

**EL LITORAL VALENCIANO Y  
EL AVITUALLAMIENTO TRIGUERO  
DE MADRID. HAMBRES  
DE 1754 y 1766.**

**JOSE MIGUEL PALOP RAMOS**

Durante todo el siglo XVIII y hasta la formación del mercado nacional persistió la situación de aislamiento económico en que vivía secularmente Valencia respecto del interior peninsular. Los intercambios eran necesariamente lentos y costosos, y ello a pesar de que Valencia dependía completamente de la Mancha en su abastecimiento de carne y sólo en parte en el de trigo. No obstante, en ocasiones, se formaba una corriente inversa que llevaba el cereal importado por vía marítima hasta las zonas del interior afectadas por una gran esterilidad. Dos de estas coyunturas de crisis de subsistencias, las de 1754 y 1766, fácilmente superadas por Valencia gracias a su accesibilidad al comercio internacional de granos, van a servir para analizar algunas implicaciones del avituallamiento que en esos momentos el litoral debía verificar a fin de alimentar a la población urbana de Madrid.

I.— EL TRANSPORTE TERRESTRE HASTA LOS POSITOS DE SAN CLEMENTE Y MADRID.

I.— Cargas que comportaba para el País Valenciano. El caso de 1754.

Los precios del trigo en Castilla la Nueva publicados por Hamilton delimitan en 1753 una de sus más bruscas contracciones al pasar de 748 maravedís la fanega en 1752 a 1632 en el siguiente año<sup>1</sup>. Esta violencia fluctuacional, sólo parangonable con la carestía peninsular de 1780, refleja en términos cuantitativos la crisis de abastos de la Corte, que obligó al marqués de la Ensenada a una vasta operación de recogida de granos con destino al pósito madrileño. En este proceso, según el barón de Bourgoing, se invirtieron para el transporte rápido de 2.500 fanegas, 30.000 bestias de carga, cifra que Carrera Pujal considera exagerada<sup>2</sup>. Sin embargo, lo que resulta lejano a la realidad, pero por su carácter irrisorio y ridículo, es la cantidad de cereal reseñada por Bourgoing, ya que tan sólo entre finales de marzo y principios de julio de 1754, y procedentes de Valencia, Alicante, Cartagena y Albacete, se habían llevado al pósito de Madrid más de 100.000 fanegas<sup>3</sup>.

Para la realización de esta empresa, el Gobierno requisó carros y animales por toda Cataluña y Valencia, provocando serios perjuicios en ambas zonas aunque por diferentes motivos. Carrera Pujal ya ha dado cuenta de la protesta legal que el gremio de alquiladores de mulas de Barcelona formuló ante la Audiencia debido al precio insuficiente con que fueron pagados sus servicios por la dirección del pósito madrileño<sup>4</sup>. En Valencia, los problemas que el transporte forzoso planteó fueron de diferente naturaleza y mayor envergadura, trascendiendo la mera reivindicación salarial.

La cuestión se centraba en que el País Valenciano carecía de un sistema de transporte organizado, capaz de hacer frente a la ingente demanda de Ensenada, presionado a su vez por el hambre madrileña, situación a la que se había llegado a causa de la imprevisión. Sólo Alicante y Orihuela poseían sus

1 E. J. HAMILTON; *War and prices in Spain, 1651-1800*, New York, 1969, pág. 255.

2 Cf. J. CARRERA PUJAL: *Historia de la Economía Española*. Barcelona, vol. IV, 1945, pág. 357. La cita de Bourgoing está tomada de la misma página y obra anteriores.

3 Archivo General de Simancas (A.G.S.), *Secretaría de Hacienda*, leg. 862, s.f. (Carta del intendente Rebóllar a Ensenada de 26 de junio de 1754). *Ibidem* (Carta de Ensenada a Pedro de Rebóllar de 6 de julio de 1754). Los primeros párrafos de esta carta dicen textualmente: "El celo y eficacia con que Vuestra Señoría ha promovido los transportes de trigo de esse destino a este pósito, y a su imitación los comisionados de Cartaxena, Alicante y Alvacete, han llegado a formar un repuesto de cien mil fanegas..." (*Ibid.*, Carta de Rebóllar al conde de Valparaiso de 7 de agosto de 1754).

4 J. CARRERA PUJAL: *Historia de la Economía...*, III, págs. 369-372.

transportistas profesionales<sup>5</sup>, y aunque en la ciudad de Valencia existía un gremio de acarreo, su naturaleza era básicamente distinta de la amplia organización de portes a grandes distancias que se requería y era usual en la Mancha o Castilla. El gremio valenciano, como ha destacado Ringrose, tenía una estructura urbana, estando especializado en el tráfico puerto-ciudad (apenas media legua de distancia) y atendiendo también las necesidades de dentro de la urbe<sup>6</sup>. El resto del antiguo reino contaba, sólo en algunas localidades de pujantes manufacturas, con un primitivo sistema de arriería para dar salida a sus productos. Era, por ejemplo, el caso de Alcora, descrito por Cavanilles:

"Aunque la agricultura ha hecho progresos conocidos, no es ella la verdadera causa del aumento y riqueza de la Alcora: las fábricas de loza y porcelana le han dado nueva vida, han multiplicado el numerario, y mantienen una porción crecida del pueblo. Más de 300 hombres se emplean en las labores y en preparar leña, y como unos 60 se mantienen traginando y vendiendo la obra por España"<sup>7</sup>.

Otros han sido sistematizados por M. Ardit<sup>8</sup>: Borriol, Chiva, Chelva, Millars, Artana (productora de espuestas), Gata (yata), Jijona (turrón), Crevillente (esparto y junco), Alicante (cordelería); pero siempre dentro del género de arriería, "comercio marginal y precario" como lo ha denominado Ardit, y único viable en un país carente de buenos caminos. De ahí que el tráfico de carros fuera, en palabras del citado autor: "...casi imposible en la mayor parte del país. Esta circunstancia dejaba prácticamente incomunicado el reino de Valencia del de Castilla, sobre todo por lo que respecta a las mercancías pesadas, el trigo especialmente"<sup>9</sup>.

De hecho, en el País Valenciano y con las excepciones señaladas, tanto el material de transporte como, y especialmente, los animales existentes, estaban dedicados a cubrir un mínimo e imprescindible comercio interior y, sobre todo, el ganado era aplicado de forma exhaustiva al trabajo del campo:

"...que no siendo este pays de carretería, ni teniendo más bagajes ni azémilas

5 A.G.S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 862, s.f., (Carta del intendente Rebóllar a Ensenada, 26 de junio de 1754). Apéndice Documental I. *Ibid* (Carta de Rebóllar a Valparaiso. 7 de agosto de 1754) Apéndice documental II.

6 Cf. D.R. RINGROSE: *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid, 1972, pág. 121.

7 A.J. CAVANILLES: *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. Zaragoza, 1959, vol. I, pág. 140.

8 M. ARDIT LUCAS: *Revolución burguesa y revuelta campesina (País Valenciano, 1789-1840)*. Valencia (tesis doctoral inédita), págs. 293-294.

9 *Ibidem*, págs. 279.

que las precisas para su interior comercio y el perenne trabajo que dan a la tierra...<sup>10</sup>.

Por otra parte, parece ser que la alimentación de la cabaña valenciana, a base de alfalfa y algarobas, en la que no estaba presente cereal alguno, la inhabilitaba para una prestación de transporte pesado —el trigo lo era— y a larga distancia. Al menos la debilidad constitucional del ganado indígena, fruto de su particular régimen alimenticio fué uno de los argumentos esgrimidos por el intendente de Valencia ante sus superiores, en 1754, a fin de que eximiesen a los valencianos de la imposición de acarrear trigo a Madrid, máxime cuando la ausencia de este tipo de nutrición en el camino a recorrer podía poner en peligro la existencia misma de los animales<sup>11</sup>.

Una segunda justificación se encontraba en lo intensivo del trabajo agrícola en el país, si bien esta excusa debería matizarse y su resultado probablemente la limitaría a restringidas zonas de huerta. En ellas, la continuidad de las cosechas hacía desaparecer ese paro estacional que en otros territorios se aprovechaba para una dedicación complementaria al transporte<sup>12</sup>. De ahí que cualquier interrupción del laboreo agrícola para realizar prestaciones de otra índole, fuese aquí reputada como la peor de las contribuciones y causa de perjuicios incommensurables, prefiriéndose incluso una imposición en metálico<sup>13</sup>.

En realidad, la obligación de transportar trigo a la Corte supuso para Valencia un fuerte gravamen dinerario más que otra cosa. Los pueblos de su reino, ante la imposibilidad manifiesta —ausencia de medios de acarreo esencialmente, y de forma más secundaria, dedicación intensiva al campo o debilidad del ganado— de afrontar la exigencia del Gobierno, encargaron a profesionales del transporte foráneos —manchegos, castellanos, aragoneses incluso— el cumplimiento de sus obligaciones. Por su parte, estos trajineros no valencianos especularon con la incapacidad de los naturales, forzando contratos leoninos en los que eran frecuentes primas de dos libras en fanega sobre el precio abonado por la Real Hacienda<sup>14</sup>, de manera que el conjunto de lo

10 A.G.S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 862 s.f. (Rebóllar a Ensenada. Valencia, 26 de junio de 1754). Apéndice documental I.

