

EL EXPANSIONISMO COMERCIAL BRITANICO EN EL PAIS VALENCIANO: EL PROYECTO DE CREACION DE PUERTO FRANCO EN ALACANT EN 1706 (*)

María del Carmen PÉREZ APARICIO
Universitat de València

La convocatoria del Congreso Histórico “Ciudad y mar en la Edad Moderna “y la posibilidad de efectuar alguna aportación al mismo ha exigido, al menos por mi parte, una primera reflexión sobre el citado binomio. Descartado, de entrada, cualquier planteamiento que disociara ambos factores, es indudable que, desde cualquier ámbito, la ciudad y el mar ofrecen un abanico muy amplio de perspectivas de análisis, derivadas todas ellas del elemento fundamental que el mar aporta como medio de comunicación. Intercambios humanos, culturales, comerciales y de diversa índole constituyen toda una gama de posibilidades de estudio.

Sin embargo, y a poco que se profundice en la reflexión, se perciben inmediatamente las diferentes formas de relación posibles entre la ciudad y el mar. Mientras que el mar constituye por así decirlo un factor geográfico inmutable en el devenir de una ciudad, ésta, es decir, los hombres que la han hecho posible, pueden aprovechar más o menos y de diferente manera esa circunstancia en función de sus intereses. Dicho de otra forma, se puede vivir en mayor o menor medida del mar o de espaldas al mar.

Proyectadas estas reflexiones en el caso concreto del País Valenciano, lo primero que hay que resaltar es su desarrollo a lo largo de la costa mediterránea. Esta fachada marítima que transcurre de norte a sur ha tenido una gran influencia a lo largo de su historia que nadie cuestiona, ni éste es el momento de valorar porque ha configurado la forma de ser de un pueblo y en consecuencia se halla todavía viva. No hay que olvidar que el Mediterráneo constituye el vehículo de difusión más amplio del nuevo sistema organizativo de la vida en común surgida en las llanuras del creciente fértil y del río Nilo y más tarde enriquecido por la cultura griega, hasta el punto de que toda la costa oriental de la Península Ibérica asimiló con mucha más rapidez las aportaciones de dichas culturas que la zona interior o que la parte de la costa atlántica y cantábrica. Es decir, en la antigüedad la ciudad y el Mediterráneo aparecen como elementos indisolubles y la difusión de la polis griega sobrepasa la línea costera para alcanzar líneas de difusión cultural mucho más amplias y sin contacto físico con el mar. No obstante en

la época moderna el concepto de ciudad responde más a un carácter jurídico, lo que equivale al reconocimiento de una situación privilegiada, que a la reunión de los diversos factores que la confieren. Así, aunque en el antiguo Reino de Valencia existían numerosos núcleos de población situados en la línea costera, vinculados en mayor o menor medida a las actividades marítimas, sólo cuatro de ellos gozaron de categoría jurídica de ciudades. Estos fueron: Valencia, Gandía, Denia y Alacant. No obstante este común denominador esconde algunas diferencias importantes.

En primer lugar hay que constatar el distinto tipo de emplazamiento. Así la capital del reino, al igual que Gandía, se encuentra ubicada a una cierta distancia de la costa, debido al carácter abierto de ésta y en consecuencia a las nulas posibilidades defensivas o de abrigo de las embarcaciones, lo cual en una época en que la construcción artificial de un puerto comportaba no sólo dificultades técnicas sino que exigía un desembolso considerable, era un elemento negativo. De ahí su situación en las zonas más bajas de la llanura generadas por los aluviones de los ríos Turia y Serpis, respectivamente.

Por el contrario, las otras ciudades costeras, Alacant y Denia, se hallan ubicadas en la misma línea de costa aprovechando la primera el abrigo natural que ofrecen los cabos de l'Horta en el norte y de Santa Pola en el sur, lo que establece unas condiciones naturales favorables para la navegación incrementadas por las posibilidades de defensa que aportaba el Benacantil, pequeña elevación a cuyos pies se extendía la ciudad. En el caso de Denia es también una pequeña prominencia en el terreno la que mediante la fortificación como castillo ofrece una defensa adecuada a la costa.

En cuanto a su situación, las diferencias son igualmente notables. Dejemos aparte por su menor relevancia los casos de Gandía y Denia que en cierta medida comparten características con los dos restantes.

La ciudad de Valencia se encuentra situada en el centro del arco que ocupa la llanura aluvial del Turia y que configura la comarca de l'Horta. Las excelentes condiciones del suelo, la benignidad del clima y el amplio desarrollo de los sistemas de regadío hacen de ésta zona una eminentemente agrícola. El mar ocupa pues un lugar secundario en las actividades económicas de la ciudad de Valencia que carece de puerto natural y se encuentra ante graves dificultades técnicas y financieras para construirlo.

