

El comercio de los puertos del Levante español (Alicante y Cartagena). Secuencia y funcionalidad en la Edad Moderna.

Vicente Montojo Montojo

Universidad de Murcia

Resumen:

Los puertos del Levante español constituyeron escalas de rutas comerciales que integraron a regiones económicas europeas, como Flandes, Inglaterra, Francia, España e Italia. Estas rutas sufrieron cambios determinados por razón de la crisis bajomedieval, que influyeron en la formación tendencial de un espacio económico globalizado en torno a la producción y comercialización de productos textiles (lana, seda) y tintóreos (alumbre, pastel), pero también de alimentos (pescado, trigo y vino) y especias¹, dando trabajo a determinados sectores profesionales entre los cuales fue uno de ellos el de los comerciantes, minoritario en relación a productores y transportistas y aún más selecto en lo que se refiere a los hombres de negocios o comerciantes mayoristas. Si la conformación de Castilla y León, como un grupo de reinos bajo un mismo monarca, se extendió a las diversas fachadas marítimas de la Península Ibérica, también hay que destacar que su expansión alcanzó a zonas que los primeros tratados de partición de territorios habían adjudicado a la Corona de Aragón, como el Levante peninsular, en un escenario, el Mediterráneo Occidental, en el que ya competían determinadas señorías italianas (Pisa, Génova) por defender sus zonas de influencia, con trascendencia no sólo a partir de la progresiva introducción y conquista en la ruta de las islas (Baleares, Cerdeña, Sicilia), sino de las repetidas alianzas entre Castilla y Génova².

En un arco temporal tan dilatado como las edades bajomedieval y moderna los juegos políticos de alianzas y exclusiones respondieron a veces a conflictivas oposiciones de intereses y monopolios económicos (alumbre, lana) que, sin embargo, no permanecieron inmutables. En los siglos XIV y XV hubo un largo contencioso por la hegemonía en torno al control del Canal de la Mancha por parte de los hanseáticos contra castellanos y vascos, alcanzando su dominio estos últimos hacia 1450, con la consecución de la provisión de alumbre y lana a los centros pañeros de Flandes e Inglaterra, en ella participaron comerciantes valencianos a principios del XVI³; pero la rebelión holandesa y la guerra con Inglaterra trastocaron los equilibrios alcanzados, hasta el punto de que en época del Conde Duque de Olivares se buscó la ayuda de los hanseáticos⁴, quienes llegaron a ser nación más favorecida para el comercio en el Tratado de Münster, pero en un mundo que cambiaba con grandes conflagraciones en el Báltico, en lucha por el control de los estrechos del Sund, o de los puertos de la costa livona y lituana, y en América por sus recursos, como también en el Mediterráneo desde Candía hasta el Estrecho de Gibraltar a mediados del XVII.

Las pérdidas de territorios repercutían en ganancias para los contrarios. En este sentido, una mayor beligerancia en un territorio determinado revelaba una confluencia de posiciones enfrentadas. El Levante español fue rico en recursos mineros y químicos (alumbre, almagra, barrilla, plomo, sal, sosa) y materias textiles (esparto, lana, seda) y estuvo muy bien situado en torno a rutas tan diversas por su transcurso hacia el interior peninsular, o en la intersección de

¹ FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. "Comercio colonial y semiperiferización de la monarquía hispana en la segunda mitad del siglo XVIII", en *Áreas. Revista de Ciencias Sociales*, número especial (Desigualdad y dependencia. La periferización del Mediterráneo Occidental (s. XII-XIX), 14-16 de Mayo de 1984), 1985, 121-131.

² RODRÍGUEZ LLOPIS, M. "La integración del Reino de Murcia en el comercio europeo al fin de la Edad Media", en CASADO ALONSO, H. (editor), *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, 81-114.

³ VAZQUEZ DE PRADA, V. "La colonia mercantil valenciana en Amberes en la época de Carlos V", en *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, 2, Barcelona, 1967, 733-754.

⁴ DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. "Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV", en *Hispania. Revista Española de Historia*, XXIII, 89, 1963, 71-110.

trayectos importantes desde el Adriático hasta el Estrecho de Gibraltar y con continuaciones hacia América y también hacia el Norte de Europa⁵.