11 *Ibidem*. También: *Ibid.* (Rebóllar a Valparaíso. Valencia, 7 de agosto de 1754). Apéndice documental II.

12 Cf. D.R. RINGROSE: *Los transportes y el estancamiento...*, págs. 65–73.

13 A.G.S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 862, s.f. (Rebóllar a Ensenada. Valencia, 26 de junio de 1754). Apéndice documental I.

14 *Ibidem*.

pagado por estos pueblos a los transportistas superó la contribución anual al Estado<sup>15</sup>.

Los envíos de trigo a Madrid habían comenzado a fines de mayo de 1754, cuando Ensenada, presa del pánico por la falta de pan, urgió a Pedro de Rebóllar, intendente de Valencia entonces en la Corte, su marcha hacia la capital valenciana al objeto de organizar los acarreos con carácter absolutamente prioritario. La anómala situación en materia de transportes descrita obligó a Rebóllar a imponer un riguroso reparto entre los pueblos del reino de las cantidades que había que llevar<sup>16</sup>. Un mes más tarde, la superación de la fase crítica de la escasez en Madrid permitió a Ensenada aflojar su presión sobre el intendente Rebóllar, sugiriéndole la búsqueda de una fórmula para continuar la conducción liberando a los campesinos valencianos en el momento de la recogida de sus cosechas —la carta de Ensenada llevaba fecha de 22 de junio—, pero soslayando también el que estos labradores contratasen a trajineros profesionales para cumplir sus obligaciones, lo que quizás pudiera lograrse, según el marqués, con los transportistas del país. El relajamiento de la demanda, junto con el desconocimiento que Ensenada daba muestras de tener de la problemática valenciana al respecto, dió lugar a una primera representación de Rebóllar el 26 de junio, exponiendo el verdadero estado de la cuestión desde la perspectiva local<sup>17</sup>. La queja del intendente, amparada por la formación de una reserva más que suficiente en el pósito madrileño —100.000 fanegas— hizo que el 6 de julio se ordenase la suspensión de los envíos<sup>18</sup>.

Cuando al mes siguiente llegó la orden para su reanudación el intendente, consciente de los nocivos efectos generados por el primer repartimiento, se negó a efectuar un segundo sin mandato expreso del monarca, comunicando su decisión al conde de Valparaíso, que había sucedido a Ensenada, tras su caída del gobierno<sup>19</sup>.

El hecho de que un representante de la Administración central en Valencia actuase de esta forma ya es indicativo de que el panorama por él visto, y en cuya documentación nos basamos, está muy próximo a la realidad. Pero hay más, Rebóllar no sólo exigió la orden taxativa de Fernando VI, sino que empezó a contratar arrieros castellanos, llegados al olor de los pingües bene-

15 ...además de lo que pierden en el abandono de sus campos y huertas, les ha costado ya este servicio más que lo que importa la contribución que pagan en un año...". A.G.S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 862 s.f. (Rebóllar a Valparaíso. Valencia 7 de agosto de 1754). Aunque de la misma fecha y con idénticos remitente y destinatario, esta misiva es diferente a la transcrita como documento II.

16 A.G.S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 862, s.f. (Rebóllar a Valparaíso. Valencia, 7 de agosto de 1754). Apéndice documental II.

17 *Ibidem* (Rebóllar a Ensenada. Valencia, 26 de junio de 1754). Apéndice documental I.

18 *Ibidem* (Ensenada a rebóllar. Madrid, 6 de julio de 1754).

19 *Ibidem* (Rebóllar a Valparaíso. Valencia, 7 de agosto de 1754). Apéndice documental II.

ficios obtenidos anteriormente a costa de la deficiencia estructural valenciana en transportes y, ante la desesperación de Madrid<sup>20</sup>, lo hizo a un precio superior al vigente —8 reales de vellón por fanega, que incrementaba en 5 maravedís y 1/5 la tasa oficial—, al objeto de atraer transportistas de otros lugares, volviendo innecesario el recurso a los campesinos valencianos. En un acto más de atención hacia los problemas del país a su cargo y sumamente ilustrativo de las necesidades de ese territorio, el intendente no dudó en hacerse personalmente responsable del pago de los excesos pactados hasta que Madrid se pronunciase:

“...en cuyo tiempo no pongo duda en responder de la diferencia en caso de no aprobarse, porque tendré por menos sensible qualquiera menoscabo propio, que el dar una orden, que conocidamente es perniciosa, sin tener la positiva en que se me mandase por Su Magestad, enterada su recta intención de todas estas circunstancias”<sup>21</sup>.

Ciertamente los procedimientos del intendente no hacían otra cosa que continuar el sistema de incentivos al transporte foráneo iniciado por los labradores valencianos cuando tuvieron que hacer frente a la imposición de mayo-junio, y que ya había provocado la alarma de Ensenada. Así lo entendió Valparaiso, achacándole también el mal ejemplo que implicaba para el resto de los trajineros que operaban en Alicante, Cartagena y Albacete, propiciador de reivindicaciones salariales en aquellas zonas que, de no ser satisfechas, causarían una deserción masiva hacia Valencia. Además que para la Real Hacienda supondría un gravámen superior al millón de reales sobre la cantidad presupuestada<sup>22</sup>. Por todo ello, el Gobierno accedió a que no se llevase a cabo el reparto en aquellos pueblos que careciesen de trajineros o tuviesen animales débiles, exigiendo en cambio apurar todas las posibilidades que ofrecieran los bagajes aptos y consintiendo, ante la ausencia de pastos y el elevado precio de los alimentos del ganado en el camino de Madrid, en el aumento de 2 maravedís por fanega y legua para los trajineros y carruajeros, pero no así en cuanto a las cabañas y carretería<sup>23</sup>.

Entre finales de agosto y primeros de septiembre, los efectos de la cosecha castellana —mas tardía que la de Valencia— ponen punto final al transporte de granos desde la periferia mediterránea a Madrid. Los sobrantes importados

20 Ibidem. *Consideraciones que parece se deberán tener presentes para responder al Intendente de Valencia sobre el particular de haver pensionado de oficio propio con 8 reales vellón por fanega la conducción de trigo que se hace desde aquella ciudad a este Pósito.*

21 Ibidem, (Rebóllar a Valparaiso. Valencia, 7 de agosto de 1754). Aunque de la misma fecha y con idénticos remitente y destinatario, esta misiva es diferente a la transcrita como documento II.

22 Ibidem, *Consideraciones...*

23 Ibidem, (Carta de Madrid a Rebóllar, 17 de agosto de 1754).

por el Gobierno debían encontrar su salida *in situ*, por medio del consumo del ejército y la venta pública a un precio en 3 ó 4 reales por fanega inferior al vigente. Sin embargo, tanto para Valencia como para Alicante, los trigos que habían alimentado al pueblo madrileño eran de tan baja calidad que ni se encontraba en sus alhóndigas un equivalente adecuado para sobre él establecer el precio, ni por supuesto, eran fácilmente encajables en aquellos mercados, acostumbrados a un grano superior y plenamente abastecidos por las cosechas propias y la importación extranjera<sup>24</sup>. Quizás esta abundancia valenciana, basada en la excelente producción local y en la importación ultramarina —el mejor de cuyos trigos se vendía en ese momento “al fiado” y que le hace desdeñar incluso a bajísimos precios el trigo de la Real Hacienda, —constituya un exponente altamente expresivo de esa ausencia de crisis aguda que, en el transcurso de la ingente esterilidad castellana, caracteriza la curva de los precios del trigo en Valencia<sup>25</sup>.

La situación volvió a plantearse durante la escasez de mediados los sesenta y aunque carezco de documentación de primera mano, la reciente publicación de los escritos económicos de Mayáns aporta varios testimonios sobre la repetición de los gravámenes descritos.

## 2.— *Rutas y tarifas.*

Se ha aludido ya a la dificultad imperante en las comunicaciones, especialmente en relación con el tráfico rodado entre el interior y Valencia a causa de la carencia de caminos. De ahí que el comercio interno se realizase de forma predominante sobre bestias de carga (mulas especialmente), escaseando la rueda, con las consiguientes secuelas restrictivas para la actividad económica en general.

Interesa ahora fijar nuestra atención tan sólo en la ruta de aprovisionamiento de Madrid y, más concretamente, en su recorrido hasta San Clemente, lugar de la Mancha a mitad de camino entre Valencia y la Corte y en cuyo pósito se almacenaba el grano que, procedente del litoral valenciano, alicantino y murciano, llegaba con destino a la capital de España. Porque, al menos durante la coyuntura de 1764 —66, el trigo no se traslada directamente a Madrid, sino que hace escala en los almacenes de la mencionada localidad manchega, donde acaba la obligación de los pueblos valencianos en materia de

24 Ibidem (Informe de D. Francisco de Mendieta, encargado de la provisión general de víveres de las tropas de S. M., sobre el estado de los trigos importados por la Real Hacienda y almacenados en Valencia y Alicante).

25 J. M. PALOP RAMOS; *Precios del trigo en Valencia durante el siglo XVIII*, “Cuadernos de Historia”, núm. 5 (1975), págs. 419—458.

transporte<sup>26</sup>. Ignoro si en el caso de 1754, dada la perentoria necesidad que provocó la escasez y el temor a una imprevista y repentina falta, fué extendida hasta el mismo centro de la península la obligación impuesta a los valencianos de conducir el cereal, hecho que en todo momento da a entender la documentación, tanto cuando hace referencia a llevar el grano al pósito madrileño, como cuando trata acerca de la incapacidad material del ganado indígena para resistir con peso el largo viaje a Madrid. En todo caso, lo que sí resulta seguro es que la masiva importación de 1764-66 fue acarreada sólo hasta San Clemente, utilizando dos rutas desde Valencia y una cuando el punto de partida estuvo en Alicante.

