fols. 120v-121r; 18-V-1843, fols. 170v-171r; 28-V-1844, fol. 72r.

<sup>23</sup> AMC. Leg. correspondencia. Año 1841.



Por su parte, los operarios del Arsenal militar se encontraban, como hemos tenido ocasión de comprobar, aquejados de paro endémico. En la década de 1850 la situación pareció cambiar cuando se impulsó la construcción naval. Pero se trató de un momento coyuntural. En 1865 vemos al alcalde corregidor dirigirse al ministro de Marina para evitar la amenaza de despido que se cernía sobre los trabajadores de la factoría cartagenera <sup>24</sup>.

A mediados de siglo la única actividad que despuntaba en el desolador panorama industrial de la localidad era la minera. Así lo hará constar la Económica, en un informe fechado en 1850: “Los productos de las industrias manufacturera y fabril de este distrito municipal son de tan insignificante importancia que de modo alguno pueden presentarse a la exposición pública anunciada en Real Orden de 29 de abril último./ Mucho menos podrán serlo los de la industria agrícola, porque a causa de la continuada sequía que en el país se experimenta, se encuentra en el más alto grado de abatimiento, en términos de que nuestros míseros labradores carecen hasta de los más preciso para sus primeras necesidades./ La industria minera y la de fabricación que emana de ella, son las únicas que podrían concurrir a la competencia y aún no lo bastante protegidas, no es posible por ahora el que puedan presentarse a la exposición, si bien dentro de poco, es de confiar que lo harán con ventaja...”<sup>25</sup>.

Así ocurrió en efecto, pero lo que interesa subrayar aquí es el carácter de esta nueva burguesía. En una solicitud de concesión de cierto Manuel Faysá podemos seguir el rastro a la mentalidad de estos inversores que dividen sus intereses en distintas actividades complementarias. El peticionario deseaba varias suertes de tierra: “... las primeras para una fábrica de fundición; las segundas para cultivarlas y las terceras con el mismo objeto y utilizar en la fundición la tierra lágüena que presenta el terreno...”<sup>26</sup>. Todo ello nos habla de la descapitalización reinante. Una de las principales trabas con que tropezó la minería comarcana.

## 6. LA ACTIVIDAD COMERCIAL

Mejor estructurada, debido a su larga tradición, se encontraba la actividad mercantil. Desde el comienzo del período existían en la localidad toda una serie de sociedades comerciales. Allí estaban “Estanislao Rolandi e Hijos”, “Bosch y Compañía”, “Bienert Hijos”, “Viuda e Hijos de Pedro Vall”, “Viuda e Hijos de Angel Valarino”, “Tomás Amatler e Hijo”, “José M.<sup>a</sup> y Antonio Vera”, “Mir Hermanos” y “Bofarull y Dorda”. No faltaban además corredores de cambio como Isidoro Viladesan.

Por lo demás en 22 de febrero de 1848 quedó instalada en la ciudad una Junta de Comercio. Entre sus miembros se encontraban Ramón de la Peña, Juan Plageri, Hilarión Roux, Gregorio Abellán, Andrés Pedreño, Francisco Rolandi, Antonio Fenoll y Mauricio Mordegliá.

El comercio consiguió librarse, como otros sectores, de las trabas impuestas por la sociedad estamental a tenor de la Real orden de 29 de enero de 1834. En función de la misma el gremio de mareantes cesaba “... en las exigencias, limitaciones y sujecciones de que usaban en virtud a sus estatutos en cuanto a los derechos de carga y descarga de los granos, harina y semillas...”<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> AMC, AC, 28-XII-1865, fol. 187r.

<sup>25</sup> ARSEAPC. Leg. correspondencia. Año 1850.

<sup>26</sup> AMC, AC, 2-V-1850, fol. 32r.

<sup>27</sup> AMC, AC, 24-III-1834, fols. 103v-104r. Vid. el panorama mercantil de la España del momento, en J. Bta. VILAR, “El esfuerzo industrializador (1833-1868)”, en *Historia de España y América*, t. XIV (Madrid, Rialp, 1983).