1. Comerciantes levantinos y redes profesionales.

Los actores sociales como comitentes y factores del Levante español tradujeron en la red social y el espacio habitado las determinaciones de su origen. Si característico fue el arraigo italiano en el Quinientos, de larga proyección temporal, más característica fue la presencia, generalmente temporal, de grupos de bretones e ingleses a lo largo de los siglos XVI y XVII, y también la de bearneses, provenzales y malteses entre finales del XVII y principios del XIX⁶.

Cada grupo nacional aportaba y arrastraba la fuerza de su origen, de sus relaciones económicas y sociales. Los italianos, por ejemplo, los vínculos de las poderosas repúblicas mercantiles (Génova, Venecia) o de incipientes estados territoriales (Niza-Saboya, Liorna-Toscana) que incluían a ciudades económicamente importantes (Turín, Milán y Florencia). Su mayor o menor importancia devino de circunstancias muy diversas, tanto políticas y militares (la aportación naviera de Génova, que se instrumentó a través de la Veeduría de las Galeras reales, y su estratégica situación de acceso a Milán), como también económicas en el caso de Liorna y Venecia⁷.

El poder militar constituyó un fuerte respaldo para Génova y Francia en el Mediterráneo Occidental, de forma que su alianza llegó a imponerse por las armas, tal como se puede deducir de los bombardeos de Cartagena (1516) y Alicante (1691) por uno y otro estado, además de por su potencial económico, como lo había hecho Castilla en Francia y Flandes entre 1372 y 1443⁸.

La correlación de fuerzas permitía imponer tasas sobre el comercio, privilegios de exenciones y jurisdicciones. Los aranceles del almojarifazgo murciano (1457/1567) y los derechos antiguo y nuevo de lanas (1558/1566) y el de la barrilla (1621) son puntos de referencia importantes, como también los asientos de rebajas del diezmo de los puertos secos para el comercio de Alicante (1660/1664) y las primeras reformas aduaneras borbónicas (1707/1717)⁹. Todas estas medidas son indicadores de coyunturas fiscales determinadas, las primeras se hicieron en el marco de relaciones comerciales que bien podemos situar en periodos de importantes exportaciones de lanas hacia Flandes e Italia: desde las de Pero de Monsalve de principios del siglo XV hasta las de los genoveses instalados en Alicante, Cartagena y Murcia a mediados del XVI¹⁰.

Los procedimientos de fiscalización constituyen una de las mejores fuentes sobre el

⁵ SALVADOR ESTEBAN, E. "España y el comercio mediterráneo en la Edad Moderna", en LOBO CABRERA, M./SUÁREZ GRIMÓN, V. (eds.), *El comercio en el Antiguo Régimen* (III Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna), Las Palmas, 1994, 13-46.

⁶ FRANCH BENAVENT, R. "El papel de los extranjeros en las actividades artesanales y comerciales del Mediterráneo español durante la Edad Moderna", en *I Coloquio Internacional Los Extranjeros en la España Moderna*, Málaga, 2003, I, 39-73. SALVADOR ESTEBAN, E. "Mercaderes extranjeros en la Valencia de los siglos XVI y XVII. Entre la atracción y el rechazo", en *Congreso Internacional La Burguesía española en el Antiguo Régimen* (Madrid, 1991), Valladolid, 1996, 3, 1137-1155. MONTOJO MONTOJO, V. "La burguesía mercantil en el Sureste español: el ejemplo de Cartagena", en *Congreso Internacional La Burguesía española en el Antiguo Régimen* (Madrid, 1991), Valladolid, 1996, 2, 659-669. MONTOJO MONTOJO, V./ RUIZ IBÁÑEZ, J.J. "Le comunità mercantili di Genova e Saint Malo a Cartagine, porta della Castiglia", en MOTTA, G. ed. *Mercanti e viaggiatori per le vie del mondo*, Milán, 2000, 75-90.

⁷ BRAUDEL, F. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1976, 2 t..

