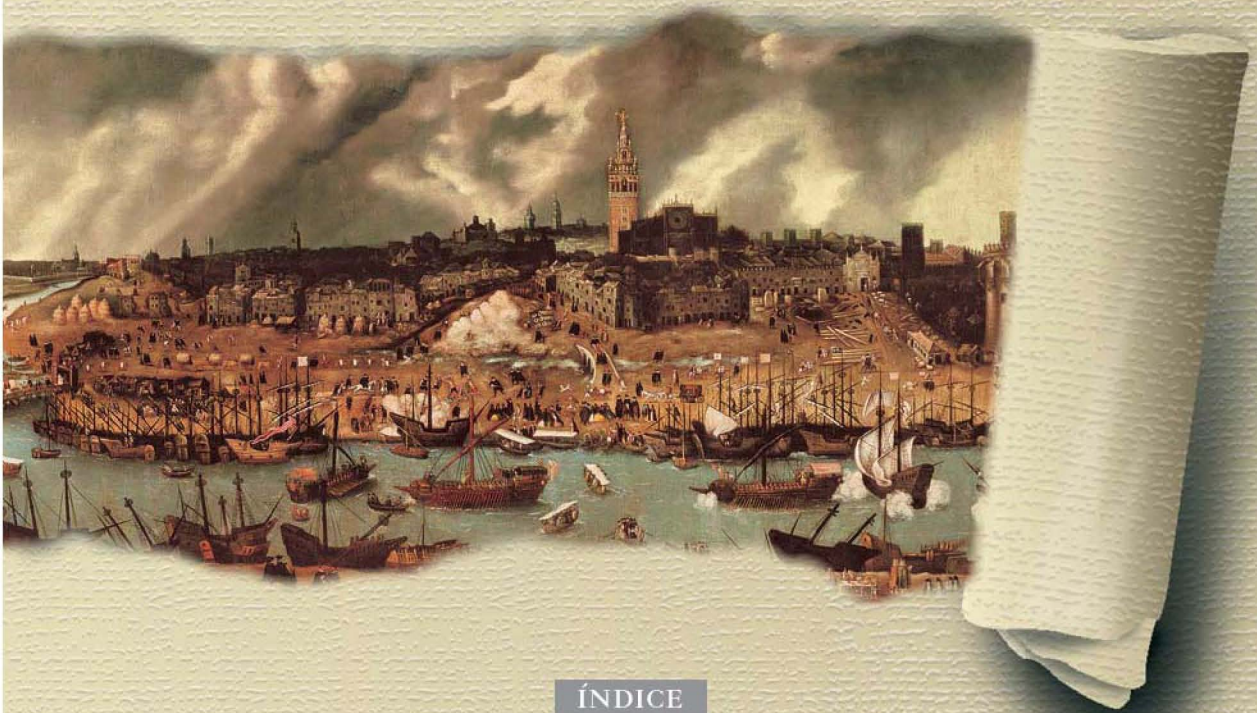


Juan José Iglesias Rodríguez
Rafael M. Pérez García
Manuel F. Fernández Chaves
(eds.)

COMERCIO Y CULTURA EN LA EDAD MODERNA



ÍNDICE

**Contiene los textos de las comunicaciones
de la XIII Reunión Científica de la Fundación
Española de Historia Moderna**

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA

COMERCIO Y
CULTURA EN LA
EDAD MODERNA

ÍNDICE

Juan José Iglesias Rodríguez
Rafael M. Pérez García
Manuel F. Fernández Chaves
(eds.)

COMERCIO Y CULTURA EN LA EDAD MODERNA

COMUNICACIONES DE LA XIII REUNIÓN
CIENTÍFICA DE LA FUNDACIÓN
ESPAÑOLA DE HISTORIA MODERNA



Sevilla 2015

ÍNDICE

Serie: Historia y Geografía
Núm.: 291

COMITÉ EDITORIAL:

Antonio Caballos Rufino
(Director de la Editorial Universidad de Sevilla)
Eduardo Ferrer Albelda
(Subdirector)
Manuel Espejo y Lerdo de Tejada
Juan José Iglesias Rodríguez
Juan Jiménez-Castellanos Ballesteros
Isabel López Calderón
Juan Montero Delgado
Lourdes Munduate Jaca
Jaime Navarro Casas
M^a del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Adoración Rueda Rueda
Rosario Villegas Sánchez

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

Obra editada en colaboración con la Fundación Española de Historia Moderna

Motivo de cubierta: *Vista de Sevilla en el siglo XVI*, por A. Sánchez Coello

© Editorial Universidad de Sevilla 2015
C/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla.
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<http://www.editorial.us.es>>

© POR LOS TEXTOS, SUS AUTORES 2015

© JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ, RAFAEL M. PÉREZ
GARCÍA Y MANUEL F. FERNÁNDEZ CHAVES (EDS.) 2015

Las comunicaciones presentadas en la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna e incluidas en formato digital en la presente obra han sido sometidas a la evaluación de dos expertos, por el sistema de doble ciego, según el protocolo establecido por el comité organizador del congreso.