Por el contrario la ciudad de Alacant se encuentra situada en una zona árida, de poca pluviosidad, como la huerta de Valencia, pero a diferencia de ésta carece de recursos fluviales que compensen la escasez de lluvias. El pantano de Tibi, construido a finales del siglo XVI para regular el curso del río Montnegre era totalmente insuficiente para paliar la aridez del suelo. Sin embargo las buenas condiciones de su puerto natural la convirtieron ya en la Edad Media en uno de los mejores puertos de la Península. Las actividades comerciales hicieron de Alacant no sólo el enclave marítimo más importante del País Valenciano, sino el punto de salida al mar más próximo de Castilla la Nueva y Murcia. Esta sería la base fundamental de su economía, una ciudad que vive de y para el mar (1).

El contraste con el *cap i casal* del Reino no puede ser más evidente. Eso no quiere

decir que la ciudad de Valencia no desarrollara una actividad marítima importante. El escaso calado de sus aguas impedía el atraque de barcos de mayor tonelaje, pero esta dificultad era subsanada por la existencia de embarcaciones de menor porte que acercaban a la playa las mercancías. Por otro lado la falta de un puerto natural fue lo que motivó a la *ciutat* a la construcción de un puente de madera que, al adentrarse en el mar, permitiera el atraque de los navíos. Las dificultades de este proyecto eran tales que hasta el siglo XIX la ciudad de Valencia no pudo contar con unas instalaciones adecuadas (2).

De esta breve panorámica se colige fácilmente la importancia marítima y comercial de la ciudad de Alacant en la Edad Moderna. De ahí también el interés demostrado por las potencias aliadas, especialmente por Gran Bretaña, durante el conflicto sucesorio a la corona española.

Desde el primer momento se puso de manifiesto que los intereses dinásticos en pugna constituían la cobertura de planteamientos eminentemente económicos y comerciales. Por parte de Francia estos objetivos se vieron claros desde la llegada del duque de Anjou al trono de los Habsburgo cuando los comerciantes franceses residentes en Alacant solicitaron a través del embajador en Madrid, Harcourt, determinadas exenciones impositivas. Aunque este intento no pudo prosperar, la declaración de guerra en 1701 ofreció a Felipe V la ocasión de decretar la ilegalidad del comercio con los aliados desde el 11 de septiembre, momento a partir del cual el comercio exterior valenciano quedó prácticamente monopolizado por los comerciantes y embarcaciones franceses (3).

La activa presencia británica, desde sus inicios, en la configuración del bloque aliado europeo que apoyaba la candidatura del Archiduque Carlos tenía como objetivo político el evitar la consolidación de la hegemonía continental borbónica, pero también el que la herencia hispánica ofreciera a la casa de Anjou la posibilidad de convertirse en la primera potencia colonial gracias a la incorporación también de los vastos territorios españoles. En consecuencia la contienda habría de realizarse pues con una proyección extraeuropea clara.

Se ha repetido ya muchas veces que los intereses de las potencias aliadas, y en consecuencia los de Inglaterra también, se cifraban en el mantenimiento del *statu quo* reflejado en los tratados de Westfalia. En efecto, en este sentido hay que entender la actitud británica. Pero sería erróneo pensar que Gran Bretaña cifraba en este equilibrio político todas sus aspiraciones. A través de su actitud a lo largo de la guerra y reflejado en los documentos conservados en el *Public Record Office* se trasluce que el punto de mira británico no era sólo el de mantener la herencia española fuera de la órbita borbónica, sino el de aprovechar la desaparición de la hegemonía política habsburguesa en Europa para romper el monopolio español del comercio con América y consolidar así la política imperialista colonial británica. Equilibrio político europeo sí, pero como punto de partida del expansionismo colonial de Gran Bretaña.

A través de la documentación ya mencionada aparecen dos objetivos fundamentales en esta política, de un lado el interés por penetrar en la red monopolista del comer-

cio con las colonias americanas y en segundo lugar, afianzar su presencia en el Mediterráneo español y evitar así que las primeras medidas del nuevo rey Borbón hicieran desaparecer de este ámbito a los navíos ingleses cuya presencia, desde el siglo XVII, iba siendo cada vez más notable.