⁸ ESPINO LÓPEZ, A. "El Mediterráneo en la estrategia aliada durante la Guerra de los Nueve años, 1689-1697", en *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España*, Sevilla, 1997, 681-694.

⁹ ULLOA, M. *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1977. KAMEN, H. *La Guerra de Sucesión en España, 1700-1715*, Madrid, 1974.

¹⁰ BENITO RUANO, E. "Avisos y negocios del mercader Pero de Monsalve", en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CLXIX, 1972, 139-169. MONTOJO MONTOJO, V. "Las alternativas de la vida económica", en *Historia de Cartagena*, 7, Murcia, 1986, 141-208.

comercio del Levante español. Los registros de las escribanías de los derechos de lanas y barrilla y sosa constituyen una fuente que se ha utilizado para el periodo 1608-1705, sobre todo a partir de 1627, en que cesan las cuentas de la Contaduría Mayor de Cuentas. Pero me parece también fundamental situar estos procedimientos en su contexto institucional y social: la alcaldía de sacas y cosas vedadas, que fue el primer oficio que vigiló el contrabando, los municipios en razón de sus propios sobre el comercio marítimo y de sus necesidades de abastos; las contadurías reales, por lo que toca a su intervención fiscal; las juntas de almirantazgo, contrabando y represalias, que caracterizaron el conflictivo periodo de gran parte del siglo XVII (1625-1707); y las aduanas marítimas, características del reformismo borbónico dieciochesco.

2. Consulados extranjeros y organizaciones nacionales.

Buena prueba de esta evolución fueron los consulados extraterritoriales de las diversas señorías italianas (Génova, Venecia) y de catalanes que se erigieron en Andalucía y Murcia, así como los de castellanos y vascos en Flandes¹¹. Los archivos de municipios y escribanos contienen una gran variedad de testimonios de la evolución de estos grupos, tanto a través de los privilegios y su repercusión en las actas capitulares en el caso de los primeros, como de los contratos económicos y las escrituras de poder en los notariales. La especialización de las escribanías en razón de funciones y derechos comerciales (alcaldías de sacas y cosas vedadas, lanas, barrillas) permiten un análisis mucho más detallado de actividades de exportación.

La intensa relación con Berbería fue asimismo característica del comercio de Alicante, Cartagena y Málaga. En estas últimas las proveedurías de armadas y fronteras (1529) fueron reactivadas durante el último cuarto del siglo XVI y la primera mitad del XVII, realizando un comercio oficial muy influyente (asientos de transporte, contratos de abastos)¹². El fracaso del sistema defensivo oficial (torres costeras de defensa) obligó a los comerciantes de Alicante y Cartagena a unirse para defender su tráfico marítimo con sus propios barcos (el corso de 1601-1614 y la Flota del Mediterráneo de 1630), a obtener licencias de corso y, en definitiva, a una navegación de cabotaje supeditada a las señales de las atalayas¹³.

Estas medidas no pudieron evitar que el predominio francés se consolidara a partir de la Guerra de Sucesión española (1715), a lo que contribuyó no sólo el cambio de dinastía reinante, sino también la alineación austracista predominante entre los genoveses, por lo menos en Cartagena, pues el afianzamiento de las redes de comerciantes del sur de Francia (Marsella, Bayona) continuó entre 1715 y 1778, muy vinculadas a zonas industriales interiores, como Olorón (Beárn), Lyon y Laval. Cuando entre 1778 y 1785 se aplicaron las medidas para el libre comercio y el fomento mediante consulados, que llegó a constituirse en Alicante, se pudo comprobar que el comercio de los puertos de Levante estaba dominado por los franceses, aunque también permanecían italianos (Génova, Niza saboyana), ingleses, irlandeses y suizos. Los catalanes y malteses que se establecieron sobre todo a mediados del XVIII, atraídos por el crecimiento inducido por el propio gran comercio (Alicante) y los asientos del Arsenal de Marina (Cartagena), partieron del artesanado y del pequeño comercio, y llenaron el vacío dejado por franceses e ingleses no naturalizados con la irrupción de las guerras finiseculares (1793-1814)¹⁴.