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN: 978-84-472-1746-5
Depósito Legal: SE 929-2015
Impresión: Kadmos

ÍNDICE

COMITÉ CIENTÍFICO DEL CONGRESO

María de los Ángeles Pérez Samper
Eliseo Serrano Martín
Mónica Bolufer Peruga
Virgina León Sanz
Francisco Fernández Izquierdo
Félix Labrador Arroyo
Isidro Dubert García
Francisco García González
Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz
María José Pérez Álvarez

COMITÉ ORGANIZADOR DEL CONGRESO

Juan José Iglesias Rodríguez
(director de la XIII Reunión Científica)
Francisco Núñez Roldán
Carlos Alberto González Sánchez
Juan Ignacio Carmona García
Mercedes Gamero Rojas
José Antonio Ollero Pina
José Jaime García Bernal
Fernando Javier Campese Gallego
Rafael M. Pérez García
(secretaría científica)
Antonio González Polvillo
Manuel F. Fernández Chaves
(secretaría ejecutiva)
Clara Bejarano Pellicer

DISPUTAS ENTRE ELCHE Y ALICANTE POR EL COMERCIO MARÍTIMO EN EL CAP DE L'ALJUP A FINALES DEL SIGLO XVII¹

DISPUTES BETWEEN ELCHE AND ALICANTE
REGARDING MARITIME TRADE IN CAP DE L'ALJUP
AT THE END OF THE SEVENTEENTH CENTURY

ANTONIO CARRASCO RODRÍGUEZ
DAVID BERNABÉ GIL
Universidad de Alicante

Resumen: El puerto de Alicante se configuró durante la Edad Moderna como uno de los más importantes del Mediterráneo hispano, tanto por el volumen de las transacciones comerciales realizadas como por la variedad de las colonias mercantiles que las protagonizaban. Al canalizar la comercialización de los excedentes agrarios del entorno a través de su infraestructura mercantil, uno de los centros productores próximos, la villa señorial de Elche, reclamó el derecho a hacer lo propio por el embarcadero denominado del Cap de l'Aljup (actual Santa Pola), ubicado en su propio distrito, alimentando con ello viejas rivalidades con la ciudad portuaria. En la presente comunicación se analizan las tensiones generadas durante la última década del siglo XVII entre Alicante, por un lado, y la villa y el marqués de Elche, por otro, al pretender estas últimas instancias desprenderse de la dependencia alicantina para agilizar la exportación de sus cosechas de orientación comercial e incrementar su participación en los beneficios de origen mercantil. Tal pretensión suscitará la inmediata réplica alicantina, que reclamará el monopolio sobre todo el sur valenciano, originando una serie de disputas cuyo estudio revelará no solamente los complejos intereses económicos en juego, sino también su trasfondo de índole jurídico-institucional.

Palabras clave: Alicante, Elche, comercio marítimo, Cap de l'Aljup, Santa Pola, impuestos

Abstract: During the Modern Age Alicante was one of the more important ports of the Hispanic Mediterranean Sea, not only in terms of trading

1 Este trabajo ha sido realizado en el marco del Proyecto de Investigación HAR2011-27062, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

volume and but because of the diversity of its commercial colonies. The lordly village of Elche, a near producing center, required the right to sell its agricultural surpluses in the port of Cap de l'Aljup (currently Santa Pola), located in its own district, revitalising old enmities Alicante. In our communication, we have analyzed the existing tensions between Alicante and the village and marquis of Elche during the last decade of the 17th Century, when this part tried to avoid its commercial dependence of Alicante in order to agilize the sale of its harvesting products and increase its trading revenues. These aspirations caused the immediate reply of Alicante, that tried to protect its monopoly over the south of the Kingdom of Valencia, giving rise to some disputes whose study will reveal complex economic interests and juridic and institutional controversies.

Keywords: Alicante, Elche, maritime trade, Cap de l'Aljup, Santa Pola, taxes

La capacidad del comercio marítimo para generar riqueza en los núcleos portuarios ha sido tradicionalmente uno de los factores que más ha contribuido al dinamismo de las zonas directamente vinculadas a esos enclaves. Alcanzar la categoría de puerto oficialmente habilitado para dar cobertura a las actividades mercantiles practicadas por el litoral constituyó uno de los objetivos a perseguir por muchas poblaciones marítimas; especialmente si su emplazamiento reunía condiciones naturales adecuadas y se podía conseguir la creación de una infraestructura material propicia para el trasiego de hombres y mercancías involucrados en el tráfico ultramarino.

En el litoral valenciano, no eran muchos los enclaves autorizados a principios de la Edad Moderna para llevar a cabo transacciones comerciales de amplio radio. En su fachada meridional, concretamente, el puerto de Alicante se había erigido desde época medieval en el único oficialmente reconocido para poder desarrollar actividades de esta naturaleza, al contar con los medios materiales, humanos e institucionales adecuados. Sin más poblaciones marítimas que pudieran hacerle sombra a este respecto, ya que en el extenso despoblado que se prolongaba hasta la frontera castellana únicamente se encontraba el pequeño núcleo de Guardamar —donde, al estar rodeado de dunas, resultaba impracticable cualquier actividad que sobrepasara una pequeña navegación de cabotaje—, la hegemonía alicantina en esta materia fue uno de los pilares sobre los que se sustentó su florecimiento urbano, económico y social².

2. Vid. fundamentalmente, Vicente Martínez Morellá, *El puerto de Alicante durante la edad Media*, Alicante, Instituto de Estudios Alicantinos, 1959; Enrique Giménez López, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1981; José Hinojosa Montalvo, "El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 4/5, 1986, 151-166; Guillermina Subirà Jordana, *Evolución histórica del puerto de Alicante*, Alicante, Caja de Ahorros Provincial de Alicante, 1987.

La inexistencia de poblaciones –con la mencionada salvedad– en esa larga franja marítima no impidió, sin embargo, que los dos grandes municipios que se repartían el territorio litoral al sur del término de Alicante –la villa señorial de Elche y la ciudad realenga de Orihuela– aspirasen a cobrar algún protagonismo en el comercio ultramarino, especialmente durante las coyunturas más favorables para la práctica de esta actividad. Pese a que sus centros urbanos se ubicaban más de una decena de kilómetros tierra adentro, desde los tiempos medievales ambas localidades consiguieron disponer eventualmente de sendos embarcaderos, al amparo de otros tantos promontorios naturales, denominados, respectivamente, Cap de l'Aljup y Cap Cerver³.