Los dos caminos de Valencia a San Clemente diferían en su longitud y condición<sup>27</sup>. Uno, más abrupto, era el llamado de *Las Cabrillas* o *camino de herradura*, términos que ya en sí mismos evidencian su naturaleza de ruta esencialmente utilizada por las mulas, que cargaban en sus lomos los fardos. Por esta senda, la distancia Valencia-San Clemente era de 32 leguas. La otra vía tenía una extensión superior, 41 leguas, pero, en cambio, situada en un terreno menos accidentado —las Cabrillas, en Buñol, constituían un auténtico puerto de montaña—, era apta para la circulación de carros, como su nombre sugiere: *carretera* o *camino carretero*; también se le denominó *Camino Real*,

26 A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 3, s. f. (Cuenta general de cuatro cargamentos de trigo fuerte y tierno importado de Marsella y enviado al Pósito de San Clemente desde el Grao de Valencia), vid. expediente titulado: *Relación de los conductores capatazes que de los almacenes del Grao y Valencia han transportado y entregado en los de San Clemente con destino al Real Pósito de Madrid...* Ibid., leg. 4, s. f., *Quenta general de trigos del Rey por remesas al Grao de Valencia procedentes de Marsella al cargo de Comisario de Guerra de las Reales Exercitos Don Francisco Verdes Montenegro*, vid. apartado titulado: *Conducción de trigos a San Clemente remitidos desde los almacenes del Grao de Valencia*. En cuanto al grano desembarcado en Alicante, es el único que en un principio fué llevado directamente a Madrid, pero sólo entre el 22 de octubre y el 26 de noviembre de 1764, fecha a partir de la cual se remitió a San Clemente: A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 7, s. f. (Cuenta general del trigo ultramarino importado al Pósito de Madrid, de cuenta de la Real Hacienda), vid. expediente rotulado: *Diario de la expedición del trigo que de cuenta de la Real Hazienda se ha ejecutado en los almacenes de la plaza de Alicante por el Comisario de Guerra Don Gerónimo Ortiza para el Pósito de Madrid, desde el día 22 de octubre, hasta 26 de noviembre, 1764, inclusives*. En el expediente hay una nota correspondiente al día 26 de noviembre y que dice textualmente: "En este día 26 de noviembre se suspendió la dirección para Madrid, que queda executada hasta el número de 250 de sus guías libradas a los conductores y en este mismo día prosigue la expedición para San Clemente, empezando nuevamente por el número 1.

27 A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, legajos 3 y 4, s. f. (vid. nota anterior). También: A. G. S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 862, s. f. (Carta de Rebóllar a Valparaíso de 7 de agosto de 1754 sobre la forma de extender los pasaportes y guías a los transportistas según el camino que vayan a recorrer).

acepción que ha llegado a nuestros días aplicada a la carretera Madrid-Valencia por Albacete.

En ambos casos, como en el del trayecto que partía de Alicante y aún se remontaba a Cartagena, la infraestructura viaria era pésima, pues hasta 1765 no se acometió en serio la construcción del camino Madrid-Valencia, con ramales hacia Alicante y Cartagena. En la década anterior se habían comenzado los preparativos<sup>28</sup>, pero sin llegar a plasmarse en algo más que en las imprescindibles reparaciones para hacerlo medianamente transitable<sup>29</sup>. Sólo a partir de 1765, coincidiendo con la capitanía general del conde de Aranda en Valencia, se iniciaron, bajo su dirección, los primeros trazados y obras.

En efecto, ya desde el mismo momento de su nombramiento, y cuando se disponía a abandonar la Corte para tomar posesión de su cargo, Aranda recibió de Esquilache la orden de ponerse al frente del nuevo proyecto y aprovechar el viaje a Valencia para tomar *in situ* las primeras medidas, para lo cual el marqués delegaba en él sus funciones de Superintendente General de Caminos. El rey había decidido desviar el camino de Aranjuez a Andalucía por Yepes llevándolo hasta Ocaña, desde donde Aranda debía estudiar el recorrido hacia Valencia y encontrar el punto óptimo de enlace con los accesos de Valencia por un lado y Alicante-Murcia-Cartagena por otro<sup>30</sup>. Al principio se había pensado en Albacete como lugar ideal para la reunión de los caminos, pero Aranda decidió sobre el terreno trasladar la confluencia a Almansa, ganando así varias leguas de recorrido común. Desde Almansa partiría un ramal hacia Valencia por Fuente la Higuera y otro hacia el sur por Villena, disociándose este último en dos al llegar a Monforte y acabando uno en Alicante — a cuatro leguas— y otro en Cartagena a través de Elche y Orihuela<sup>31</sup>.

Estas debieron ser, pues, las rutas que desde los tres puertos mencionados siguieron los transportistas de trigo hasta San Clemente, situado más arriba de Albacete y cercano ya a Mota del Cuervo dentro del camino de Madrid,

28 En el oficio en que se comunica a Aranda su nombramiento para la dirección de las obras del camino Madrid-Valencia, se le conceden, entre otros medios, "los útiles que se aprontaron en tiempo del Intendente Don Pedro Rebóllar para la construcción del mismo camino..." (A. G. S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 909, s. f. —Borrador del oficio pasado al conde de Aranda, encargándole la construcción del nuevo camino de Madrid a Valencia. El Pardo, 7 de marzo de 1765—).

29 A. G. S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 909, s. f., *Razón del coste de las obras que se necesitan en el día por el camino nuebamente deligneado desde Madrid a Valencia...* (Aranjuez, 14 de junio de 1757).

30 A. G. S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 909, s. f. (Borrador del oficio pasado al conde de Aranda encargándole la construcción del nuevo camino Madrid-Valencia. El Pardo, 7 de marzo de 1765). La mayor parte de él se encuentra reproducido en: Ibid (Carta de Aranda a Juan Bautista French. Valencia, 29 de marzo de 1765).

31 A. G. S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 909, s. f. (Carta de Aranda a Juan Bautista French. Valencia, 29 de marzo de 1765).

TABLA I.— Cuadro de tarifas que rigieron el transporte de trigo desde Alicante hasta el Pósito de San Clemente durante 1765 y 1766<sup>32</sup>.

1.— Tarifa vigente desde el 8 de enero hasta el 1 de abril de 1765:		
—17 reales y 17 maravedís por fanega.		
2.— Tarifa vigente durante el mes de abril de 1765:		
—15 reales y 17 maravedís por fanega.		
3.— Tarifa vigente el 1 de mayo de 1765:		
	<i>Reales</i>	<i>Maravedís</i>
—galeras, carros y bagajes	15	15
—cabañas mulares	12	12
—carretas de huerta	14	14
—cabaña real	11	11
4.— Tarifa vigente desde el 3 de mayo hasta el 21 de octubre de 1765:		
	<i>Reales</i>	<i>Maravedís</i>
—arrieros que conducen a lomo	17	17
—galeras, carros y carromatos	16	16
—carretas de ganado de pienso	14	14
—cabañas mulares	12	12
—carretería de la cabaña real	11	11
5.— Tarifa vigente desde el 22 de octubre de 1765 hasta el 23 de mayo de 1766.		
	<i>Reales</i>	<i>Maravedís</i>
—bagajes que portean a lomo	20	20
—galeras y carros	18	18
—cabañas mulares	15	15
—carretas de huerta	17	17
—cabaña real	14	14

32 A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 7, s. f. (Cuenta general del trigo ultramarino importado por el puerto de Alicante en 1764-66, con destino al Pósito de Madrid de cuenta de la Real Hacienda), vid. apartado con el epígrafe: *Estado del medio porte pagado por mí D. Gerónimo Ortiza, comisario de Guerra de los Ejércitos de S. M. a los conductores de trigo para Madrid y San Clemente...*

aunque desde Valencia partiese otra senda mucho más corta a través de Las Cabrillas en Buñol, equivalente, en líneas generales, al trazado de la actual carretera Madrid-Valencia por Alarcón.

En cuanto a las tarifas que rigieron el transporte terrestre de trigos, fueron varias en el tiempo y en relación a los medios de locomoción y rutas empleadas. Conocemos las que estuvieron vigentes durante todo el año 1765 y parte del 66 para la conducción del grano importado por Alicante. La tabla I adjunta ofrece el precio total del recorrido por fanega transportada, distinguiendo a partir de mayo diversas tarifas para los varios tipos de acarreo.

Al margen de las tarifas anteriores, el precio medio por fanega a que resultó la conducción de 533.577 fanegas de trigo y cebada, según se desprende de la cuenta general de gastos de la administración de Alicante, fue de alrededor de 16 reales de vellón, es decir, dos reales más que el coste del transporte a San Clemente desde Valencia.

Los precios de este último ofrecen una mayor minuciosidad al constatar, además de los diferentes tipos de acarreo, la distinción entre las dos rutas empleadas y, sobre todo, la tasación por fanega y legua. Desde primeros de enero de 1765 y hasta mediados de marzo la tarifa es única, matizándose en varias a partir de mayo, según aparece en la tabla siguiente.