¹¹ PRADELLS NADAL, J. *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante, 1992. MONTOJO MONTOJO, V. "Crecimiento mercantil y desarrollo corporativo en España: Los consulados extraterritoriales extranjeros (ss. XVI-XVII)", en *Anuario de Historia del Derecho Español*, LXII, 1992, 47-66.

¹² QUATREFAGES, R. "La Proveeduría des armadas de l'expédition de Tunis (1535) a celle d'Alger (1541)", en *Melanges de la Casa de Velázquez*, 14, 1978, 215-247. MONTOJO MONTOJO, V. "De las atarazanas al Arsenal", en *Historia de Cartagena*, 7, Murcia, 1986, 545-558.

¹³ RUIZ IBÁÑEZ, J.J./MONTOJO MONTOJO, V. *Entre el lucro y la defensa: Las relaciones entre la Monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, 1998.

¹⁴ GIMÉNEZ LÓPEZ, E. *Alicante en el siglo XVIII: Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, 1981. GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, M.Á. "Maltesos a Xàbia (1741-1791). Comerciants i un excepcional Síndic Procurador (regidor del poble)", en *Xàbica*, 8, 2004, 123-131. MONTOJO, V./MAESTRE DE SAN JUAN

La instauración de las aduanas borbónicas (1707/1717) tuvo secuelas fiscales gravosas (acumulación de derechos reales, provinciales y municipales; perjuicios de la medición de aforo sobre el sistema ad valorem instaurado), a las que se acumularon las cargas militares del intenso periodo bélico 1732-1748. La confluencia de intereses económicos importantes sobre los recursos económicos del territorio (exportación e importación) con sus grandes posibilidades de negocios alternativos (abastos municipales y suministros de Marina), alimentaron el crecimiento de los grupos comerciales, por medio de una acogida connacional y familiar que abarcó desde el pequeño al gran comercio¹⁵.

3. La constante inmigración extranjera y su contexto fiscal.

Aunque la presencia genovesa se diera anteriormente de forma incipiente, sólo adquirió importancia a finales del siglo XV y en la primera mitad del XVI, con la exportación de alumbre, lana y seda, y de forma más plena en la segunda mitad del Quinientos, en que a estos productos se sumaron barrilla y sosa, fabricación y exportación de jabón, e importación de manufacturas¹⁶.

Siendo como era un territorio de escasa población, las ciudades portuarias de Levante atrajeron a importantes grupos mercantiles por razón de su posición estratégica. Ésta no sólo se refería a su situación geográfica, de escalas en la manga mediterránea, en relación a Italia (Génova, Liorna, Venecia), Francia mediterránea (Marsella), Berbería y el Atlántico, sino también al acceso a la meseta castellana, de la que eran puertas, y a determinados recursos económicos, como minas de alumbres, salinas y almadrabas pesqueras. Su paulatina incorporación a la hacienda real hizo que la negociación con el Consejo de Hacienda y los asentistas fuera cada vez más importante y que generara una documentación que nos posibilita un mayor conocimiento.

En este proceso de inserción puede destacarse como hito la reducción de los derechos aduaneros concedida a Alicante en 1550, que la benefició con respecto a Valencia, pero no tanto en relación a Cartagena, pues en esta última no había aduana y los estudios actuales sobre ella muestran un claro crecimiento comercial que se intensificó entre 1560 y 1630, a pesar de que el alumbre y la lana experimentaron la imposición de derechos fiscales desde 1558, pues su demanda fue capaz de sostener una exportación creciente, que en el caso del alumbre fue sustituida progresivamente por la de la barrilla desde 1560¹⁷.

Estas producciones eran comercializadas por pequeños grupos de negociantes que se situaban mediante compañías tanto en ciudades del interior (Baeza, Granada, Huéscar, Murcia), como en los puertos marítimos (Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Génova), de forma complementaria: se trataba de compañías familiares en que un hermano se mantenía en Génova, otro en Alicante o Valencia, otro en Cartagena y aún otro, o un cuñado, en Granada, Huéscar o Murcia. Era una estrategia de mercado: la vecindad en algunas de estas ciudades (Alicante, Cartagena, Granada) ofrecía numerosas exenciones (alcabalas, almojarifazgos) y, por otra parte, la cercanía a los recursos: el aceite almeriense y jienense, el azúcar del litoral malagueño, la lana granadina y manchega, o la seda murciana y valenciana¹⁸.