La utilización de estos enclaves litorales para la realización de una pequeña actividad comercial iba ligada fundamentalmente a la necesidad de facilitar la salida a los recursos naturales y las cosechas producidas en los extensos términos de ambos municipios, que contaban con una interesante demanda exterior. Tales eran los casos, entre otros, de la barrilla, el trigo, el esparto o el jabón ilicitano. Para los productores y sectores estrechamente vinculados a la comercialización de estos recursos, la proximidad a los mencionados puntos de embarque representaba una ventaja comparativa, ya que permitía ahorrar costes de transporte frente a la alternativa de tener que conducir las recuas y carretas cargadas hasta Alicante. No obstante, había también otros aspectos que incidían en su preferencia por el embarque directo en sus respectivos distritos: la especial articulación interna de la Bailía General *ultra Sexonam*, como institución encargada de administrar y gestionar los derechos del Real Patrimonio, y la confluencia de varias fiscalidades de naturaleza diferenciada, que recaían sobre el comercio.

En el caso oriolano, las tentativas orientadas a la habilitación de un puerto en su franja costera, concretamente en el paraje conocido como la Torre Vieja, provocó en el tránsito del siglo XVII al XVIII no pocas tensiones con la ciudad de Alicante, que pusieron al descubierto diversos intereses tanto de carácter económico –agrarios, comerciales, fiscales– como institucional⁴. En una coyuntura marcada por claros síntomas de recuperación, con el consiguiente relanzamiento de la actividad mercantil, la posibilidad de romper el monopolio del comercio marítimo que tradicionalmente trataba de imponer

3. José Hinojosa Montalvo, “El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche”, *Mayurqa*, 23-I, 1989, 311-324; y, del mismo: “Comercio, Pesca y Sal en el Cap de Cerver (Orihuela) en la Baja Edad Media”, *Investigaciones Geográficas*, 14, 1995, pp. 191-210; Alfred García Mas y Carolina Martínez i Corbí, “El port del Cap de l'Aljub al segle XVI: primer intent de construcció d'un moll”, *La Rella*, 7, 1989, pp. 23-31

4. David Bernabé Gil, “La disputa sobre el monopolio portuario alicantino en el siglo XVII: los proyectos de Orihuela en la Torre Vieja”, en Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (eds.), *El mar en los tiempos modernos*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2009, vol. I, pp. 249-262

Alicante se convirtió en uno de los objetivos a perseguir. Así, ante las optimistas perspectivas de crecimiento que el despegue del tráfico ultramarino parecía alimentar, cualquier episodio coyuntural podía actuar como detonante para poner en marcha operaciones dirigidas a la consecución de un mayor protagonismo en la actividad mercantil.

Y, en efecto, poco antes de que Orihuela emprendiera su ofensiva en esta dirección, Elche se vio envuelta en una polémica parecida, pero aderezada con algunas peculiaridades propias, derivadas, fundamentalmente, de su condición señorial. Sometida a la jurisdicción de los Cárdenas, desde que en 1470 así lo decidiese Fernando el Católico, Elche era a fines del Seiscientos uno de los núcleos señoriales más relevantes del reino de Valencia, que albergaba a una nutrida y floreciente oligarquía integrada por un pequeña nobleza de propietarios agrarios con intereses vinculados a ciertos sectores mercantiles y fabricantes de jabón. En un nivel superior se situaba la Casa Ducal, con la que los ilicitanos venían manteniendo tensiones seculares, y que también se beneficiaba, a su vez, de determinadas rentas ligadas al movimiento comercial⁵. En este contexto y justo después del intenso bombardeo a que fue sometida la plaza alicantina por la escuadra francesa en 1691, fue cuando se reactivaron las tensiones entre ambas poblaciones, a propósito de la actividad desarrollada en el Cap de l'Aljup, donde el señor había edificado una fortaleza defensiva siglo y medio atrás y a duras penas conseguía mantener un eventual punto de embarque.

No obstante, el origen de los enfrentamientos portuarios entre Alicante y Elche se remonta a tiempos medievales⁶. Ya en época de dominación musulmana El-Idrisi menciona la existencia de un embarcadero en Alicante⁷; y es posible asegurar que durante el reinado de Alfonso X el Sabio se construyó un muelle en dicha localidad⁸. Durante la centuria siguiente creció el tráfico marítimo, al tiempo que comenzaba a organizarse la fiscalización de la actividad comercial. Y para 1433 existe ya constancia documental de que las dos poblaciones referidas tenían sus respectivos embarcaderos, pues la corona conminó expresamente a los comerciantes que operaban por dicho litoral a embarcar y desembarcar sus mercancías en el puerto de Alicante y no en

5. Pedro Ruiz Torres, *Señores y propietarios. Cambio social en el sur del País Valenciano (1680-1840)*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1981; Joaquín Serrano i Jaen, *De patricis a burguesos. Les transformacions d'una oligarquia terratinen: Elx, 1600-1855*, Alicante, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, 1995.

6. Guillermina Subirá Jordana, *Evolución histórica...*

7. Vicente Martínez Morella, *El puerto internacional de Alicante en la Edad Media*. Alicante, 1951, pp. 10-11.

8. Rafael Viravens Pastor, *Crónica de la Muy Ilustre y Siempre Fiel Ciudad de Alicante*. Ed. facsímil de la única de 1876. Ed. por Agatángelo Soler Llorca, Alicante, Gráficas Díaz, 1976, p. 25.

el de Elche (el del Cap de l'Aljup). Únicamente quedaban excluidos de tal obligación los vecinos de Elche y de Crevillente, que podían utilizar el citado "puerto" en virtud de derecho adquirido por la costumbre y por privilegios reales datados en 1358 y 1400⁹.