TABLA II.— Cuadro de tarifas que rigieron el transporte terrestre de trigo de Valencia a San Clemente entre enero y agosto de 1765.

1.— Tarifa vigente entre el 25 de enero y el 17 de marzo <sup>33</sup> :		
— Tarifa única para los dos caminos de Valencia a San Clemente:		
<i>Ruta</i>	<i>Distancia en leguas</i>	<i>Maravedís por fanega y legua</i>
Camino de herradura	32	17
Camino carretero o carretera	41	17

33 A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 3, s. f. (Cuenta general del trigo importado de Marsella y enviado a San Clemente desde Valencia entre enero y marzo de 1765), vid. apartado: *Relación de los conductores capatazes que de los almacenes del Grao y Valencia han transportado y entregado en los de San Clemente, con destino al Real Pósito de Madrid...*

2.- Tarifa vigente desde el 17 de mayo hasta el 17 de agosto<sup>34</sup>

Tipo de transporte	Ruta	Distancia en leguas	Maravedis por fanega y legua	Total por fanega en toda la distancia (en reales de vellón)
—“Cabañas mulares”	Herradura	32	12	11 ..... 10
—“Carretería de cabaña real”	Herradura	32	11	10 ..... 12
—“Arrieros y toda caballería mayor y menor”	Herradura	32	16	15 ..... 2
—“Carros de bueyes de labradores reputándolos como de montaña porque van al pienso, y no como los de cabaña, que hacen sus sueltas en el campo y se mantienen del pasto”.	Herradura	32	14	13 ..... 6
—“Los mismos”	Carretera	41	14	16 ..... 30
—“Galera y todo carruaje de mulas	Carretera	41	16	19 ..... 10

Como en el caso anterior y prescindiendo de las varias tarifas, el precio medio a que resulta el porte de la fanega, ahora de entre las 38.245 que se envían desde Valencia a partir de mayo, es de 14 reales de vellón.

Las tarifas de transporte por fanega y legua que hemos constatado para el itinerario Valencia-San Clemente, no discrepan de la amplia gama de precios en que también se desenvuelven las ofrecidas por David Ringrose para trayectos castellanos<sup>35</sup>.

34 Este cuadro es reproducción del que figura en la cuenta general de gastos ocasionados por la importación en Valencia y envío a San Clemente del trigo de Marsella entre mayo y agosto de 1765: A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 4, s. f., *Cuenta general de trigos del rey por remesas al Grao de Valencia procedentes de Marsella al cargo del Comisario de Guerra de los Reales Ejércitos D. Francisco Verdes Montenegro*.

35 Cf. D. R. RINGROSE: *Transporte y estancamiento...*, págs. 110-114.

## II.- LA IMPORTACION ULTRAMARINA DE 1764-1766 A TRAVES DE ALICANTE, VALENCIA Y CARTAGENA.

Los años que preceden a 1766 conocen en Castilla una profunda crisis de subproducción, originada por una pertinaz sequía, que condiciona en el Gobierno la respuesta de una masiva importación de grano extranjero por vía marítima<sup>36</sup>. Las esterilidades de 1762 y 1763, traducidas en la curva castellana de Hamilton por una escalada agresiva de los precios de contornos potencialmente amenazadores, debieron inducir al marqués de Esquilache, en su calidad de secretario de Hacienda, a tomar las medidas pertinentes con las casas comerciales y mercados especializados en el surtimiento de granos -Londres, Marsella, Génova, Nápoles, Palermo- en orden a la conducción de cereal con destino al interior peninsular. El litoral valenciano y murciano fue uno de los puntos de arribo<sup>37</sup>, destacando por el volumen recibido el puerto de Alicante y, muy secundariamente, el de Cartagena y playa de Valencia.

A continuación, en tablas sucesivas, se va a exponer el esquema de esta operación importadora, tanto en sus facies marítima como en la síntesis del conjunto de trabajos y gastos realizados desde la llegada de las embarcaciones hasta la salida de los transportistas camino de San Clemente. Tan solo se prescindirá de los aspectos marítimos del tráfico alicantino, por haber sido ampliamente utilizados en otro lugar para el estudio de la estructura del comercio internacional de granos que abastecía Valencia<sup>38</sup>.

## 1.- Alicante

Entre octubre de 1764 y junio de 1766 se desembarcaron en el puerto de

36 En marzo de 1766, el embajador inglés en Madrid estimaba que en ese año habían salido de España entre 5 y 6 millones de dólares para cubrir el trigo importado (Rochford a Conway, 17 de marzo de 1766). Datos tomados de LAURA RODRIGUEZ: *Los motines de 1766 en provincias*, “Revista de Occidente”, núm. 122 (mayo-1973), nota 8, págs. 205-206.

37 Otro lugar que recibió trigo con destino a Madrid fue Santander. De una partida de 23.032 “quarteras” y medida de trigo procedentes de Londres, llegaron a Cartagena únicamente 4.900, siendo recibido el resto a través de Santander (A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 9, s. f.).

38 Véase el capítulo III de mi trabajo *Fluctuaciones de precios y abastecimiento en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia, 1977, XII + 330 p. Cf. págs. 41-77.

Alicante 861.790 fanegas y 2 celemines de grano<sup>39</sup>, sin duda la mayor cantidad de las recibidas por los puertos españoles con destino al avituallamiento de Madrid. El análisis que de este comercio se ha realizado y a que antes se ha aludido ofrece, en síntesis, un panorama en el que domina el ámbito italiano como mercado abastecedor (Sicilia fundamentalmente), con un transporte naval en su totalidad extranjero (predominan las marinas inglesas, holandesa y francesa) y en el que la principal embarcación utilizada es el navío, de tradición atlántica pero de gran capacidad de carga. Interesa ahora observar el conjunto de los gastos de la conducción por mar y tierra a fin de evaluar los correspondientes porcentajes. La tabla III responde, a continuación a este móvil.

TABLA III.— Relación de gastos causados por la importación de cereal extranjero a través de Alicante con destino al abastecimiento de Madrid (11-X-1764/3-VI-1766).

Concepto	Valor-Unidad	Libras	Sueldos	Dineros
—Fletes marítimos de 861.790 fanegas	—	263.304	8	—
—Desembarco de 659.188 fanegas <sup>40</sup>	5 reales valencianos/ barcada de 85 fanegas	3.877	10	—
—Acarrero del muelle a los almacenes de 758.188 fanegas	12 maravedís/cahíz	4.540	1	4
—Medida de 758.188 fanegas	8 reales vellón/fanega	3.361	13	4
—Transporte a San Clemente y Madrid de 533.577 fanegas <sup>41</sup>	(medio porte)	307.473	14	2

39 La mayor parte de la documentación referente a la importación de trigo a través del puerto de Alicante con destino al avituallamiento de Madrid, se encuentra reunida en el legajo 7 de la sección *Tribunal Mayor de Cuentas* del Archivo General de Simancas. Los documentos carecen de foliación y están encabezados en el legajo por un primer cuadernillo o expediente con el siguiente epígrafe: *Cuenta general de Cargo y Datta que yo, don Gerónimo Ortiza, Comissario de Guerra de los Exercitos de Su Magestad, encargado en la plaza de Alicante del recivo y encamino para el Pósito de Madrid de los granos ultramarinos que, de cuenta de Real Hazienda, se han hecho venir de Reynos extraños y arribaron desde 11 de octubre de 1764 hasta 3 de junio de 1766.*

40 Se contabilizan únicamente en los gastos de desembarco 659.188 fanegas de trigo y cebada, ya que las restantes 9.900, procedentes de Marsella, eran de la obligación de sus respectivos capitanes. Se emplearon 7.755 barcadas, pudiendo cargar cada una 85 fanegas.

41 Desde el 22 de octubre de 1764 hasta el 23 de mayo de 1766 se transportaron a Madrid y San Clemente 529,852 fanegas, 8 celemines de trigo y 3.725 fanegas 6 celemines de cebada.

Concepto	Valor-Unidad	Libras	Sueldos	Dineros
—Custodia de los almacenes	1 libra diaria/ Guardas de 1 <sup>a</sup> . 8 reales vellón/ Guardas de 2 <sup>a</sup> .	3.901	6	9
—“Sobrestantes” en el muelle	8 reales vellón/día	900	12	10
—27.795 jornales de peones	5 reales/día	6.948	15	—
—Gastos menores de almacén	—	1.228	13	4
—Reparación de 94.671 sacos	6 maravedís/saco	1.109	8	6
—Compra lienzo y sacos	—	1.854	16	4
—Alquiler de almacenes	—	1.572	14	8
—Gastos particulares	—	356	—	—
—Gastos de oficina (salarios y material)	Oficial 1 <sup>a</sup> /30 libras mensuales Oficial 2 <sup>a</sup> /24 libras mensuales	2.094	10	4

De estas cifras —y doblando la correspondiente al transporte terrestre Alicante—San Clemente, ya que es sólo la mitad de su valor lo que se paga en el punto de partida—, pueden deducirse los siguientes porcentajes en el costo global de la conducción:

TRANSPORTE MARITIMO MARSELLA—VALENCIA	263.300 libras	29'0 0/o
TRANSPORTE TERRESTRE VALENCIA—SAN CLEMENTE	614.946 libras	67'5 0/o
DESEMBARCO, ALMACENAJE Y RESTO	31.740 libras	3.5 0/o

Ahora bien, a pesar del elevado importe relativo del acarreo terrestre, hay que tener en cuenta que su montante debía aún de ser mayor, pues tan sólo responde al trajín de unas 530.000 fanegas, mientras que el precio de los fletes marítimos pertenece a más de 860.000.