Los principales artículos del tráfico local quedaron inicialmente reducidos a los productos agrícolas. En Cartagena se acumulaban para su exportación los frutos de los campos cercanos, especialmente los granos. Todo ello se destinaba invariablemente a los puertos de Cataluña o Mallorca. A la inversa, en los años de malas cosechas, la localidad se convertía en lugar de importación de los mencionados artículos. Por su parte, en tanto la barrilla se embarcaba para Génova, Francia, Inglaterra, Irlanda, la Península y Baleares, la sosa se destinaba a las islas mencionadas y Mallorca.

Más tarde, cuando se desarrolló la actividad minera, el comercio centuplicó sus ganancias y diversificó sus productos. Si la exportación se nutrió con galenas, hierro y galápagos de plomo, la importación vio figurar además del carbón toda una serie de maquinarias y bienes de equipo,

La actividad mercantil se completaba con numerosos establecimientos destinados al menudeo de los artículos de consumo, a la expedición de vinos y licores, de géneros ultramarinos y de pasteles y confituras. Dentro del sector también podían incluirse las tabernas, cafés, fondas, hosterías y casas de juego.

Por su parte, en las diputaciones rurales de Cartagena existía toda una multiplicidad de tiendas y ventorrillos, en general de ínfima clase, notándose igualmente la ausencia de establecimientos especializados.

## 7. INFRAESTRUCTURA FINANCIERA Y VIARIA

La infraestructura financiera de la localidad conoció en estos años dos realizaciones de interés. La primera de ellas tendría su espaldarazo definitivo en abril de 1844, cuando el jefe político de la provincia aprobó el reglamento de una “Caja de Ahorros y Monte de Piedad”. Iniciativa auspiciada desde los salones de la Económica. En la entidad crediticia se admitía como garantía la hipoteca de fincas, hasta entonces uno de los cuellos de botella del campesinado local <sup>28</sup>.

La otra realidad financiera se retrasaría a enero de 1847, cuando se puso en pie una “Caja-Banco”. Otra iniciativa de la Económica cartagenera.

Hasta bien entrado el período estudiado las comunicaciones de la urbe se encontraron ciertamente desatendidas. Especialmente deficitaria era la infraestructura portuaria. El Ministerio de Marina se desentendió de la cuestión al considerar el muelle propiedad de la población. La precaria hacienda municipal resultó insuficiente para su mera conservación, sin que el comercio se sintiese implicado en el tema.

Hasta 1857 la situación no pareció mejorar. En junio de este año el ingeniero José Almazán presentó un anteproyecto de mejora del puerto. En el mismo se contemplaba la edificación de los diques de “Navidad” y del “Curra”, la construcción de un muelle bajo la Muralla del Mar y el dragado del espacio comprendido entre sendas obras. Aunque la Junta de Comercio y la Económica se mostraron propicias a coadyuvar a su realización, el Ayuntamiento continuó sin hallar medio hábil para poder consignar de sus contados fondos cantidad alguna para llevar a cabo tan necesaria obra.

En junio de 1858 el anteproyecto fue aprobado por la Dirección General de Obras Públicas, concediéndose el contrato de ejecución a Domingo Estebanot. La cuestión de fondo seguía siendo la escasez de recursos económicos. De ahí que el proyecto dormitase durante

---

<sup>28</sup> ARSEAPC, Leg. correspondencia. Año 1843. Vid. ítem AMC, AC, 10-IV-1844, fol. 37v.

bastantes años. En 1867 Estebanot se consideró impotente para llevarlo a término y lo cedió a Francisco de Angoitia. Tampoco éste lograría dar cima a sus propósitos. Habría que esperar a la constitución de la Junta de Obras del Puerto, a comienzos de la Restauración, para que la obra marítima alcanzase visos de realidad <sup>29</sup>.