La actividad portuaria de Alicante siguió creciendo a lo largo del siglo XV y experimentó tal desarrollo que en 1490, al concederle Fernando el Católico el título de ciudad, señaló en el privilegio correspondiente que la población destacaba por su bahía y su muelle, y por acoger a un buen número de mercaderes¹⁰. Durante el siglo XVI, el puerto de Alicante continuó manteniendo una gran actividad, principalmente como centro redistribuidor por el Mediterráneo de los productos ultramarinos y castellanos. El abundante tráfico mercantil, su comparativamente privilegiada fiscalidad y la seguridad de sus murallas atrajeron a muchos comerciantes extranjeros, que se instalaron en la ciudad, propiciando con ello la ampliación del muelle ya durante el reinado de Felipe II. La mayor parte de los costes de la obra fueron sufragados con los impuestos del mar¹¹, entre los cuales destacaban los establecidos por el Real Patrimonio (Aduana, Tiraje, Barcaje, Quema y Vedado), los de la Generalitat valenciana y las sisas que sobre el comercio y la pesca imponía la ciudad¹². El viaje filipino hacia el Atlántico tras la anexión de Portugal redujo la actividad comercial portuaria de Alicante, pero ello no impidió que continuara siendo el motor económico de la ciudad.

Durante el difícil siglo XVII, la posición predominante de la ciudad quedó reforzada al establecerse en las Cortes de 1626 que solo pudiesen ser embarcados o desembarcados productos foráneos en los puertos de Valencia, Vinaroz, Denia y Alicante¹³. Y a finales del Seiscientos, la actividad portuaria era tan importante para la ciudad que el 71% de los ingresos totales del municipio procedían de las sisas del comercio, con unos valores que, algún año, llegaron a rozar las 20.000 libras de recaudación¹⁴.

Por su parte, Elche, que venía utilizando el Cap de l'Aljup como embarcadero durante el siglo XV, trató de obtener también condiciones favorables

9. Archivo Municipal de Alicante [AMA]. Arm. 1, lib. 7, f. 356 (también arm. 2, lib. 1, f. 1).

10. Nicasio Camilo Olivares, *Reseña histórica de la ciudad de Alicante*. Ed. facsímil de la única edición. Alicante, 1863. Imprenta y Litografía de la Vda. de Juan Carratalá. Editada por Agatángelo Soler Llorca. Alicante, 1978, nota 17, p. 14.

11. Guillemina Subirá Jordana, *Evolución histórica...*, pp. 36-41.

12. Archivo de la Corona de Aragón [ACA], CA, leg. 575, doc. 2/39, 47, 53.

13. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/9. Dámaso de Lario Ramírez, *Cortes del reinado de Felipe IV. I. Cortes valencianas de 1626*, Valencia, Universidad de Valencia, 1974, p. 224, ítem 4.

14. Marta Díez Sánchez, *La hacienda municipal de Alicante en la segunda mitad del siglo XVI*. Alicante, Instituto de Cultura "Juan Gil-Albert", 1999, pp. 155-156.

para el fomento de su actividad mercantil. Al poco de hacerse con la titularidad señorial de la villa, el primer marqués de Elche, Gutierre de Cárdenas, intentó consolidar sus atribuciones jurisdiccionales en materia de control comercial, pero, al oponerse Alicante, el enfrentamiento concluyó con una sentencia de Fernando el Católico, dada el 20 de mayo de 1502, en la que se permitía a los naturales de la villa embarcar en el puerto de Santa Pola el trigo y la cebada de sus cosechas, previa licencia otorgada por el baile general del Reino de Valencia más allá de Jijona. Esta concesión sería ampliada al poco tiempo por una resolución dada por Carlos I el 3 de agosto de 1519, en la que el emperador permitía no solo a los vecinos de Elche, sino también a los forasteros, embarcar y desembarcar por Santa Pola todo tipo de mercancías y frutos, contando siempre con la citada autorización del baile¹⁵.

Aunque esta resolución pudo mitigar las controversias que venían manteniendo ambas poblaciones, la ya mencionada disposición de las Cortes de 1626 debió contribuir a reanimarlas, toda vez que permitía una interpretación favorable a las pretensiones alicantinas de erigirse en puerto único del sur valenciano. Una nueva sentencia de la Real Audiencia, de 22 de septiembre de 1643, confirmó, sin embargo, las concesiones obtenidas anteriormente por los ilicitanos. Pero, en 1647, el traspaso de la capitalidad oficial de la Bailía General del Reino de Valencia “ultra Sexonam” desde Orihuela a la nueva sede de Alicante¹⁶ puso en manos de la ciudad un poderoso instrumento de control sobre los intercambios comerciales realizados por los ilicitanos en Santa Pola. Aunque, según había asegurado el tratadista –y asesor de la bailía sureña– Luis Ocaña en 1613, era costumbre que las licencias sobre el tráfico marítimo realizado por los ilicitanos las otorgara el baile alicantino, para evitar posibles fraudes, el nuevo rango adquirido por Alicante en 1647 debía despejar ya, en teoría, cualquier duda al respecto.

Mas no por ello cesaron las pretensiones encontradas en torno a esta materia. En 1681 el duque de Arcos, Aveiro y Maqueda –marqués de Elche– consiguió recuperar cierto margen de acción, al lograr, por disposición de 27 de octubre, que se reconociera validez a las licencias concedidas por el intitulado –de modo un tanto confuso– baile general de Orihuela, o el local de la misma ciudad, en su ausencia¹⁷. Y diez años más tarde estalló un grave enfrentamiento entre el marqués y la villa de Elche, por una parte, y la ciudad y la Junta Patrimonial de Alicante, por otra; que llegó a los tribunales de la Real Audiencia de Valencia y del Consejo de Aragón.

15. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/9 y 74.

16. Armando Alberola Romà: *Jurisdicción y propiedad de la tierra en Alicante, (ss. XVII-XVIII)*, Alicante, Ayuntamiento-Universidad de Alicante, 1984, p. 354.