En efecto, no todo el cereal llegado a Alicante se llevó a San Clemente y Madrid. Su destino fué el siguiente:

## TRIGO

Destino	Fanegas	Porcentaje
San Clemente	527.547	61,4
Ejército y Armada	168.128	19,6
Orán y Ceuta	25.957	3,0
Valencia	72.553	8,4
Barcelona	4.253	0,5
Venta a particulares	61.366	7,1

## CEBADA

Destino	Fanegas	Porcentaje
San Clemente	3.725	13,3
Orán	7.575	27,1
Valencia	5.347	19,2
Venta a particulares	11.266	40,4

Así pues, ese 67,5 % del valor global de la operación de transporte, que pertenece al acarreo por tierra hasta el pósito de San Clemente, resulta minimizado por la forma de presentarse los datos. Más representativas parecen, en cambio, las cifras de la importación y porte desde Valencia, aunque el conjunto de su actividad sea incuestionablemente de menor cuantía.

## 2.- Valencia.

Por la playa de Valencia se tienen noticias únicamente de dos arribos directos desde Marsella en 1765 —el primero en cuatro embarcaciones que totalizaron 10.892 fanegas y el segundo en trece con un cargamento de 40.060— y dos más indirectos en 1766 desde Sicilia, vía Alicante uno, con 72.496 fanegas, y a través de Cartagena el otro, con 15.386.

El cuadro siguiente sintetiza la primera remesa de trigo marsellés llegada entre enero y febrero de 1765 e inmediatamente enviada a San Clemente<sup>42</sup>.

42 Toda la documentación referente a esta primera remesa en el legajo 3 de la sección *Tribunal Mayor de Cuentas* del Archivo General de Simancas. El encabezamiento del cuaderno que abre este legajo sin foliar dice: *Resumen de los totales de las tres relaciones de los gastos causados con los cuatro cargamentos de trigo fuerte y tierno, que condujeron de Marsella, con las pólizas correspondientes al Grao de Valencia en sus bastimentos, los capitanes franceses Miguel Reynard, Simon Claveli, Antonio Boulevard y Andrés Cafe, por disposición del Excelentísimo Señor Marqués de Squilache, para remitir a San Clemente con destino al Real Pósito de Madrid...*

TABLA IV.— Importación de trigo en Valencia procedente de Marsella con destino al pósito de Madrid.

(Enero—febrero de 1765).

Fondo documental: A.G.S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 3, s.f.

EMBARCACIONES						
Tipo de Nave	Nombre	Nacionalidad	Capitan			
Tartana	Almas—Purgatorio	francesa	M. Reynard			
Tartana	Santa Rosalía	francesa	S. Claveli			
Barca	María	francesa	A. Boulevard			
Polacra	Grandezas—Jesús	francesa	A. Cafe			
CARGAMENTO						
Fanegas castellanas			Cargas de Marsella			
723	6/12	1/4	251	1/2		
2.377	6/12	2/3	823			
4.044	5/12	1/3	1.400			
3.746	10/12	2/3	1.297			
10.892	4/12	11/12	3.771	1/2		
FLETES						
Precio unidad (en sueldos torneses la carga)	Precio total (en libras tornesas)		Reducción a reales vellón <sup>43</sup>		Lastre en reales ve- llón	
36	452	14s.	1.747	32	—	—
40	1.646	—	6.355	18	286	4
40	2.800	—	10.811	12	512	—
40	2.594	—	10.016	—	481	30
			30.210 — 28			

A partir de estos datos, junto con los pertenecientes a los gastos verifi-

43 El cambio vigente en Valencia en aquel momento para la moneda marsellesa era de 15 libras y 12 sueldos torneses = 1 doblón de 4 libras de 15 reales de vellón y 2 maravedís cada una (A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 3, s. f.).

cados en Valencia desde la llegada de las naves<sup>44</sup> hasta la organización del transporte terrestre a San Clemente y los de este último<sup>45</sup>, se pueden establecer las siguientes relaciones con el costo global de la conducción de las 10.892 fanegas de Marsella:

Concepto	Reales-Vellón	Porcentaje del total
TRANSPORTE MARITIMO MARSELLA-VALENCIA	30.210	13,2
TRANSPORTE TERRESTRE VALENCIA-SAN CLEMENTE	192.980	83,8
DESEMBARCO, ALMACEJANE Y VARIOS EN VALENCIA	6.884	3,0

A porcentajes muy similares se llega tras la elaboración de los datos concernientes a la segunda remesa, que llegó a Valencia entre abril y junio de 1765, también procedente de Marsella y enviada por los comerciantes de

44 El esquema de tales gastos es el siguiente:

Concepto	Salario Unidad	Reales Vellón	
-Desembarco de bordo a tierra	3 dineros plata/ fanega		
-Acarreo de la orilla a las Atarazanas	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> dineros plata/ fanega	3.508	21
-Carga y descarga carruajes	1 dinero plata/fanega		
-Segundo ayudante en Almacén	9 reales vellón/ día	306	
-Medidores	8 reales vellón/ día	293	6
-283 jornaleros almacenaje. "ensaqueo", etc.	5 sueldos plata/ día	1.064	48
-8 jornales registrar y "reglar" sacos	día		
-Alquiler botiga "Las Granotas"	3 sueldos plata/ día	132	32
-Varios		1.550	

(A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 3, s. f.).

45 Tanto por la carretera -41 leguas- como por el camino de herradura -32 leguas-, se abonó a los conductores 96.490 reales de vellón, mitad del costo total del trayecto hasta San Clemente, a razón de 17 maravedís por fanega y legua (A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 3, s.f.).

aquella ciudad, Timón y Chaudiere, por encargo del marqués de Esquilache<sup>46</sup>.

La operación, en su faceta marítima, se esquematiza en el cuadro adjunto.

TABLA V.- Importación de trigo en Valencia procedente de Marsella con destino al Pósito de Madrid (Abril-junio de 1765).

Fondo documental: A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 4 s.f.

EMBARCACIONES			CARGAMENTO		FLETES MARITIMOS
Tipo de nave	Nombre	Capitán	Cargas de Marsella	Fanegas castellanas	Reales de vellón
Tartana	Jesús, María y José	J. Marin	600	1.730	2.895
Pinque	San Juan Bautista	D. Caillade	1.400	4.035	6.754
Barca	Grandezas-Jesús	A. Caffé	1.375	3.964	6.636
Pinque	San J. Evangelista	E. Bon	1.063	3.066	5.133
Tartana	Voluntad de Dios	J. A. Roubiere	775	2.234	3.740
Tartana	Fortuna	J. Meste	1.125	3.243	5.429
Tartana	María	B. Calamane	900	2.593	4.343
Navío	San Antonio	A. Curet	1.330	3.834	6.419
Polacra	San J. Bautista	M. Wenzáfeli	800	2.306	3.861
Polacra	Golondrina	N. Einaud	1.550	4.456	7.481
Polacra	Santa Ana	J. Reveille	1.400	4.036	6.757
Pinque	Santo Espíritu	S. Blaudeau	1.200	3.456	5.791
Tartana	San Francisco	J. Bounifay	381	1.099	2.209
			13.900	39.054	67.448

El resto de sus aspectos puede verse, como se ha hecho para la operación importadora de Alicante, en una tabla que sintetice el conjunto de gastos causados por la importación valenciana y subsiguiente traslado del cereal a San Clemente.

46 Toda la documentación referente a esta segunda remesa de 40.000 fanegas se contiene en el legajo 4 de la sección *Tribunal Mayor de Cuentas* del Archivo General de Simancas, cuyo primer folio se abre con el epígrafe: *Quenta general de trigos del Rey por remesas al Grao de Valencia procedentes de Marsella, al cargo del Comisario de Guerra de los Reales Ejércitos, don Francisco Verdes Montenegro.*

TABLA VI.— Relación de gastos causados por el transporte marítimo, recepción y posterior envío al pósito de San Clemente del trigo de Marsella, llegado a Valencia con destino a Madrid entre abril y junio de 1765.