Es de sobra conocido que los aliados establecieron en Lisboa la base de lanzamiento de su ofensiva antiborbónica en un intento de llevar la lucha al mismo corazón de la monarquía. En este sentido el primer objetivo lo constituyó la Corona de Aragón, cuya sublevación obligaría a Felipe V a tener que acudir con sus tropas a dos frentes peninsulares. En efecto el proyectado desembarco en Barcelona constituía la máxima preocupación de los aliados durante la primavera y parte del verano de 1705, incluidos los almirantes de la flota inglesa, el conde de Peterborough y Sir Cloudeshy Shovel. Este proyecto había exigido no obstante, el establecimiento de una cabeza de puente en el sur de la monarquía desde la cual poder lanzar su ofensiva definitiva sobre Cataluña y así en 1704 una escuadra anglo-holandesa comandada por el almirante Rooke ocupaba Gibraltar. A pesar de los intentos realizados, Cádiz continuó en manos borbónicas cuando sin duda era éste el principal objetivo aliado por la importancia estratégica y sobre todo comercial de esta ciudad, convertida en un centro muy activo dada la proximidad de Sevilla y la formación de redes de contrabando que eludían el control de la Casa de Contratación. No cabe duda de que Cádiz cumplía todos los requisitos exigidos por los intereses británicos para la ruptura del monopolio comercial español.

Pero cuando los intereses económicos británicos aparecen claramente reflejados es tras el desembarco aliado en Barcelona y la proclamación del Habsburgo como rey bajo el nombre de Carlos III. La consolidación aliada en la Corona de Aragón aconseja a la reina Ana a designar a James Stanhope como enviado extraordinario y hacerle presente una serie de advertencias para que, con motivo de la presentación de credenciales, hiciera llegar al nuevo rey los planteamientos británicos. Según estas instrucciones Stanhope debería tener especial cuidado de que no ocurriera nada perjudicial al comercio británico, así como de proteger los intereses de los súbditos que comerciaban con cualquiera de las colonias inglesas de Europa o América, garantizar la puntual observancia de la inmunidad y los privilegios de los cónsules establecidos o por establecer en los dominios de Carlos III y obtener por todos los medios las condiciones más ventajosas para poder comerciar con los dominios del Habsburgo en Europa y América. (4)

La última de las puntualizaciones es la que, sin duda, más preocupaba en Londres, hasta el extremo de que en una carta del secretario real Hedges a Stanhope, fechada el 7 de febrero de 1706, se hace referencia a que ya están ultimados los preparativos para una expedición a las Indias occidentales por tierra y mar, organizada desde Jamaica, incluidos los manifiestos que el gobernador en ésta debía promulgar. (5)

La ofensiva diplomática británica se incrementó a partir de junio de dicho año con el nombramiento de Peterborough como embajador extraordinario ante la corte habsburguesa. De nuevo se reiteran las instrucciones dadas a Stanhope para que ambos intenten llevar a término la discusión y conclusión de un tratado elaborado en Londres

para regular las relaciones comerciales. Se trataba de aprovechar los excelentes servicios prestados por el conde de Peterborough en la campaña militar de la primavera y de rentabilizar la importancia de la ayuda financiera y militar prestada por la reina Ana para obtener en beneficio de sus súbditos un tratamiento especial (6).

La ocupación de Madrid por los aliados en junio de 1706 hizo que los representantes de la reina Ana consideraran llegado el momento de proyectar sobre las colonias la nueva situación política y militar (7) y plasmar en el papel las proyectadas nuevas relaciones comerciales entre Gran Bretaña y España. Las impresiones de Stanhope respecto de la conclusión de los tratados no podían ser mejores a principios del otoño de 1706, tras la rápida retirada de Carlos III y sus tropas de Madrid ante la contraofensiva borbónica. El enviado de la reina Ana consideraba que la clara actitud antihabsburguesa de los castellanos, principales beneficiarios del comercio con América, uniría a británicos y a la Corona de Aragón, principales bastiones del austracismo, en el objetivo común de romper el monopolio de Castilla. De hecho, Carlos III ya había concedido a los catalanes dicho privilegio y era de esperar que si se celebraban también cortes en Valencia se ampliara dicha concesión.

Ante las optimistas impresiones de sus representantes, la corte de Kensington decidió enviar a Stanhope el 21 de noviembre de 1706 un proyecto de tratado comercial así como el borrador del privilegio de asiento de negros en favor de la reina y sus súbditos por una duración de diez años y por un total de 48.000 negros (8). En cuanto al proyecto de Tratado de Comercio y Navegación la propuesta británica establecía (9) la libertad de los súbditos de la reina Ana para comerciar con cualquiera de los dominios españoles, incluidos los peninsulares, donde los británicos podrían traer las mercancías de las colonias inglesas con el mismo tratamiento fiscal que tuvieran los españoles (artículo 4). Los productos importados por los británicos sólo pagarían los impuestos sobre el consumo o arbitrios transcurridos seis meses desde su desembarco, o una vez vendidos (art. 5). Los súbditos británicos podrían llevar a España en sus embarcaciones cualquier producto de Berbería sin estar obligados a pagar otros derechos que los ordinarios (art. 6). *Se les autorizaba también a tener un capellán si así lo deseaban* (art. 7). Para prevenir controversias sobre los diferentes impuestos se confeccionaría una tarifa a fin de que una vez publicada obligara a su estricto cumplimiento (art.8). Todos los botines de guerra tomados por cualquier embarcación británica serían considerados como mercancías inglesas con los privilegios correspondientes(art.9) (10).