17. AMA, arm. 5, lib. 58, f. 267.

Entre los días 22 y 24 de julio de 1691, la armada francesa bombardeó Alicante, dejando sus defensas bastante maltrechas¹⁸. La mayoría de los edificios quedaron derruidos y el archivo sufrió un incendio en el que se perdió la mayor parte de los documentos de la ciudad. Y aunque las autoridades locales lograron de la Corona la concesión de una ayuda, tuvieron que hacer frente a las reparaciones con los ingresos que esperaban obtener de las sisas del comercio portuario¹⁹. Si esta vertiente financiera del episodio bélico contribuyó a trastocar profundamente las bases económicas que sustentaban las arcas locales, no menos pernicioso resultó el éxodo de una parte de la colonia mercantil asentada en la ciudad; pues, ante el temor a posibles represalias, algunos mercaderes franceses decidieron abandonar sus residencias alicantinas para instalarse en Elche, con la intención de seguir comerciando a través del puerto del Cap de l'Aljup.

El paraje de Santa Pola quedaba un tanto aislado, ya que distaba más de dos leguas de Elche –a cuyo término y jurisdicción pertenecía– y seis de Alicante. Tenía una veintena de casas, que ocupaban los soldados que defendían el castillo, sin más agua potable que la proporcionada por un algibe. Apenas contaba con defensas para los navegantes o las mercancías, y no disponía de personal para controlar el tráfico e imponer medidas sanitarias a los barcos sospechosos de transportar infecciones. El enclave, en fin, resultaba especialmente adecuado para los fraudes y el contrabando²⁰.

Además, la utilización del puerto de Santa Pola ofrecía presuntas ventajas fiscales, ya que los ilicitanos se consideraban tradicionalmente exentos del pago del derecho de aduana, frente a las pretensiones señoriales de recaudarlo por cesión del Real Patrimonio a su favor –realizada en 1482 por los Reyes Católicos a Gutierre de Cárdenas–. Aunque, en la práctica, el goce de esta franqueza era más una aspiración que una realidad, los vecinos de Elche no dejaron de invocar –frente al marqués– esa supuesta exención, cuyo origen situaban en tiempos inmediatos a la conquista a los musulmanes, en virtud de diversas concesiones reales anteriores a la señorialización de la villa. De hecho, el pago de este impuesto originó múltiples controversias durante casi

18. Víctor Galán Tendero, “El Alicante de 1691 bombardeado”, en alicantevivo.org. Disponible en: <http://www.alicantevivo.org/2009/05/el-alicante-de-1691-bombardeado-1-parte.html> y <http://www.alicantevivo.org/2009/06/el-alicante-de-1691-bombardeado-2-parte.html>

19. Abundan las referencias al bombardeo y al intento de invasión de la Armada francesa. Véanse los siguientes ejemplos: ACA, CA, leg. 575, doc. 2/10, 26, 38, 39, 43, 98. Y también: AMA, arm. 5, lib. 62.

20. Los alicantinos resaltaron en sus argumentaciones las condiciones poco idóneas del paraje de Santa Pola para el tráfico portuario. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/11-17, 22, 31, 34 y 43.

dos siglos²¹; y, al amparo de su indefinición, la cuestión difícilmente pudo eludirse cuando se reactivó la polémica portuaria con Alicante.

En septiembre de 1691, uno de los mercaderes franceses asentados en Elche, Nicolas Trublet, decidió aprovecharse de forma fraudulenta de las posibilidades comerciales y fiscales que ofrecía el uso del embarcadero de Santa Pola. Habiendo fletado un navío genovés para cargar 3.000 quintales de barrilla y sosa, consiguió llegar a un acuerdo privado con un vecino de Elche llamado Diego Agulló, para que hiciese pasar dicha mercancía como propia y evitar así el pago del derecho de aduana. Y, en efecto, una vez conseguida la licencia del baile general de Orihuela, se preparó para cargar el barco, bajo la supervisión del comisario del oficial regio. Desde su residencia alicantina, el gobernador de Orihuela –en su condición de administrador de los derechos reales– tuvo noticia de las intenciones de Trublet y Agulló; y, considerando que lesionaban los intereses de la corona –al eludir el pago del derecho de aduana, en contra de la práctica habitual de los embarcos realizados en el muelle de la ciudad– encargó nuevas pesquisas. Así, consiguió saber que el mercader no pretendía llevar la carga a Génova, sino a Francia, contraviniendo las órdenes reales de no comerciar con dicho país. Y ante tales indicios, envió a Santa Pola a varios oficiales para investigar el asunto. Allí se encontraron con la oposición del gobernador de Elche, quien les impidió realizar su comisión, aduciendo que estaban fuera de su jurisdicción.

En un clima de creciente tensión, durante el embarco de la mercancía aparecieron por Santa Pola muchos alicantinos, que con amenazas forzaron al capitán del barco a marcharse sin completar la carga. Escribió entonces el gobernador de Elche al de Alicante para recriminarle por permitir el uso de la violencia; y este respondió deteniendo a un ilicitano llamado Gaspar Agulló, y confiscándole su carro y sus mulas. Reaccionó el de Elche encarcelando a algunos de los causantes del incidente²², mientras los afectados enviaban sendas súplicas al rey, que, por mediación del virrey, el marqués de Castel-Rodrigo, ordenó que compareciesen ante la Real Audiencia de Valencia para dirimir allí sus diferencias.