Concepto	Valor—Unidad	Reales Vellón	Maravedís
—Fletes marítimos de 13.900 cargas de Marsella = 40.060 fanegas castellanas	25 sueldos torneses/carga 1,68 reales—vellón/fanega	67.456	22
—Medio porte terrestre a San Clemente de 38.245 fanegas	7 reales vellón/fanega (medio porte)	268.948	—
—Desembarco con lanchas, desde embarcaciones francesas a la playa, de 40.060 fanegas	3 dineros plata/fanega	7.540	11
—Conducción desde la orilla del mar a los almacenes de 40.060 fanegas	1 dinero y medio plata/fanega	3.770	—
—Carga y descarga en galeras en la playa y los almacenes respectivamente, de 40.060 fanegas	1 dinero plata/fanega	2.513	10
—Asistencia, durante los 24 días de desembarco, del contable	8 reales vellón/día	192	—
—Medición del trigo: 140 jornales	8 reales vellón/jornal	1.120	—
—Trabajo en almacenes: 1.387 jornales	5 sueldos plata ó 3 reales 26 maravedís vellón	5.221	—
—Materiales	—	433	—
—Devolución de los sacos vacíos a Marsella <sup>47</sup>	—	268	—
—Alquiler almacén	3 libras/mes	210	—
—Sueldos empleados en el Grao	—	3.000	—
—Sueldos empleados en oficina Comisión	—	2.604	—
—Varios	—	356	—

47 Los gastos que ocasiona la devolución de los sacos en que ha sido embalado el trigo de Marsella a su lugar de procedencia reafirman, una vez más, el inmenso encarecimiento que sufrían las mercancías manipuladas y transportadas en tierra, aunque fuese a cortas distancias, frente a la baratura del transporte marítimo. El llevar en dos

De acuerdo con los datos precedentes, los costos de la operación centrada en Valencia se descomponen en la forma siguiente:

Concepto	Reales Vellón	Porcentaje
TRANSPORTE MARITIMO MARSELLA—VALENCIA	67.456	10,6
TRANSPORTE TERRESTRE VALENCIA—SAN CLEMENTE <sup>48</sup>	537.896	85,1
GASTOS VARIOS DE DESEMBARCO, ALMACENAJE, ETC.	27.227	4,3

Queda, pues, incuestionablemente ratificado el encarecimiento que suponía el transporte terrestre de las mercancías frente a la baratura de la conducción naval. Los dos elevados porcentajes, superadores del 80 por 100 del total de gastos, que registran las conducciones de trigo de Valencia a San Clemente así lo evidencian. Por otra parte, en la última operación constatada contamos con un dato significativo: el precio de venta a los labradores valencianos de una pequeña parte de ese trigo marsellés cuyo flete hasta Valencia ascendía a 1,68 reales la fanega. Se les vendió a 35 reales cada fanega, lo que implica que el costo del transporte terrestre a San Clemente (14 reales) ya alcanzaba el 40 o/o del valor del producto en el lugar de desembarco.

Al año siguiente, en torno a mayo de 1766, llegaron dos partidas más a Valencia, esta vez procedentes de Sicilia y reexpedidas desde los puertos de Alicante y Cartagena, totalizando un volúmen de 87.882 fanegas<sup>49</sup>. Ahora bien, este cereal ya no fue remitido al pósito de San Clemente, sino que parte sirvió para el consumo de la propia capital valenciana —22.831 fanegas de trigo y la totalidad de la cebada se vendieron públicamente en esta ciudad—, parte (17.612 fanegas) avitualló las tropas que guarnecían la plaza fuerte de Orán, una pequeña fracción (3.800 fanegas) se envió a Barcelona a petición de su intendente y, lo que resulta más curioso, la mitad del cargamento —exactamente 44.659 fanegas, es decir, el 50,2 o/o del total— regresó a Nápoles ante la acuciante demanda del marqués de Tanucci. El antiguo primer ministro de Carlos III había solicitado al Gobierno español 50.000 fanegas, pero no se pudo alcanzar tal cantidad ante la urgencia de socorrer Orán con el grano

buques 28.287 sacos vacíos de Valencia a Marsella cuesta 72 reales de vellón. En cambio, sólo la operación de embarcar estos sacos en lanchas y de ellas subirlos a bordo de las naves que los llevaran a Marsella, ya cuesta 196 reales de vellón, es decir, el 73 o/o del total (A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 4, s. f.).

48 Hay que tener en cuenta que la cuantía de trigo transportada a San Clemente es inferior en 1815 fanegas a la conducida por mar desde Marsella. Esta diferencia valoriza aún más el elevadísimo porcentaje que corresponde al acarreo terrestre.

49 La documentación concerniente a estos envíos se encuentra en el legajo 5, sin foliar, de la sección *Tribunal Mayor de Cuentas*, del Archivo General de Simancas. El folio que encabeza el legajo lleva la siguiente anotación: *Comisión general del trigo del Rey en la ciudad de Valencia. La cuenta general de Francisco Verdes Montenegro*. Algunos datos pueden también encontrarse en el legajo 9 de la citada sección y archivo.

recibido por Valencia<sup>50</sup>. Y ni siquiera le llegó intacta la cantidad embarcada en Valencia, ya que el 22 de noviembre naufragaba en el puerto de Barcelona una de las naves napolitanas con un cargamento de 3.600 fanegas<sup>51</sup>.

En las tablas VII y VIII que siguen se sistematizan ambas llegadas. Obsérvese cómo mientras en la primera siguen las mismas naves que llevaron el cereal a Alicante para, con nuevos fletes, trasladarlo a Valencia, en la segunda aparecen nombres y nacionalidad españolas, al encargarse éstos de lo que en realidad constituye un simple tráfico de cabotaje, tipo de navegación en el que, por otra parte, ha desaparecido el poderoso navío para dar paso a embarcaciones menores y de raigambre mediterránea como el pinque, la saetia o la tartana.

TABLA VII.— Importación de trigo y cebada de Sicilia, recibida en Valencia vía Alicante en abril y mayo de 1766.  
Fondo documental A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 5, s.f.

TRIGO				
Tipo de nave	Nacionalidad	Nombre	Capitán	
Corbeta	Francesa	Amable Theresa	F. Audibert	
Navío	Danesa	León Roxo	A. Simonsen	
Navío	Inglesa	The Pitt	J. Ravaliat	
Navío	Holandesa	Oversterlek	C. Mendendorph	
Navío	Inglesa	Neptuno	E. Hawart	
Navío	Danesa	Perla	L. Jacobsen	
Navío	Holandesa	Jacoba Elisavet	M. Bondix	
Navío	Holandesa	Jean Schaap	P. Bruwert	
Navío	Holandesa	Vigilancia	C. Barens	
Navío	Sueca	Regrés	J. Dalstrom	
Navío	Danesa	Esperanza	P. Lassems	
Navío	Holandesa	Joven Conrado	J. Stofebliet	
Navío	Holandesa	Buen Amigo	E. Pieters	
CEBADA				
Bergantín	inglesa	Gunthon	E. Sihriewe	

50 A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 5, s. f.

51 A. G. S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 870, s. f.

TRIGO	CARGAMENTO		FLETES—MARITIMOS ALICANTE—VALENCIA	
	Salmas de Sicilia	Fanegas Castellanas	Reales—Vellón	Maravedís
	886	4.279	3.764	24
	1.500	7.244	6.174	4
	950	4.588	3.870	4
	1.450	7.002	6.174	4
	1.250	6.036	5.135	2
	1.130	5.457	4.623	2
	1.100	5.312	4.502	20
	1.200	5.795	4.939	10
	1.150	5.554	4.743	18
	1.625	7.848	6.671	2
	1.100	5.312	4.502	20
	720	3.477	3.237	22
	950	4.588	4.156	8
CEBADA				
	1.100	5.248	4.562	28
(5.500 túmulos)				

TABLA VIII.— Importación de trigo en Valencia procedente de Sicilia vía Cartagena.

Fondo documental: A.G.S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 5, s.f.

Tipo de nave	Nacionalidad	Nombre	Patrón	Cargamento en fanegas
Pinque	Napolitana	Virgen—Piedad	D. Grimaldi	2.781
Saetia	Catalana	Cristo—Buen Viaje	J. Colomer	2.851
Pinque	Catalana	Misericordia	J. Carnestoldas	2.501
Saetia	Catalana	Misericordia	J. Oliver	4.001
Tartana.	Francesa	Maria Cristina	Capitán P. Reinaud	3.252

En estos transportes por mar los fletes por unidad de carga son muy similares a pesar de las desiguales distancias. En líneas generales veíamos que el trayecto Marsella—Valencia venía a salir por 1,68 reales de vellón por fanega; ahora conocemos que el mucho más corto de Alicante—Valencia cuesta ya 1,17 reales, mientras que la travesía Cartagena—Valencia se cubre con 1 real de vellón. En cambio, el recorrido Valencia—Orán, probablemente por

razón de seguros a causa de la inestabilidad de la zona, sube a 2 reales vellón en cada fanega<sup>52</sup>.

En suma, tanto las conclusiones en torno a las diferencias existentes en los costos de los transportes marítimo y terrestre, como la relativa igualdad de precios en la conducción naval, están dando vigencia en el setecientos a lo ya constatado por Braudel, refiriéndose al XVI, acerca de que "... dans le déplacement du blé, le transport maritime coûte moins chez, relativement, que toutes les autres opérations, charrois, transport sur bête de charge ou autorisation d'exportation. D'autant que ce prix ne tient pas un compte exact de la distance: il ne change pas, que l'on aille d'Italie à Barcelonne ou a Valence, que l'on parte de Sicile ou de Toscane"<sup>53</sup>. En realidad, lo que Braudel hace es describir una situación que no se modificará hasta las consecuencias de la revolución industrial. De ahí la "atemporalidad" de muchos textos braudelianos y su perfecta aplicabilidad a la realidad valenciana del siglo XVIII.

### 3.- Cartagena.

Las expediciones importadoras de trigo con destino al abastecimiento de Madrid, llegadas a Cartagena entre 1765 y 1766 y que han sido constatadas documentalmente<sup>54</sup>, son tres. De ellas, dos procedentes de diferentes cargaderos sicilianos y una de Londres. Los arribos de Sicilia ocupan los cuadros siguientes.

TABLA IX.— Importación de trigo siciliano con destino a Madrid a través del puerto de Cartagena.