PELEGRÍN, F. "Relaciones sociales y actividades económicas de los comerciantes procedentes de los Pirineos franceses en Cartagena (España) a lo largo del siglo XVIII", en *Circulation des marchandises et réseaux commerciaux dans les Pyrénées*, Toulouse, 2005.

¹⁵ GIMÉNEZ LÓPEZ, E. "La burguesía mercantil y la propiedad en el siglo XVIII", en *La Ilustración Española*, Alicante, 1985, 477-496. GIMÉNEZ LÓPEZ, E. "Dos décadas de estudios sobre el comercio valenciano en la Edad Moderna", en *Revista de Historia Moderna*, 6-7, 1986-1987, 193-206.

¹⁶ VELASCO HERNÁNDEZ, F. *Comercio y actividad portuaria en Cartagena (1570-1620)*, Cartagena, 1989. VELASCO HERNÁNDEZ, F. *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia. El nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*, Cartagena, 2001.

¹⁷ MONTOJO MONTOJO, V. *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1640): Sociedad y economía en una ciudad portuaria del Sureste español y su comarca*, Murcia, 1993.

¹⁸ ANDÚJAR CASTILLO, F. "Los genoveses en el reino de Granada: Comercio y estrategias mercantiles", en

La paz con Francia (1559-1593/1598-1625) permitió también la iniciativa de los franceses, sobre todo de los bretones, en sectores como la exportación del jabón y la importación del pescado salado. Pero en este grupo se dio un establecimiento de carácter más litoral: de Málaga a Valencia, y aunque los italianos dominaron la exportación de lana, ellos se introdujeron en la exportación de alumbre, aceite, jabón y sal, así como en la importación de trigo y tejidos. Esta actuación bretona respondió a una intermediación con Holanda, favorecida por su posición en el Canal de la Mancha¹⁹.

4. La evolución bajo la incidencia de la guerra.

En el reinado de Felipe III la paz permitió no sólo la reanudación del comercio directo con Holanda e Inglaterra, sino la instalación de comerciantes ingleses en los puertos del Levante y sobre todo el predominio de estas naciones atlánticas en el transporte marítimo, en detrimento de franceses e italianos. Fue ésta una posición que se consolidó bajo Felipe IV y Carlos II, a causa de las guerras con Francia, que dieron lugar a la casi total desaparición de los franceses.

Por otra parte, la sujeción a impuesto de la barrilla y el jabón a partir de 1621, en el contexto de una fiscalidad de guerra, junto con la crisis demográfica y económica española e italiana, en que incidían epidemias y guerras, eran los componentes de una crisis comercial a mediados del siglo XVII, que sin embargo tenían contrapartidas en los asientos de suministros militares (azufre, pólvora, ropa) a través de las proveedurías de armadas y fronteras de Cartagena y Málaga.

Fueron los ingleses, más que los holandeses, quienes constituyeron importantes compañías comerciales en Alicante, Cartagena y Málaga (Basset y sus socios en la primera; Pol, Moore y Joyner en la segunda), beneficiarias de las expulsiones de los franceses (desde 1626 y 1635 hasta 1659 y aún en 1667-1668, 1673-1679, 1683-1684 y 1689-1697), así como de la imposibilidad de la instalación de los holandeses (1621-1648), cuya presencia, como la de los flamencos, fue siempre escasa, salvo en Málaga²⁰.

El final de la guerra con Francia bajo Felipe IV permitió acuerdos entre los comerciantes de Alicante y los oficiales de las aduanas interiores (1660/1664), que beneficiaron enormemente al comercio alicantino, mientras que Cartagena y Málaga se vieron más perjudicadas, la segunda por los descuentos fiscales aplicados a Cádiz (1670). Las operaciones militares navales, como los bombardeos de Génova (1684), Alicante (1691), Barcelona (1691) y Málaga (1693), por armadas francesas, y los embargos de barcos españoles y de sus aliados genoveses, holandeses e ingleses en las frecuentes guerras del reinado de Carlos II, impusieron trabas para el comercio francés, pero no impidieron la instalación y naturalización de comerciantes franceses en los puertos levantinos.