El 1 de octubre de 1691 comenzó la vista del caso. El procurador patrimonial de Alicante suplicó que no se permitiesen los embarcos y desembarcos en Santa Pola, a menos que contasen previamente con la licencia del baile

21. Archivo Municipal de Elche [AME], P.O., LI. El tenor del privilegio, poco preciso, dio origen a reivindicaciones de las dos partes, como explica Arturo Gil i Fernández, *Elx a l'època de Ferran el Catòlic*. Tesis doctoral inédita, Universidad de Alicante. Alicante, 1991, ff. 308-310. Por otra parte, conocemos que la aduana permitía al marqués cobrar el 5% de las mercancías vendidas por naturales y forasteros en la villa y su término. Pedro Ruiz Torres, *Señores y propietarios...*, pp. 108-109.

22. El incidente es descrito con gran detalle en ACA, CA, leg. 929, doc. 244/2-6. AMA, arm. 5, lib. 62.

general del Reino de Valencia más allá de Jijona, residente en Alicante, o en su ausencia, del baile local y Junta Patrimonial de dicha ciudad. Y el duque de Arcos y la villa de Elche reivindicaron su derecho de que tanto ilicitanos como forasteros pudiesen embarcar y desembarcar todo tipo de mercancías en Santa Pola, siempre que contasen previamente con la licencia del baile general de Orihuela o el local, en su ausencia. A instancias del duque, que movió sus hilos en la corte, y, tras consulta con el Consejo de Aragón, Carlos II ordenó al virrey que tomase las medidas oportunas para que, hasta la resolución del pleito, nadie embarazase la actividad portuaria de Santa Pola de acuerdo con las condiciones de los privilegios y sentencias que la legitimaban²³.

También los alicantinos se personaron en Madrid y lograron que el monarca concediese letras reales *videndi et reconoscendi* para llevar el pleito al Consejo de Aragón. Ello que invita a pensar que, teniendo en cuenta los precedentes judiciales, sospechaban que la resolución de la Audiencia iba a favorecer a la parte ilicitana. La vista de la causa en la Audiencia se demoró durante casi un mes, debido fundamentalmente a la oposición alicantina. La necesidad de los ilicitanos de normalizar el tráfico comercial por Santa Pola les llevó a transigir cautelarmente con las exigencias de sus rivales. Por ello, tras realizar las protestas oportunas, solicitaron la inmediata reanudación de las actividades portuarias en Santa Pola, mientras se resolvía el pleito, aunque fuera con la licencia del baile general del reino de Valencia más allá de Jijona, residente en Alicante, o en su ausencia, del baile local y Junta Patrimonial de dicha ciudad. Y en esos términos fue dictada sentencia por la Audiencia de Valencia, el 27 de octubre, y la correspondiente orden de ejecución, dos semanas más tarde.

Disconformes los alicantinos con la decisión provisional, acudieron a Madrid para solicitar de nuevo reales letras *videndi et reconoscendi* con la intención de que el pleito se resolviese en el Consejo de Aragón. Y aunque el 14 de noviembre lograron inicialmente su objetivo, la vista del pleito en el Consejo aún habría de demorarse algunos meses.

A principios de febrero de 1692, bajo el peso acuciante de los problemas financieros que aquejaban a las arcas municipales alicantinas, las autoridades consistoriales pretendieron cobrar las sisas municipales en Santa Pola, tal como hacían con los embarcos y desembarcos que se realizaban en el muelle de la ciudad. Las de Elche, pretendiendo lo mismo, al pertenecer a su término el Cap de l'Aljup, reclamaron para sí dicha percepción ante el virrey y la Real Audiencia, originando así un segundo pleito, cuando aún el primero se hallaba inconcluso. A mediados de marzo, la villa propuso a la Audiencia el secuestro de las sisas de Santa Pola y su depósito en manos de sus autoridades

23. ACA, CA, leg. 929, doc. 244/2.

municipales -justicia y jurados- hasta la resolución del litigio. Y como la súplica no fue atendida, a principios de mayo volvió a reclamar la percepción de las sisas, con el compromiso de restituirlas a los alicantinos en el caso de que ganasen el pleito. Enterados de tales peticiones, los representantes de la ciudad presentaron la misma suplicación, pero a la inversa; propusieron quedar como depositarios de los tributos, con la condición de entregárselos a los ilicitanos si estos ganaban la lite²⁴.

Al rechazar la Audiencia ambas peticiones, las partes acudieron al Consejo de Aragón. Alicante lo hizo por la vía jurídica, consiguiendo el 20 de mayo nuevas letras reales *videndi et reconoscendi*. Pero Elche siguió una estrategia distinta, que se revelaría más acertada. El 4 de junio, el duque de Arcos presentó ante el citado Consejo, por vía de gobierno, un memorial en defensa de los derechos de su villa y marquesado. Justificó la legitimidad de los embarcos y desembarcos de Santa Pola, con licencia del baile general o el local de Orihuela. Comentó la existencia de disturbios entre las poblaciones de Alicante y Elche. Reclamó las sisas municipales y los derechos señoriales de aduana procedentes de dichas actividades comerciales. Y solicitó el depósito cautelar de dichas sisas en manos del arrendador de sus rentas en Elche, con el compromiso de entregarlas a quien ganase el litigio²⁵.

Pese a que tal reclamación del derecho de aduana era contraria a los intereses reales, Carlos II aceptó sus peticiones y el 7 de junio envió una real orden al virrey que tendría una gran repercusión en el desarrollo del pleito. En ella, le mandó que tomase las medidas oportunas para que prosiguiesen los embarcos y desembarcos en Santa Pola, con licencia del baile general “della Sexona” o el local de Alicante en su ausencia, y para que las sisas generadas por dichas actividades comerciales fuesen recolectadas y quedaran en secuestro por un depositario de Elche, con las precauciones señaladas. Y además, le indicó que le informase de todas las acciones encaminadas a la ejecución de dicha real provisión.