Es en este contexto en el que hay que situar la pretensión británica de convertir Alacant en puerto franco. No era ésta la primera intentona de obtener uno, pues la ocupación de Gibraltar desde 1704 había dado pie a la declaración de puerto franco, si bien los resultados no habían sido del todo satisfactorios (11). La presencia y casi podríamos decir el dominio aliado del Mediterráneo hizo pensar a los británicos en la conveniencia de consolidar el comercio que tradicionalmente venían manteniendo con Cataluña y el País Valenciano.

En este sentido los intereses británicos y los de la Corona de Aragón eran perfectamente complementarios, mientras que esta última entraba en confrontación con los in-

tereses franceses en aquellos productos de los que Francia, como país mediterráneo, era productora. La alianza en torno al Habsburgo no hacía sino responder también a intereses económicos como lo prueba la favorable acogida dispensada en las costas valencianas a la escuadra aliada en las visitas que ésta realizó en 1703 y 1704, antes del inicio de la sublevación (12).

En cuanto a la pretensión británica de romper la rígida estructura del comercio español, ni que decir tiene que coincidía plenamente con una vieja aspiración de catalanes y valencianos que ya se habían pronunciado en anteriores ocasiones por suprimir el monopolio sevillano del comercio con América y por el establecimiento de puertos francos en sus costas. En este mismo congreso, el profesor García Martínez presenta una comunicación sobre la pretensión de crear un puerto franco en Valencia en 1679. Igual planteamiento se venía haciendo en Cataluña donde las críticas a los excesivos impuestos arreciaban en la misma medida en que se preconizaban nuevas ideas que revitalizaran el comercio. El *Fénix de Cataluña*, de Narcís Feliu de la Penya, que se publica en Barcelona en 1683 recoge como dos objetivos a alcanzar, entre otros, la participación catalana en el comercio con América y la concesión de un puerto franco para Barcelona (13). Ambas aspiraciones fueron resueltas en parte en las primeras cortes celebradas en Barcelona por Felipe V en 1701-1702 respondiendo así a los deseos de la bueguesía catalana (14). En la convocatoria de cortes para el Reino de Aragón hecha por Felipe V en 1701, los aragoneses pudieron también plantear sus viejas aspiraciones de encontrar una salida al mar a través del puerto de Vinaròs, si bien las dificultades surgidas en el desarrollo de las discusiones obligaron a prorrogarlas (15).

Todas estas aspiraciones fueron planteadas también durante el reinado de Carlos III. En las cortes celebradas en 1705-1706 se aprobó la creación de un puerto franco en Barcelona, la ampliación a cuatro -Felipe V había autorizado sólo dos- de los barcos que Cataluña podía enviar para comerciar con América, así como otras medidas favorables al comercio (16). En el caso de la ciudad de Valencia, la rendición a las tropas austracistas en diciembre de 1705 fue aprovechada para obtener de los generales austracistas Baset y Nebot la promesa de que cuando Carlos III reinase también en Castilla se concedería a los valencianos el privilegio de poder comerciar con aquella y con todos los dominios de la monarquía francamente, *como si todos fueran un mismo reino y provincia*, sin limitación alguna (17).

Alacant se incorpora a la causa austracista en fecha relativamente tardía, esto es, en agosto de 1706. Aunque los generales de la escuadra aliada que llevó al Archiduque a Barcelona un año antes discutieron con éste la posibilidad de llevar a cabo un ataque a la ciudad a su paso frente a ella, la idea fue finalmente desechada y prevaleció el criterio de concentrar el máximo esfuerzo sobre Barcelona e iniciar la sublevación en el País Valenciano en una zona como la Marina, donde era más fácil y menos costoso cualquier desembarco. Posteriormente hubo algunos intentos de ocupar la ciudad, pero la concentración de tropas borbónicas y la existencia de un recinto fortificado, así como la ayuda enviada desde Murcia, obstaculizaron este proyecto hasta que una escuadra aliada y un asedio en toda regla consiguieron la rendición de la ciudad primero, el 8 de agosto, y del castillo después, el 7 de septiembre (18).