Igualmente penoso resultó el engarce de Cartagena con la red ferroviaria nacional. En fecha tan temprana como 1844 la empresa del “Camino de Hierro de María Cristina” ofició a la Corporación municipal dándole a conocer el proyecto de trazar directamente de Madrid a Cartagena el camino que había de seguir hasta Alicante. La propuesta respondía a la iniciativa adoptada meses antes por Manuel Sagrario de Beloy, propietario minero, socialista utópico y uno de los hombres con mayor visión de futuro de la localidad. Con todo, aquella propuesta se perdió en el olvido.

Años más tarde, en 27 de agosto de 1851, una Orden del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, comisionaba al ingeniero José Almazán para realizar el estudio de la línea de Aranjuez a Albacete y el ramal de este punto a Murcia y Cartagena.

En 1859 se subastó la línea, quedando a favor de José Salamanca, uno de los hombres mejor conectados a este tipo de concesiones. Como era de esperar, en abril de 1860, Salamanca traspasó la concesión a la “Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante”. Esta, por su parte, no tardó en emitir acciones para llevar a feliz término la obra. Entre los suscriptores se encontraba la pléyade de la burguesía local: Valarino, Dorda, Spottorno, Bosch, Pico, Pedreño, Valcárcel, Abellán, Calandre, Prefumo, Rolandi y Alcazar. Por ende, la corporación destinó a la obra el 80% del valor de los propios desamortizados. Una de las pocas ventajas conseguidas por los Ayuntamientos con la iniciativa de Madoz <sup>30</sup>.

La línea, inaugurada oficialmente en febrero de 1863, defraudó a propios y extraños. En 1867 un informe de la Económica no podía ser más desalentador: “... Le ha faltado el movimiento comercial que ha de darle vida; es un adelanto que necesita el complemento de esas obras que no puede llenar sus condiciones; es una arteria del cuerpo social por la que no circula la sangre...” <sup>31</sup>.

Las circunstancias impuestas por el nacimiento de la minería demostraron la necesidad del establecimiento de una comunicación con la sierra próxima. En agosto de 1855 Jaime Bosch y otros mineros y fabricantes del término expondrán: “... lo conveniente y necesario que, hoy más que nunca, se hace la pronta construcción de un camino de arrecife que, partiendo de esta ciudad y de los desembarcaderos de Santa Lucía y de Escombrera, termine en Las Herrerías, con lo cual las industrias indicadas tendrán un notable desarrollo en vez de sucumbir por la falta de sus necesarias vías...” <sup>32</sup>.

Iniciada la construcción de la carretera, la siguiente empresa acometida con idéntico sentido fue el trazado de una línea férrea. Solicitada en 1857, contó con la oposición inicial del Ayuntamiento, embarcado entonces en los cuantiosos gastos ocasionados por la vía en marcha.

---

<sup>29</sup> PINEDA SERRANO, M.ª ANGELES: *El puerto de Cartagena (1874-1902)*. Tesis doctoral dirigida por PEDRO M.ª EGEA BRUNO. En preparación.

<sup>30</sup> Vid. RODRIGUEZ RUBIO, J.: *El ferrocarril Albacete-Cartagena*. Tesis de licenciatura dirigida por JUAN BTA. VILAR. Universidad de Murcia, 1986. Inédita.

<sup>31</sup> *Acta de la sesión pública de la Sociedad Económica de Amigos del País de Cartagena, celebrada el día 29 de diciembre de 1867*. Imp. y Lit. de Montells. Cartagena, 1868, p. 5.

<sup>32</sup> AMC, AC, 6-VIII-1855, fol. 358.

A partir de la fecha indicada se sucedieron las solicitudes y proposiciones a este respecto. Si bien, hasta 1874 no se inauguró el ferrocarril de Cartagena a La Unión.

El panorama viario de la localidad se completaba con una porción de malos caminos. Todavía en 1850 se dirigen exposiciones a la reina: "... para remover los obstáculos que entorpecen la pronta terminación de la carretera que parte desde esta ciudad hasta Albacete..."<sup>33</sup>.