La noticia del despacho favorable a Elche tardó dos meses en llegar a Alicante. Sus autoridades comenzaron entonces a preparar un memorial y ganaron algún tiempo al conseguir que el monarca enviase una carta al virrey, el 25 de agosto, ordenándole que escuchase las alegaciones del síndico de Alicante y recabara el parecer de la Audiencia antes de remitirle el informe demandado. En cumplimiento de la nueva orden, el marqués de Castel-Rodrigo procedió de inmediato al nombramiento del arrendador de las rentas

24. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/38-39 y 76. Y Archivo Histórico Nacional [AHN]. Consejos, leg. 22005-4, n.º 4.

25. Archivo del Reino de Valencia [ARV], Real Cancillería, 594, ff. 67-68. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/3.

del duque en Elche, Joseph Auzias Espuig, como “colector, administrador y exactor” de las sisas de Santa Pola²⁶.

El 22 de septiembre los alicantinos presentaron el informe al virrey, en el que mostraban los perjuicios ocasionados por la aplicación del “despacho del duque” –pues así se conocía la real carta de 7 de junio– no solo a los intereses de la ciudad –por la pérdida de las sisas y del control sobre las licencias–, sino también a los de la corona, ya que confirmaba el derecho del duque a percibir la aduana y daba pie al crecimiento de los fraudes, el contrabando y las amenazas contra la salud pública. Y, además, resaltaron que desde los incidentes de septiembre de 1691 no se habían producido enfrentamientos populares ni institucionales entre las partes. Mientras la Audiencia analizaba la documentación del caso, los alicantinos realizaron nuevas gestiones en la corte, suplicando la revocación del “despacho del duque” y la resolución judicial de la causa, hasta obtener provecho de su insistencia. El 6 de octubre, Carlos II decidió anular las provisiones emitidas por la vía de gobierno y resolver el pleito por la jurídica en el Consejo de Aragón²⁷.

Mientras tanto, las partes vivieron momentos de gran tensión como consecuencia de la ejecución del “despacho del duque”. A principios de octubre, un vecino de Elche, Diego Llofriú, y un pechero, Felipe Valentín, solicitaron licencias para embarcar en Santa Pola 40 quintales de jabón que pretendían vender en Cartagena. Tuvieron graves problemas con el gobernador –administrador de las rentas reales– y con el baile local de Alicante, a quienes tuvieron que pagar la aduana y las sisas, respectivamente²⁸.

Mientras en el embarcadero del Cap de l'Aljup se enrarecían las relaciones entre las partes implicadas, el 14 de octubre salían finalmente de Valencia, con destino a Madrid, el memorial de Alicante y el informe de la Audiencia, que favorecía claramente las pretensiones ilicitanas²⁹.

Los magistrados reafirmaron la legitimidad del uso del puerto de Santa Pola. Declararon extemporáneos los supuestos perjuicios ocasionados a la real hacienda y a la sanidad pública, argumentando que debieron tenerse en cuenta cuando se realizaron las concesiones regias. Se mostraron escépticos ante la posibilidad de que los ilicitanos perjudicaran al derecho real de aduana, al haber aceptado realizar sus operaciones comerciales en Santa Pola con licencia del baile general y cumpliendo las disposiciones de la sentencia de

26. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/2, 11-13, 15-17, 32, 44 y 79. ARV, Real Cancillería, 594, ff. 67-68. AHN, Nobleza, Baena, C2, D. 214

27. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/26, 31, 47, 48 y 60.

28. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/10, 26, 39, 47, 48, 53, 56-59, 80, 88-90, 98, 107 y 109.

29. ARV, Real Cancillería, 594, ff. 116v-117v. Y ACA, CA, leg. 575, doc. 2/34-38.

1643 y del referido *Llibre de capitols* de Luis Ocaña³⁰. Concedieron su apoyo al “despacho del duque”, tras considerar las medidas reales como un remedio temporal para evitar males mayores. Desestimaron las acusaciones alicantinas contra el duque por haber utilizado supuestas falsas informaciones. Ratificaron la comisión de Joseph Auzias, considerando suficiente garantía su compromiso de entregar las rentas a la parte ganadora del litigio. Y rechazaron la pretensión alicantina de percibir las sisas en Santa Pola, al estar en el término del Marquesado de Elche.

Ante el revés sufrido, los alicantinos aceleraron sus gestiones en Madrid y el 22 de octubre lograron que el monarca decidiese la suspensión del “despacho del duque” y remitiera la resolución de la causa a la vía judicial en el Consejo de Aragón. Mientras tanto, no faltaron intentos por ambas partes para imponer situaciones de hecho que pudieran resultar beneficiosas de cara a sus respectivas pretensiones. Así, el 21 de octubre, el procurador patrimonial y el síndico de la ciudad de Alicante solicitaron al baile local que suspendiese la concesión de licencias para el tráfico por Santa Pola hasta que se acordasen las condiciones que los solicitantes habían de cumplir. El baile no aceptó la suplicación, pero sí aseguró que las autorizaciones serían concedidas siempre que se cumpliesen los requisitos establecidos en las sentencias de la Real Audiencia y por la “costumbre immemorial”³¹.