La sustitución dinástica en España (1700) y la Guerra de Sucesión española (1702-1715) condujeron a un cambio brusco, de tal forma que los comerciantes franceses fueron los más

BELENGUER CEBRIÀ, E. coordinador, *Congreso Internacional Felipe II y el Mediterráneo (Barcelona, 23 a 27 de noviembre de 1998)*, Madrid, 1999, 1, 357-375. MONTOJO MONTOJO, V. "El comercio con Andalucía Oriental: actividad de los mercaderes de Cartagena (siglos XVI-XVII)", en *Chronica Nova*, 24, 1997, 237-252. MONTOJO MONTOJO, V./MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F. "La actividad de los mercaderes de Cartagena en el Reino de Granada a finales del siglo XVII", en *El Reino de Granada en el siglo XVII*, Almería, 2000, 111-120. MONTOJO MONTOJO, V./MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F. "Las relaciones comerciales entre el Reino de Granada y el Reino de Murcia en la Edad Moderna", en BARRIOS AGUILERA, M./GALÁN SÁNCHEZ, Á. (eds.), *La historia del Reino de Granada a debate*, Málaga, 2004, 281-299.

¹⁹ MONTOJO MONTOJO, V. "Mercados y estrategias mercantiles en torno a Cartagena en el siglo XVI y la primera mitad del XVII: un microanálisis", en *Cuadernos del Estero*, 7-10, 1992-1995, 143-202.

²⁰ ALLOZA APARICIO, A. "La represalia de Cromwell' y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)", en *Espacio, Tiempo y Forma* (Hª Moderna), 13, 2000, 83-112. SÁNCHEZ BELÉN, J.A. "El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de doña Mariana de Austria", en *Espacio, Tiempo y Forma* (Hª Moderna), 9 (1996), 267-321. KAMEN, H. *La España de Carlos II*, Barcelona, 1981, 175-230. QUINTANA TORET, F.J. "El comercio malagueño en el s. XVII", en *Pedralbes*, 7, 1987, 79-102.

favorecidos, pues los ingleses y muchos genoveses, que se alinearon con los austracistas, hubieron de cederles el primer lugar, tal como se deduce de los padrones inmediatamente posteriores a la guerra²¹. Ésta permitió también un cambio del régimen arancelario, pues las nuevas aduanas borbónicas de Alicante y Cartagena asumieron derechos sobre el comercio que estuvieron hasta 1717 en manos de los ayuntamientos o de la Generalitat valenciana. En Cartagena no había aduana y fue más perjudicada que Alicante con el nuevo arancel aduanero, pues las exportaciones fueron recargadas con mayores contribuciones, que no fueron revisadas y reducidas hasta finales del XVIII.

La inmigración francesa tuvo una mayor composición pirenaica, sobre todo bearnesa, en todo el Levante español, desde Valencia hasta Málaga²², aunque introducida al amparo de los comerciantes de Marsella, como Choly en Alicante²³. La fabricación de jabón en Marsella, en competencia con el producido en Alicante y Elche, dio un impulso a la exportación de barrilla y sosa, al tiempo que Marsella canalizaba también la salida de los tejidos (procedentes de Lyon, Laval, etc.) que eran importados por España²⁴. Italia, por su parte, mantuvo su tradicional importación de lana española y su exportación de manufacturas, sobre todo de tejidos y cintas de seda, a través de Génova, pues de esta señoría procedían aún a principios y mediados del XVIII importantes compañías comerciales, aunque no tan numerosas como las francesas²⁵.