La petición del cónsul británico en Alacant para crear el puerto franco se formula en la carta que éste, Nicolás Herne, escribe al secretario real Hedges el 24 de junio de 1706, cuando ya se habían iniciado los preparativos para el asedio. No es casual, como ya hemos reflejado antes, que la demanda de tal condición se hiciera en favor de Alacant, ya que existe constancia de que a fines del siglo XVII era ya muy sólida la presencia comercial de ingleses y holandeses en el Mediterráneo español y el puerto de Alacant uno de los más frecuentados por estas flotas y sede de representaciones consulares de ambos países, así como de Francia, ciudades hanseáticas del Imperio, Dinamarca, Suecia, Génova, Venecia y Roma.

Los productos objeto de intercambio a través del puerto de Alacant con Inglaterra y Holanda eran muy variados. Se importaban entre otros pescas saladas, trigo, plomo, hierro, estaño, manufacturas de lana y productos de las Indias Occidentales. Se exportaban vinos, almendras, anises, barrilla, sosa, seda, arroz, pasas y aceite, entre otros. La declaración de guerra por parte de los aliados y la prohibición borbónica de comerciar con aquellos habían paralizado en parte las actividades comerciales alicantinas y perjudicado notablemente los intereses aliados y valencianos.

Sólo las medidas defensivas llevadas a cabo en el puerto por Felipe V permitieron mantener la actividad. Las obras se proyectaron a consecuencia del bombardeo francés de la ciudad en 1691, tras el cual la ciudad solicitó el que se llevaran a cabo obras de fortificación dada su enorme importancia estratégica como antemural del reino de Valencia y de parte del de Castilla. Sin embargo los proyectos enviados al Consejo de Aragón permanecieron en la secretaría del conde de Aguilar hasta que en 1701 la amenaza de un nuevo ataque a consecuencia de la declaración internacional de guerra hizo pensar al virrey, marqués de Villagarcía, y a las autoridades ciudadanas en volver a poner sobre el tapete la conveniencia de incrementar las defensas de la ciudad y el puerto. La respuesta del monarca fue la de rechazar los proyectos anteriores y decidir la construcción de una batería en el muelle (19).

Las obras se iniciaron rápidamente en el mes de noviembre o diciembre de 1701, si bien con una modificación importante introducida a partir de enero de 1702, con la aprobación de la ciudad. Consistía en recoger la idea del ingeniero don José Castellón quien, para evitar que la batería dificultara la viabilidad del muelle antiguo que era muy corto, propuso la prolongación del mismo todo lo que permitieran los trabajos que se realizaran entre enero y abril, para que a principios de mayo se colocase la batería en la punta, de manera que no impidiera en el futuro una nueva ampliación del muelle con el fin de servir de mayor resguardo ante cualquier ataque y poder retirar los portones existentes. Así se aprobó alargar el muelle cien palmos y encargar a expertos de Murcia la fundición de dos morteros de gran alcance para piezas de veinte libras de bala. En total la batería constaría de cuatro cañones por frente y dos a los costados(20).

La realización de este proyecto encontró algunas dificultades surgidas por desavenencias entre Castellón, de un lado, y el gobernador de la ciudad don Vicente Falcó y la Junta de electos encargada de supervisar las obras. Estos últimos eran partidarios del proyecto de Pedro Juan Valero que proponía, en vez del alargamiento del muelle mar

adentro, desarrollar la idea de una circunvalación (21). El enfrentamiento llegó a tal nivel que el propio Castellón acudió personalmente al virrey a exponerle sus quejas. Sin embargo el tiempo, el mal tiempo, vino a dar la razón a los alicantinos cuando como consecuencia de un ligero temporal de levante se derrumbó parte de la obra poniendo de manifiesto las deficiencias de cimentación y la desunión de los carretales. Esto provocó un retraso de las obras, que aún no estaban acabadas a principios de julio, y que los comerciantes alicantinos encabezados por Juan Bautista Corsiniani aprovecharon para proponer otro alargamiento de cien palmos para mejor facilitar el comercio. Esta ampliación, *aplaudida por las naciones*, fue rechazada por Madrid ante el peligro de un ataque aliado (22), lo cual no fue obstáculo para que la realización de las obras del muelle tal y como se proyectaron al principio fuera aplaudida por todos los comerciantes. Tras finalizar en el mes de octubre, se iniciaron las obras de la batería de una longitud de diez y siete palmos que concluyeron en enero de 1703 tras lo cual el ingeniero don José Castellón se trasladó a Barcelona para proseguir la política de fortificación de la costa (23).