En el ambiente de relativa indefinición en que se desenvolvía la actividad mercantil, ese mismo día llegó a Alicante un ilicitano llamado Jaume Alisent con la intención de conseguir licencia para desembarcar una carga de 20 sacos de avellanas que había comprado en Santa Pola al comerciante catalán Jusepe Llopis. Tras diversas dilaciones, Alisent logró solicitar la licencia en el tribunal de la Bailía y recibió un pliego de instrucciones que suponían importantes novedades respecto a la práctica habitual. El baile le requirió que presentase un manifiesto del patrón del barco, o de su escribano, que especificase con detalle la carga que se iba a desembarcar; un certificado del pago o del acuerdo de satisfacción del real derecho de aduana; otra “certificatoria” del pago de las sisas de la ciudad; y una fianza del pago de los gastos del desplazamiento a Santa Pola del comisario del baile, el guarda y el escribano que habían de supervisar el desembarco. Alisent se negó a aceptar las condiciones y se quedó sin licencia. Por su parte, el mercader catalán Jusepe

30. Esta afirmación es un tanto sorprendente, teniendo en cuenta que el duque de Arcos reivindicaba la percepción de la aduana y que los vecinos de Elche aspiraban a la exención de dicho impuesto. Existe una versión online del tratado de Ocaña. Luis de Ocaña, *Llibre de capitols ab los quals se arrenden y collecten los drets Reals que te sa Magestat en la Governacio y Bathia general de Oriola y Alacant ab les declaracions de com se executen y practiquen / fetes per... Luis de Ocaña...* Impreso por Agustí Martínez. Orihuela, 1613, p. 158. Disponible en: http://alfama.sim.ucm.es/dioscorides/consulta_libro.asp?ref=B17849408&idioma=0

31. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/40, 42 y 47.

Llopis también trató por su cuenta de obtener la licencia para vender las avellanas y cargar el barco de cebada, pero su intento fue igualmente vano y acabó poniendo rumbo a Cartagena³².

No solo los comerciantes hallaron problemas. El administrador Auzias trató inútilmente en dos ocasiones de conseguir que le entregasen las tarifas de la sisa de la ciudad. Tampoco acompañó el éxito al procurador patrimonial real y al síndico de Alicante cuando solicitaron al virrey que decretara la suspensión de la concesión de licencias, ante la negativa de los ilicitanos a aceptarlas. En vez de ello, el virrey ordenó al baile alicantino que entregase la tarifa de las sisas a Joseph Auzias, aclarando que los solicitantes de licencias para Santa Pola no tenían que pagar ni las sisas municipales, ni los gastos del guarda y escribano que habían de asistir al comisario del baile durante los embarcos y desembarcos; únicamente –insistía– habían de satisfacer el derecho real de aduana³³.

Las determinaciones del virrey obligaron a los alicantinos a reaccionar con celeridad. Y apenas un par de semanas más tarde lograron que el rey instara al virrey a decretar anulación de la comisión otorgada al secuestrador de las sisas, hasta que resolviera el Consejo³⁴.

Mientras tanto, las tensiones entre alicantinos e ilicitanos siguieron creciendo durante el mes de diciembre de 1692. Hábilmente, el duque aprovechó la coyuntura para recabar diferentes informaciones de testigos sobre todos los abusos sufridos³⁵. Dos destacan entre ellos: una agresión del gobernador a un comerciante ilicitano llamado Nicolás Miralles, y otro episodio violento protagonizado por el alicantino Luis Moreno, que hirió con una daga a un ilicitano al grito de “Mueran que son de Elche”, provocando un tumulto popular en la ciudad.

Tras las fiestas navideñas, el duque presentó en Madrid un nuevo memorial y, en atención a los problemas de orden público, rogó la reposición del despacho del 7 de junio y la obtención de una autorización para que el administrador Auzias –o quien se estimase oportuno– pudiera conceder licencias para Santa Pola, en calidad de baile interino o de lugarteniente de baile³⁶.

Pese a la rápida oposición alicantina, Carlos II, especialmente impresionado por el ataque sufrido por los ilicitanos al grito de “Mueran los de Elche”, ordenó al virrey que investigase los acontecimientos, castigase los excesos y evitase nuevos escándalos. Y finalmente decidió enviar toda la

32. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/47, 60 y 86.

33. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/44, 46, 62-66, 98 y 108.

34. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/64-67, 82 y 107.

35. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/85-90. Los testimonios presentan todo lujo de detalles sobre los incidentes.

36. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/91 y 98.

documentación del caso a la Real Audiencia para que la analizase y le remitiese su parecer³⁷.

Tras dilatar varios meses su respuesta, el 12 de mayo de 1693 los magistrados trasladaron su dictamen al virrey, quien lo envió finalmente al monarca³⁸.

La Audiencia rechazó las acusaciones alicantinas de que el duque había conseguido el despacho del 7 de junio utilizando falsas informaciones. En cuanto a las sisas, desestimó la pretensión de Alicante de cobrarlas en el puerto de Santa Pola, por estar en el término y jurisdicción de Elche; y ratificó la licitud de su secuestro cautelar como remedio temporal de los potenciales daños que se pudiera causar a la villa. Aprobó la percepción por el duque del derecho de aduana, aunque perjudicara a la Real Hacienda, al tomar en consideración los privilegios y sentencias reales favorables al marqués de Elche. En cambio, no se pronunció acerca de la hipotética exención del pago del tributo por los vecinos de la villa. Y sobre las licencias, denegó la petición del duque de que se le diese la facultad de su concesión al secuestrador de las sisas y recomendaron que las siguiesen otorgando el baile general del Reino de Valencia “*ultra Sexonam*” o el local de Alicante en su ausencia, pero estableciendo penas en caso de que ocasionaran algún agravio a los que quisieran comerciar desde el puerto de Santa Pola.

No hemos podido localizar la sentencia real del caso en el Consejo de Aragón. De cualquier forma, consideramos que lo más probable es que Carlos II lo resolviese de acuerdo con el parecer de la Real Audiencia. Prueba de ello es que en un documento fechado el 2 de junio de 1700, la duquesa de Aveiro y Maqueda, marquesa de Elche, dio por ganado el juicio al solicitar al monarca que advirtiese a las autoridades alicantinas que no podían reclamar el cobro de sisas de las actividades portuarias de Santa Pola, al estar fuera de su territorio y jurisdicción³⁹.

37. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/73, 91, 93, 95, 102, 103 y 104.

38. ACA, CA, leg. 575, doc. 2/107.

39. ACA, CA, leg. 577, doc. 57/6.