(Comisión de Antonio de Gregorio. Palermo. Cosecha de 1765 importada en 1766)

Fondo documental: A.G.S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 9, s.f.

52 Fletes de Cartagena-Valencia y de esta playa a Orán, en A. G. S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 5, s. f.

53 F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1972, vol. I, pag. 524.

54 Toda la documentación referente a estas tres partidas importadas por Cartagena se contiene en el legajo 9, sin foliar, de la Sección *Tribunal Mayor de Cuentas*, del Archivo General de Simancas.

Tipo de nave	Capitán	Nacionalidad	Procedencia	Cargamento en Salmas de Sicilia
Navío	J. Massa	De "Gibiltá" (sic)	Castellamare	1.100
Navío	A. J. Casillari	Ragusea	Agrigento	1.800
Navío	G. Zummach	Holandesa	Agrigento	1.570
Navío	O. Kaman	Sueca	Licata	1.525
Navío	T. Rascovich	Ragusea	Sciacca	1.200
Navío	A. Domingovich	Veneciana	Términi	900
Navío	J. Mantica	Mahonesa	Marsala	980
Navío	D. Rajmet	Danese	Sciacca	1.500
Navío	E. Diux	Sueca	Castellamare	1.975
Navío	V. Bizarro	Ragusea	Agrigento	1.550
Navío	J. M. Ross	Holandesa	Licata	1.200
Navío	C. Pietersen	Danese	Agrigento	990
Navío	J. Gould	Inglesa	---	1.500

TABLA X.— Importación de trigo siciliano con destino a Madrid a través del puerto de Cartagena (Comisión del duque de Villarosa. Palermo)  
Fondo documental: A.G.S., *Tribunal Mayor de Cuentas*, leg. 9, s.f.

Capitán	Nacionalidad	Procedencia	Embarco	Desembarco	Salmas de Sicilia
P. Pietersen	Danese	Agrigento	21 - I - 65	23 - II - 65	1.800
C. Persano	Inglesa	Agrigento	21 - I - 65	25 - II - 65	1.800
D. Jaraboccia	Veneciana	Licata	8 - - 65	8 - III - 65	1.765
C. Ervick	Danese	Agrigento	31 - I - 65	13 - III - 65	1.700
R. Kayne	Inglesa	Castellamare	8 - II - 65	6 - IV - 65	1.650
F. Mantica	Inglesa	Sciacca	13 - III - 65	21 - IV - 65	1.000
N. Bone	Inglesa	Sciacca	24 - III - 65	21 - IV - 65	950
J. D. Reimers	Danese	Licata	6 - III - 65	8 - V - 65	1.500
J. Goon	Inglesa	Licata	14 - III - 66	13 - IV - 66	1.200

Como en el caso en otra parte estudiado de la importación cerealícola alicantina, el transporte naval de granos de procedencia exterior queda enteramente en poder de marinas extranjeras, que en esta ocasión guardan las siguientes proporciones:

Nacionalidad de la Marina	Volumen transportado (En salmas)	Porcentaje
Inglesa	8.100	26,0
Danesa	7.490	24,0
Ragusea	4.550	14,6
Sueca	3.500	11,2
Holandesa	2.770	8,8
Veneciana	2.665	8,5
de "Gibiltá" (sic)	1.100	3,5
de Mahón	980	3,1.

Ni siquiera ese exiguo 3,1 o/o del producto transportado puede atribuirse a pabellón español: Mahón es, desde Utrecht, una posesión inglesa. Naturalmente, cuando el cargamento procede de Inglaterra es la marina británica la que efectúa de forma exclusiva el transporte, caso de la pequeña partida de trigo procedente de Londres y recibida en Cartagena como parte de un contrato mayor que fué remitido a Santander<sup>55</sup>:

TABLA XI.— Importación de trigo procedente de Londres por el puerto de Cartagena.

Tipo de nave	Nombre	Capitán	Cargamento en cuarteras de Londres
Navío	Squirrel	Thomas Neustat	770
Navío	Resolución	Goodfellow	1.800
Navío	Amistad	John Pullein	930
Navío	Sucuss Yncrease	Thomas Young	1.400

Esquilache, pues, tenía razón al quejarse del trato que, recibió por el pueblo madrileño, a quien procuró alimentar tanto como lavar la cara. Momentos antes de subir a la nave que desde Cartagena le devolvería a Nápoles escribía Tanucci:

"He sufrido la única amargura de ser recompensado por un pueblo al que tanto he beneficiado al que evité el hambre en dos años de carestía, con ingratitud tan tremenda..."<sup>56</sup>.

Indudablemente el ex-secretario de Hacienda se estaba refiriendo, con estas palabras, a la gran operación importadora que, en su faceta valenciana,

<sup>55</sup> Vid, *supra*, nota, 37.

<sup>56</sup> Fragmento de la carta de Esquilache a Tanucci fechada en Cartagena el 5 de abril de 1766 (Archiv. Stato Napoli. *Affari Esteri*, leg. 1796) y publicada por P. AGUADO BLEYE y C. ALCAZAR MOLINA: *Historia de España*, III, pág. 185, de donde proviene la cita.

se acaba de valorar. Por sus resultados parece que no debió ser suficiente, pues los sucesos de 1766 le desbordaron y Esquilache abandonó España. Sin embargo, más que la insuficiencia cuantitativa, pienso que jugaron un papel preponderante los precios ya elevados a que se importó el cereal. En Alicante el gobernador Joseph Ladrón intentaba justificarse con Múzquiz, en abril, por haber decretado la baja de los precios ante la presión popular invocando las drásticas subidas que, en el trigo de importación, había ordenado sucesivamente el marqués de Esquilache, pasando de 26 reales vellón por fanega a 35 y en los últimos meses a 45 reales vellón. Alzas que, es de suponer, vendrían condicionadas por la evolución de los precios en los mercados proveedores. Por otra parte, existencias de grano había almacenadas en cantidad, al menos en Alicante, pues el propio Joseph Ladrón recurrió al trigo del Gobierno para sofocar el malestar que se iniciaba en su ciudad, basándose en la excesiva plenitud de los almacenes reales:

"...resulta hallarse con más de ciento setenta mil fanegas, llenos de modo los almahazens que no cabe palearle ni practicar aquellas diligencias que tal cual pudieran preservarle de los calores del verano tan inmediato..."<sup>57</sup>.

La existencia de estas reservas da un carácter mezquino a la política seguida por los responsables de Hacienda —probablemente el propio Esquilache—, al aferrarse a no experimentar algunas pérdidas económicas en aras de una baratura ampliamente solicitada y reservando —inútilmente— para la capital un grano del que ya en octubre de 1765 se carecía en los pueblos que jalonan el camino de Madrid y del que se privaba incluso a sus propios porteadores<sup>58</sup>. No es pues de extrañar que algunos de estos lugares se convirtiesen en protagonistas de las *emociones populares* que brotaron en la primavera de 1766, como es el caso de Elche, San Clemente o Mota del Cuervo.

<sup>57</sup> A. G. S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 1061, s. f., (Carta de Joseph Ladrón a Miguel de Múzquiz, Alicante 8 de abril de 1766).

<sup>58</sup> G. ANES ALVAREZ: *El Antiguo Régimen: Los Borbones*, Madrid, 1975, pág. 370; y *Antecedentes próximos del motín contra Esquilache*, "Moneda y Crédito", núm. 128 (marzo 1974), pág. 222.

## DOCUMENTO I

Valencia. 26 de junio de 1754.

*Carta del Intendente de Valencia Pedro de Rebollar al Marqués de la Ensenada acerca de los perjuicios que supone para el campesino valenciano la obligación de conducir trigo al pósito de Madrid. Carencia de sistema organizado, de medios adecuados para ello, dedicación intensa al campo y debilidad de los animales del país, especializados en el trabajo agrícola, son imperativos que obligan al labrador de Valencia a contratar transportistas profesionales foráneos, con lo que la demanda del Gobierno se convierte en la más insostenible de las contribuciones.*

Excelentísimo Señor:

Mui señor mío: En carta de 22 del corriente se sirve Vuestra Excelencia prevenirme que, aunque subsiste la urgencia en las remesas de trigo al pósito de Madrid con el vigor que al presente se acreditan, deberé con discreción proporcionar los medios que aseguren tan importante servicio sin incomodar a los labradores, que en este Reyno me consta tienen que atender a la cosecha de seda y a la recolección de granos, bien sea dispensándoles el transporte durante dichas dos atenciones o limitándose baxo de la regla de que, altemativamente, sin excepción, se reeleven en cada viage los unos a los otros, cuya justa equidad no debe entenderse con los tragineros de profesión, por deber subsistir en el servicio, y que, a efecto de evitar el que éstos hagan negociaciones con los labradores para que sirvan por ellos, tome yo las correspondientes providencias respecto de que no aumenta el servicio de la conducción y tiene otros inconvenientes que no deben tolerarse. En cuya inteligencia, y bien hecho cargo de todo, debo decir a Vuestra Excelencia que inmediatamente he hecho entender por este Reyno la citada piadosa intención de Su Magestad, a fin de que por los Gobernadores y Corregidores de él se hiziese notoria a sus respectivos pueblos; y que si bien ninguna providencia podía ser más arreglada y justa para con este Reyno, por el perjuicio grave que se sigue a todos sus individuos de extraerlos en qualquiera tiempo un instante de la continua labor que siguen y, con especialidad, en los actuales meses, no puedo tampoco escusarme de añadir a Vuestra Excelencia que no siendo este Pays de carretería, ni teniendo más bagages ni azémilas que las precisas para su interior comercio

y el perenne trabajo que dan a la tierra, es de la mayor ruina qualquiera distracción que se les motive, e imposible el remediar los desórdenes y dispendios que les motivan los tragineros si ha de continuarse el transporte, pues, obligándoles el rigor de las órdenes y no siéndoles dable a ellos el ejecutarlo, es preciso tomen el primer temperamento que se les presente.