La coyuntura bélica fue más favorable en la segunda mitad del XVIII. La prosperidad económica de Alicante se manifestó en la consecución de un consulado nacional separado del de Valencia (1785) y en su actividad comercial²⁶. Cartagena no lo consiguió, aunque su comercio era floreciente, gracias al Arsenal de Marina, al crecimiento poblacional y a las exportaciones de barrilla, esparto, lana, seda y vino²⁷. Ambos puertos marítimos eran puntos de acceso a Madrid y otras ciudades de la meseta castellana, por lo que un componente importante de las rentas de aduanas eran los derechos de tránsito. Pero otro lo era el capítulo de guías obtenidas en otros puertos, pues era frecuente que los productos que les llegaban fueran previamente registrados en Cádiz para el caso de los coloniales, o puertos catalanes y Palma de Mallorca para las manufacturas procedentes de Italia.

Esta situación intermedia hizo que los puertos de Levante tuvieran, además de la comercial, una importante función militar, que no sólo derivó en la ubicación de la capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo en Cartagena, sino también en la formación y

²¹ PRADELLS NADAL, J. *Del foralismo al centralismo (Alicante, 1700-1725)*, Alicante, 1984. ROMÁN CERVANTES, C. "Actividad mercantil en una ciudad de la periferia: Cartagena (1713-1715)", en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 10, 1989-1990, 65-80.

²² FRANCH BENAVENT, R. *El capital comercial valenciano en el siglo XVIII*, Valencia, 1989. VÁZQUEZ HERNÁNDEZ, V. "Juan Bautista Miralles, comerciante francés en Sax durante el siglo XVIII", en *Revista del Vinalopó*, 3, 2000, 175-190. VILLAR GARCÍA, M.B. *Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII*, Córdoba, 1982.

²³ MALDONADO, L. "Negocios e integración social del comerciante marsellés Pedro Choly", en *Revista de Historia Moderna*, 11, 1992, 79-93. MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F./MONTOJO MONTOJO, V. "La actividad corsaria desde Cartagena entre 1738 y 1742", en *II Congreso Internacional de Estudios Históricos: El Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios*, Santa Pola, 2002, 273-280.

²⁴ GIMÉNEZ LÓPEZ, E. "Auge y ocaso de las plantas barrilleras en el Mediterráneo español", en *Canelobre. Revista del Instituto Juan Gil-Albert*, 6, 1986, 51-56. ALONSO, M. "Un estudio de aplicación de las técnicas informáticas a la investigación histórica. El comercio mediterráneo franco-español a fines del siglo XVIII", en *Revista de Historia Moderna*, 3, 1983, 115-137.

²⁵ IGLESIAS NÚÑEZ, F.J. "Prácticas mercantiles y estrategias familiares de los genoveses. Almería, siglo XVIII", en *Chronica Nova*, 29, 2002, 141-178.

²⁶ FIGUERAS PACHECO, F. *El Consulado Marítimo y Terrestre de Alicante y Pueblos del Obispado de Orihuela*, Alicante, 1957. GIMÉNEZ LÓPEZ, E. *Alicante en el siglo XVIII*, op.cit.

²⁷ PARRÓN SALAS, C. "El tráfico marítimo a través de Cartagena", en MAS GARCÍA, J. Dir. *Historia de Cartagena*, Murcia, 2000, 189-212. PÉREZ PICAZO, M.T. "El input del Arsenal de Cartagena en la economía murciana a fines del Antiguo Régimen", en *Homenaje al profesor Torres Fontes*, Murcia, 1987, 1291-1302.

avituallamiento de armadas en Alicante, como la de recuperación de Orán (1732), o en la obtención de cereales en el Magreb a finales del XVIII y principios del XIX²⁸.

Aunque hubo una participación de Alicante y Cartagena en el comercio con América²⁹, fue muy escasa, pues sus relaciones se dirigían de forma predominante hacia Europa Occidental, de forma especial con Francia, Gran Bretaña e Italia, de donde procedían precisamente los comerciantes extranjeros.

²⁸ VILAR, J.B./LOURIDO, R. *Relaciones entre España y el Magreb (siglos XVII-XVIII)*, Madrid, 1993.

²⁹ MONTOJO MONTOJO, V. “Las relaciones comerciales entre el Sureste español y América a finales del siglo XVI y principios del XVII: el ejemplo de Cartagena”, en VILAR, J.B. ed. *Murcia y América*, Murcia, 1992, 79-106.