Estas mejoras introducidas en el puerto de Alacant y la importancia estratégica y comercial antes reseñada, junto con la presencia de naves inglesas y tropas aliadas encargadas de realizar el asedio, explican que el cónsul inglés formulara la propuesta de petición de puerto franco a la reina de Inglaterra. El proyecto incluía la declaración a favor de Inglaterra y Holanda, aliadas en la guerra y las razones aducidas son de diversa índole.

En primer lugar Herne pone de relieve las ventajas del puerto alicantino situado en una bahía cómoda y segura para todo tipo de barcos, que pueden entrar y salir de la misma de día o de noche y con casi todos los vientos. No menos importante es la situación de la ciudad, desde la cual podían abastecerse no sólo el reino de Valencia, sino el de Aragón e incluso Cataluña, así como gran parte de Castilla la Nueva, incluída la capital de la monarquía y el reino de Murcia. En cuanto a los productos objeto de comercio Alacant es, en opinión del cónsul, la ciudad mejor abastecida de las mercancías que los comerciantes británicos cargan en el viaje de retorno tales como: vino, aguardiente, almendras, pasas, aceite, arroz, seda, sosa, barrilla, productos todos ellos que tienen un peculiar comercio con los países antes mencionados ya que absorben cuatro quintas partes del total exportado de dichos productos. El objetivo consiste en abastecer a Alacant de todo tipo de manufacturas inglesas y holandesas, así como de productos de las Indias orientales y occidentales que, con la franqueza solicitada, incrementarían su consumo entre un veinticinco y un treinta y tres por ciento.

Las ventajas del puerto franco se harían también extensivas no sólo a la ciudad sino a todo el reino de Valencia que, según el cónsul, aceptaba libremente y con satisfacción la propuesta y que no cabe duda respondía a los intereses no sólo comerciales sino agrícolas, ya que también redundaría en mayores facilidades para los productos valencianos. Tan sólo franceses e italianos se verían perjudicados por tal medida, ya que sus embarcaciones, por no gozar de franqueza, no serían preferidas a las inglesas y holandesas. En definitiva el comercio inglés se adjudicaría una importante baza para consolidar su presencia en el Mediterráneo occidental.

No obstante podían presentarse algunas objeciones al proyecto que el propio Herne se encarga de resolver. De entrada, podría cuestionarse la propia localización del puerto franco. Otros puertos, como Cádiz, Gibraltar, Málaga, Almería, Cartagena, Denia, Valencia y Barcelona, podrían tener la misma pretensión, pero presentaban más inconvenientes que ventajas a los ojos del interesado cónsul. Así Cádiz se encontraba lejos para el comercio de productos mediterráneos, su radio de influencia se limitaba a Andalucía y Extremadura además de las Indias y los productos que podían cargarse en él eran muy limitados, tales como vino, aceite, naranjas, limones y mercancías coloniales. Gibraltar tenía el inconveniente de tratarse de una pequeña península, cercana a Cádiz y en la que sólo podía obtenerse vino, con el agravante de las dificultades de transporte de productos hacia el interior. En cuanto a Málaga, su radio de influencia comercial se limitaba al reino de Granada, sus productos eran escasos (vinos, limones y pasas) y su costa no era de las mejores para la navegación. Tampoco la costa almeriense, por abierta, era demasiado segura, carecía de frutos y el consumo de manufacturas era escaso. En cuanto al puerto de Cartagena lo califica de poco sano y cerrado por algunos vientos. Denia adolecía de un banco de arena peligroso. El puerto de Valencia se encontraba situado en una costa abierta y peligrosa, y Barcelona también ofrecía dificultades por la inseguridad de sus costas y de sus vientos, especialmente en invierno.

Otro de los obstáculos al proyecto podía venir por parte de las naciones perjudicadas, las cuales exigirían el respeto de los tratados comerciales que garantizaban el mantenimiento del *statu quo*. En este sentido el argumento esgrimido es contrarrestado por la ayuda militar prestada al Archiduque en su lucha contra los Borbones. No obstante, el principal obstáculo había de venir de parte de las instituciones valencianas, sobre todo de aquellas que nutrían sus arcas con los impuestos sobre comercio y se vieran perjudicadas por la declaración de puerto franco. Sin duda Herne confunde el interés de los comerciantes por la supresión de los derechos municipales y de la *Generalitat* con la buena acogida que estas instituciones dispensarían, dadas las compensaciones que el aumento del comercio y del consumo acarrearían.