Vuestra Excelencia no ignora las estrechas que se han expedido de ahí para que, con preferencia a qualquiera otro servicio y sin excepción de nadie, se hiziese éste. También es sabido que en el centro del Reyno de Valencia, a excepción de Alicante y Orihuela, no ay galeras, carros ni reguas que se empleen en el comercio y tragino, ni menos las cavallerías que hay de carga son de resistencia, ni las entretienen con alimento capaz a que resistan un viage como el de Madrid. Y como las cartas que se recibían de Vuestra Excelencia manifestavan mas y más la necesidad de la Corte, ha sido como forzoso tolerar el sacrificio que no se ignorava padecían los pueblos, sin que mi zelo se huviesse atrevido a contenerlos por no alterarlo un punto, ni a representarlo a Vuestra Excelencia porque no se persuadiesse era a motivo escusar el trabajo en estas diligencias. Pero ya que la citada carta de Vuestra Excelencia me da motivo, no hallo justo el malograrle ni dexar de exponer a Vuestra Excelencia que si el transporte ha de proseguir desde esta ciudad será irremediable la ruina de todos, porque sobre el supuesto de que no ay galeras y que las cavallerías no sólo no son a propósito para la carga y pesso que ocasiona el trigo sino que continuamente son necessarias para la labranza de la tierra y el tragino interior que pide la venta y salida de sus frutos, es difícil —si no imposible— el evitar que los pueblos deban servirse de las reguas forasteras que se les presenten, porque, sobre no haver otras y obligárseles al transporte, es de necesidad tomen el partido que se les presente, aunque sea con el exceso de sobreprecio de dos pesos, que muchos han debido alargar por fanega, además de lo que paga la Provisión, cuyo reglamento fue tan celoso para el público de Madrid como gravoso para los de este Reyno.

La moderación y reglas que Vuestra Excelencia prescribe, y que conveníase observarse, no es fácil hacerlas entender a la muchedumbre de pueblos de que se compone este Reyno, y a tantos y tan diversos individuos, y mucho menos el bolver a poner después corrientes los transportes, si una vez experimentan intermisión, y en el seguro supuesto de que si fuese lícito que éstos costeassen el comer a los havitantes de Madrid, pondría más bien a Vuestra Excelencia se les impusiese para ello una particular contribución que el proseguir con esta fatiga, porque aquella la podrían pagar dexando de atender a alguna de sus muchas necesidades y no los separaría, como ésto, del celoso afán en que incesantemente se emplean, y les facilita el concurrir con la contribución que pagan a Su Magestad con tanta puntualidad como se sabe. Espero que la piadosa justificación de Vuestra Excelencia se sirva tomar aquel temperamento que la pareciesse más propio y advertirme del que fuese para mi gobierno y consuelo de estos pobres. Nuestro Señor guarde a Vuestra Excelencia muchos años como deseo. Valencia, 26 de junio de 1754.

Don Pedro de Rebollar.

Excelentísimo Señor Marqués de la Ensenada.

A.G.S., *Secretaría de Hacienda*, leg. 862, sin foliar.

## DOCUMENTO II.

Valencia, 7 de agosto de 1754.

*Carta del Intendente de Valencia, Pedro de Rébollar al Conde de Valparaiso negándose a reanudar el transporte de trigo hacia Madrid, por medio de repartimiento entre los valencianos, sin una orden expresa del Rey. El Intendente da cuenta de las vicisitudes de la anterior operación de transporte y sus efectos sobre un país que carece de carretería y animales adecuados, por lo que solicita permiso para contratar a transportistas profesionales de la Mancha o Castilla, liberando así al campesino valenciano de una contribución superior a sus fuerzas.*

Mui señor mío: Mi salida de essa Corte la hizo acelerar la precisión que se me ponderó de acalorar y aumentar los transportes del trigo para el Real Possito, suponiéndoseme por el Señor Marqués de la Ensenada estar Madrid en el punto de carecer de pan. A mi arrivo a esta ciudad en fines de mayo, encontré las órdenes más estrechas y los encargos más confidentiales y expresivos de Su Excelencia para que, con preferencia a cualquier otra urgencia y sin reserva de quanto fuesse preciso, me dedicasse a hacer al rey este especialísimo servicio.

En esta consideración, crehí debido aplicarme a este desempeño, y como desde luego toqué la imposibilidad del logro por los términos ordinarios, respecto de que en este Reyno, a escepción de las Governaciones de Alicante y Orihuela, que están cedidas y concurren a Alicante, no son de carretería ni otro tragino que el regular que tienen entre sí los pueblos para el cultivo de las tierras y consumo de sus frutos, fue preciso acudir al riguroso reparto, como se hizo, obligando a los pueblos a que, de su quenta y como pudiessen, transportassen la porción que a cada uno se señaló.

La referida providencia, que se puso luego en práctica, se observó con tanto cuidado que produjo el efecto de que se lograsse poner en esse Real Possito el repuesto de más de cien mil fanegas de trigo, que asseguraron la subsistencia de la Corte y la quietud del Ministro, como lo acredita la adjunta copia de carta n<sup>o</sup>. 1, que me escribió en fecha de 6 de julio, mandando se suspendiesen los transportes.

Pero como la citada orden de suspensión la produjo, no tanto el crecido repuesto de las cien mil fanegas que se hallavan en el Possito, quanto lo que expuse en fecha de 26 de junio, manifestando la ruina y desolación que se seguía a estos pobres vassallos por el abuso y desorden que se avía introducido con los harrieros castellanos y aragoneses, que eran los que executavan el transporte y a que los pueblos estavan obligados a consentir por lo imposible que les era hacerlo por sí, y me obligó a exponerlo individualmente al anunciado señor Marqués en la carta de 26 de junio, de que sigue también copia a n<sup>o</sup>. 2, debo ahora hacer presente a Vuestra Señoría lo siguiente:

Que aviéndose comunicado inmediatamente por vereda a los Partidos la referida suspensión para libertar a los pueblos de la consternación y exceso de gastos que los causava el buscar en Castilla y Aragón el carruage o azémilas que les desempeñasse y pagar a éstos la necesidad en que los veyan, me pone ahora en la precissa de exponer a Vuestra Señoría, en respuesta de lo que se sirve prevenirme en carta de 27 del pasado, mandándome se renueven dichos transportes, que en esta ciudad y sus inmediaciones será difficilissimo encontrar modo de transportar número considerable de trigo, assí porque los carruages y cavallerías del Pays escasamente bastan para su preciso interior comercio y cultivo de los campos, en que no ay la intermission que en otros payses, como porque con vista de los excessos cometido en el anterior reparto, de que oy se tocan los efectos con los recursos repetidos que producen el del pago que entre sí han de hacer los vecinos de cada lugar —que es un considerable impuesto o tributo superior a sus fuerzas, como se ha experimentado—, no me sería lícito entrar en otro nuevo sin una possitiva orden del Rey, en que, con vista de lo que expongo en mi citada carta de 26 de junio, no se me mandasse expresamente executarle.

Diferentes galeras ay en estas inmediaciones, de las quales, aunque sirven al tráfico de esta capital, podrían aplicarse algunas. Pero, aviéndose hecho con don Joseph Pueyo —persona encargada por el Possito para los citados transportes— regulación de lo que necesitará una de ellas de ida y buelta, con lo que se paga según reglamento establecido a los principios por don Francisco Solanot, se encuentra excede de 200 reales lo que el dueño debía poner de su quenta; y si bien con vista de este exceso le propusse procurasse convenirse con ellos y alargar lo que fuesse regular, seguro de que me encargava de dar quenta a Vuestra Señoría para solicitar su aprobación y que en interin le passaría una orden para su resuardo, no ha habido forma de convencerle y por este motivo queda suspenso el transporte y yo crehido justamente no será la intención de Su Magestad el socorro de Madrid con la destrucción de estos vassallos y, por consecuencia, no debe obligar a estos pobres a que con tanto dispendio propio huviessen de executarle, exponiendo además sus ganados, que hallándose acostumbrados al alfalfe —yerva verde— y a algarrovas de que no se encuentra por los tránsitos, y alimento poco propio a resistir la fatiga dilatada que ocasionaría el viage y cargamento a Madrid, tengo por de mí obligación hacerle presente a Vuestra Señoría, para que se sirva resolver lo que tuviessen por más justo, y que respecto de que en la Mancha y otras muchas partes ay abundancia de requas y carreterías, que oy no tienen particular destino, se mandassen venir a emplearse en este servicio, como lo hicieron la vez antecedente a tanta costa de estos naturales por serles imposible cumplir por sí mismos.

Nuestro Señor guarde a Vuestra Señoría muchos años como deseo. Valencia, 7 de agosto de 1754.

D. Pedro de Rebollar.

Señor Conde de Balparayso.

A.G.S., *Secretaría de Hacienda*, leg, 892, sin foliar.