No mejor era la comunicación con la capital de la provincia. Al mal estado de los firmes se unía el detestable servicio de diligencias, pródigo en abusos y arbitrariedades: admisión de mayor número de viajeros que de plazas disponibles, retrasos en las horas de salida y llegada, falta de consideración y respeto a los usuarios por parte de los mayores, y todo ello en una travesía que solía prolongarse por espacio de cinco horas.

## 8. COYUNTURAS ECONÓMICAS

Resumiendo lo expuesto, podemos señalar que en los años examinados se pasa de una economía de base agrícola a otra industrial pivotada sobre el eje de la minería.

La primera etapa, hasta mediados del XIX, se caracterizó por una inflexión estructural, que afectó tanto al medio urbano como al rural. Las causas nos han sido transmitidas por cierta exposición de la Corporación municipal, fechada en mayo de 1835 y que nos habla de la deplorable situación de su vecindario: "... la total falta de recurso general que lo sostenía, cual eran los trabajos del Real Arsenal de Marina, la larga ausencia de los individuos que componen el Departamento de Artillería, que también prestaba utilidad con su residencia, la aridez y sequedad de su campo, la escasísima concurrencia de buques a su puerto; y por último una no interrumpida serie de desgracias; todo, todo Señora ha contribuido a dejarlo en el mayor estado de decadencia, miseria y desolación..."<sup>34</sup>.

Era el fin de un modelo económico sustentado en gran parte sobre las inversiones estatales, que ejercían una clara función de arrastre. Cuando éstas decaigan, todo el entramado se vendrá abajo.

Durante estos años fueron frecuentes las crisis de subsistencias. A los condicionantes atmosféricos podían sumarse las crisis coyunturales motivadas por alguna que otra calamidad pública. Tal era el caso pernicioso de las epidemias. Los controles sanitarios establecidos entonces hacían subir los precios de los artículos de consumo más perentorios.

La crisis subsiguiente arrojaba sobre la ciudad oleadas de jornaleros y mendigos procedentes de los agostados campos cartageneros. Los unos pidiendo trabajo, los otros implorando la caridad pública. Para colmo de males el abatimiento progresivo de la ciudad determinó en más de una ocasión el cierre de la Casa de Misericordia, donde se recogían los indigentes de ambos sexos que vagaban por las calles.

No era mejor la situación de los habitantes de la urbe cartagenera, a tenor del hundimiento de sus dos principales fuentes de sostenimiento: la Marina y el Arsenal. Así se reflejará en cierta comunicación del concejo municipal fechada en agosto de 1837: "... el vecindario de este pueblo casi en su totalidad pertenece a la clase militar, cuyos notorios extraordinarios atrasos en sus pagas tienen a sus individuos constituidos en la más espantosa miseria, y los pocos propietarios que en él existen están sobrecargados en todas las contribuciones, y sufriendo las

---

<sup>33</sup> AMC, AC, 9-X-1850, fol. 96r.

<sup>34</sup> AMC, Caja 305. Ordenes y decretos. Años 1834-1847.

consecuencias inmediatas y consiguientes al estado deplorable de los primeros; pues que sobre no cobrar sus alquileres, si no es con el atraso de aquéllos, tienen que contribuir a su subsistencia para no exponerlos a ser víctimas del hambre que los aqueja...”<sup>35</sup>. No sorprende por ello que se vean a estos individuos beneméritos implorando: “... la piedad pública pidiendo por Dios un pedazo de pan...”<sup>36</sup>.

Por su parte, la situación de la Hacienda municipal no desentonaría mucho de la realidad económica apuntada. Los apremios contra la Corporación por los atrasos en la liquidación de las contribuciones estuvieron a la orden del día, incluso algunos de ellos —como el de 1839— intentaron ejecutarse por vía militar. En 1844 los débitos sobrepasaban el millón de reales. Una cantidad exorbitante habida cuenta de que los ingresos anuales se cifraban en algo más de cien mil reales. La deuda apenas sí se pudo aminorar en los años siguientes, no obstante destinarse una partida de tropa para apremiar a los morosos.