Sin embargo los inconvenientes más grandes que Herne consideraba absolutamente imprescindible resolver por resultar altamente perjudiciales para el comercio de Alacant, eran los relativos a las garantías sanitarias exigidas por la *ciutat* para prevenir todo tipo de contagio propagado a través de las embarcaciones. Herne acusa a los *jurats* de extremar su celo en la exigencia de las patentes de sanidad, hasta el punto de suspender el desembarco de cualquier navío cuyo patrón, por ignorancia o por desidia, careciese de la patente o fuese portador de una que no reuniese las garantías requeridas. En este caso los patrones trataban de evitar la inmovilización de la nave ofreciendo dinero secretamente a los jurados y tanto en este caso como en el de que se pudiese en cuarentena la embarcación los gastos superaban con creces a todos los impuestos que el rey, la *Generalitat* y el municipio percibían. Para resolver estas contingencias Herne propone que se restaure la antigua práctica de que el cónsul pudiera intervenir en estos casos para que previo juramento del patrón de no haber tocado puerto infectado se le admitiera al desembarco, mientras que en el caso de que el navío o las mercancías procedieran de lugar infectado se observara estrictamente la norma.

En estos términos se formulaba la solicitud (24) de la que no tenemos constancia fuera atendida por Carlos III dadas las vicisitudes por las que atravesó su causa desde el verano de 1706 hasta abril de 1707, en que la derrota de Almansa afectó negativamente a su situación en el País Valenciano a pesar de que el castillo de Alacant resistió hasta 1709.

No vamos a seguir aquí el curso de los acontecimientos bélicos, pero sí conviene señalar que la idea británica de consolidar su presencia en el Mediterráneo cobró nueva perspectiva tras la ocupación de Maó, uno de los puertos más importantes, en 1708 (25). No obstante en 1709 el cansancio producido por la guerra era general, era palpable en todas las cancillerías afectadas que iniciaron los contactos para el establecimiento de la paz. Tras algunas escaramuzas diplomáticas durante ese año y el siguiente no se llegó a resultados positivos por la firme postura de Inglaterra y Holanda. Luis XIV y Felipe V trataron entonces de romper la alianza anglo-holandesa aislando a las Provincias Unidas por sus reticencias a aceptar un Borbón en España y Francia y sus reivindicaciones sobre varias plazas de la *Barrera*.

Las negociaciones llevadas a cabo por separado por las cortes de París y Madrid consiguieron atraerse a Gran Bretaña mediante el establecimiento de acuerdos comerciales. El primer paso fue dado por Luis XIV levantando la prohibición de comercio que pesaba sobre los súbditos de la reina Ana y Felipe V se apresuró a hacer una oferta semejante en diciembre de 1710. Sobre esta base los británicos elaboraron un proyecto para garantizar la libertad y la seguridad de su comercio en los dominios españoles, según el cual pretendían obtener de Carlos III un tratamiento comercial similar al que Felipe V dispensaba a los franceses y ofrecía a los británicos al admitirlos también al comercio en sus dominios. Así además del reconocimiento de los tratados efectuados por los Austrias españoles, los británicos pretendían que sus barcos pudieran traer a los puertos españoles productos de Berbería pagando los derechos de aduana oportunos y que pudiera exportarse la plata procedente de América, previo pago del dos por ciento. En cuanto al comercio con América se renunciaba a la libertad pretendida en un principio y se mantenía el monopolio, pero se establecía que los ingleses enviaran sus manufacturas mediante la utilización de los barcos españoles, entre otros capítulos (26).

A partir de 1711 se produce un giro sorprendente en la marcha de los acontecimientos y tras la sucesión del Archiduque en la corona austríaca se impone rápidamente la necesidad de concluir la paz. Desde ese momento Gran Bretaña intensifica sus contactos con la corte de Felipe V para firmar un acuerdo que permita a aquélla sacar el máximo provecho posible de su situación. No es éste el momento de entrar en el pormenor de las discusiones, pero sí resaltar que en el aspecto comercial Gran Bretaña pretenderá la cesión de la isla de Menorca a perpetuidad, así como la ciudad y castillo de Gibraltar con una cierta extensión de terreno, que las relaciones se mantengan en los mismos términos que los que existían durante el reinado de Carlos II, aunque introduciendo las novedades siguientes: concesión del privilegio de asiento de negros durante un período de treinta años en las mismas condiciones que las otorgadas a los franceses y una cierta extensión de terreno a orillas del Río de la Plata; que las mercancías británicas que fueran a las Indias se vieran liberadas del impuesto del quince por

ciento (27) y que en adelante Gran Bretaña disfrutara de todas las ventajas, derechos y privilegios que se acordaran con Francia o cualquier otra nación.