Pocas medidas se pudieron articular para solventar la situación de los desasistidos. Los fondos municipales no podían bastar a la realización de obras públicas. A la postre se hubo de optar por el triste recurso a las “cocinillas”. Tal ocurrió, por ejemplo, en abril de 1847, cuando la Económica y la restaurada Junta de Misericordia presentaron un proyecto “... para proporcionar a los pobres una sopa económica diaria...”<sup>37</sup>.

El estado de estos marginales tan sólo mejoraría a tenor de las formidables posibilidades ofertadas por la industria minera, que incluso llegaron a reconvertir la ecuación del paro campesino. La abultada oferta de empleos mineros fue paralela a las buenas remuneraciones y sendas variables perjudicaron a las faenas agrícolas.

Los años de esplendor minero se reflejaron además en el renacimiento urbano de la ciudad. Con todo, tampoco faltaron en esta etapa crisis coyunturales. La más grave de todas fue sin duda la desarrollada en el ocaso del régimen isabelino. Entre 1867 y 1868 la crisis laboral y de subsistencias se extendieron por todo el término municipal. En agosto de 1867 el número de parados se estimaba oficialmente en 853. De ellos, 505 hombres, 121 mujeres y 227 niños. Para remediar la situación fue preciso la realización de obras públicas, que ahora se pudieron emprender gracias al saneamiento económico de los fondos municipales. Así, se repararía la Casa Consistorial, se mejoraría la Plaza de las Flores y la Alameda de San Antón, iniciándose el empedrado y embaldosado de las calles y el arreglo de fuentes y cañerías. A pesar de estos esfuerzos hubo de recurrirse de nuevo, tanto al establecimiento de cocinillas como al reparto de bonos de pan<sup>38</sup>.

## CONCLUSIONES

Los años examinados coinciden con la etapa isabelina que supuso para España la consolidación del régimen liberal. A nivel local la dinámica apuntada no estuvo exenta de contradicciones y balbuceos.

El hilo conductor de nuestro análisis ha tenido por objeto determinar la inherente correlación de los procesos económico, social y político.

<sup>35</sup> AMC, AC, 23-VIII-1837, fol. 293r.

<sup>36</sup> AMC, Caja 305. Ordenes y decretos. Años 1834-1847.

<sup>37</sup> AMC, AC, 13-IV-1847, fol. 72r.

<sup>38</sup> Vid. AMC, AC, 12-IX-1867, fols. 126v-127r; 20-III-1868, fol. 44v; 14-V-1868, fol. 72r y 28-V-1868, fol. 79r. Sobre esta cuestión sigue teniendo vigencia la aportación de SÁNCHEZ ALBORNOZ, N.: *Las crisis de subsistencias de España en el siglo XIX*. Madrid, 1973.

En este sentido se pueden distinguir dos etapas bien diferenciadas. Durante la primera, hasta los años 40, la crisis económica coincide con la debilidad de la burguesía y el radicalismo de sus postulados políticos.

La clase en ascenso es sin duda la burguesa, pero no se trata de una clase homogénea, sino diferenciada a tenor de su sustrato económico. Su debilidad inicial, paralela a la crisis económica de la urbe, es bien notoria y de ahí que deba compartir el espacio político con una clase media urbana deseosa de cambios más profundos y tremendamente crítica con los primeros pasos del nuevo régimen, que para empezar la dejaba marginada del proceso electoral.

La consecuencia política de este radicalismo no fue otra que el progresismo. A su vez este radicalismo pequeño-burgués tuvo igualmente su correlación económica en la crisis reinante en la localidad, que afectaba especialmente a las clases urbanas dependientes de los salarios de la Marina y del Arsenal.

En la segunda etapa el despegue demográfico es paralelo al desarrollo económico. Ambos procesos se corresponden en el plano socio-político con la consolidación de la burguesía moderada, que dueña de sus destinos sustenta el poder en los dos principios básicos que la nutren: orden y propiedad.