Con algunas ligeras modificaciones la diplomacia inglesa consiguió que aunque su máxima aspiración no se cumpliera -el libre comercio con América- sí al menos evitar que Francia pudiera sacar provecho de él. En este sentido Gran Bretaña consiguió mejorar la situación que tenía con anterioridad y proseguir sobre bases más amplias su expansionismo económico. En cuanto al Mediterráneo consiguió de igual manera frenar el empuje comercial francés desarrolladoras la llegada de Felipe de Borbón al trono, al tiempo que las nuevas bases territoriales en este mar mejoraban considerablemente su situación con respecto a la existente antes de 1701.

No corrieron igual suerte sus aliados. En el caso de los territorios de la Corona de Aragón no sólo no consiguieron la tantas veces solicitada libertad de comercio, sino que ni siquiera pudieron mantener sus peculiaridades político-institucionales. La abolición de sus respectivos fueros y la introducción de las leyes castellanas implicó también la implantación del sistema fiscal castellano sin eliminar totalmente el de la época foral. En este sentido las condiciones para el comercio empeoraron notablemente y las protestas se generalizaron al menos durante los primeros años de aplicación del nuevo sistema.

En el caso concreto de la ciudad y puerto de Alacant hay que señalar que la actividad comercial se reanudó a duras penas hacia 1713, fecha en la que Nicolás Herne regresa a la ciudad para actuar de acuerdo con la patente de cónsul que le fue concedida en 1706. La situación a la que se enfrenta es totalmente distinta. Sometida la ciudad y todo el reino de Valencia a las leyes castellanas, las esperanzas de poder actuar en idénticas condiciones a las existentes durante el reinado de Carlos II son totalmente nulas. En primer lugar llama la atención sobre el nuevamente establecido estanco del tabaco que suprime una rama del comercio que Herne considera muy perjudicial para los intereses británicos. No son menos nocivas las nuevas tasas impuestas que alcanzan el ocho por ciento de la importación y el seis por ciento de la exportación con el consiguiente aumento en el precio de los productos británicos y el previsible menor consumo.

En sus informes a Lord Lexington insiste en la conveniencia y hasta la necesidad de volver al antiguo estado de cosas, tal y como lo desean también los alicantinos. Durante 1713 y 1714 hasta la declaración oficial de paz las quejas de Herne se centran también en la arbitrariedad de los funcionarios reales hasta hacer la situación casi intolerable y hacer posible la total ruina del comercio. La declaración de paz, hecha en Alacant el 16 de abril de 1714, tampoco constituyó el fin de las quejas del cónsul. En efecto, la ruina económica de todo el país era un elemento más a añadir a los anteriores. Las presiones de la administración borbónica no cesaron tras la promulgación de la paz. En carta de 26 de noviembre de 1714, Herne se queja ante James Stanhope de una nueva amenaza impositiva. La alcabala castellana o equivalente por un valor del catorce por ciento de los productos importados y sumada a los nuevos derechos de aduana, ocho por ciento, y al siete por ciento que se pagaba con anterioridad elevaba al veinti-

nueve por ciento los impuestos, lo cual vulneraba otra vez la cláusula de restablecer el comercio en las condiciones existentes en 1700 (28). Ante la negativa de los comerciantes británicos a satisfacer el catorce por ciento del equivalente los ministros borbónicos decidieron el alojamiento de soldados en sus casas y después la confiscación de bienes, lo que motivó una nueva serie de protestas.

Sin duda fueron más difíciles las circunstancias a las que el comercio británico en Alacant tuvo que amoldarse después de la guerra. Las esperanzas de seguir comerciando en el marco de lo establecido en el siglo XVII resultaron vanas. Sin embargo, a partir de 1715 el nuevo sistema impositivo castellano adquiere una mayor estabilidad tras los vaivenes característicos del período inmediato a la guerra. Se abre una nueva etapa cuyos resultados conocemos gracias al libro de Enrique Giménez.

NOTAS

(*) Este trabajo fue presentado en el Congreso Ciudad y mar en la Edad Moderna celebrado en Murcia y Cartagena en 1984.

1. GIMENEZ LOPEZ, E., *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, 1981. ALBEROLA ROMA, A., *Jurisdicción y propiedad de la tierra en Alicante (ss. XVII y XVIII)*, Alicante, 1984. PRADELLES NADAL, J., *Del foralismo al centralismo. Alicante, 1700-1725*, Alicante, 1984.

2. Han sido numerosos los estudios dedicados al puerto de Valencia. Los más recientes son los de ALBIÑANA, S. y HERNANDEZ, T.M., "Técnica e ilustración en Valencia: los proyectos portuarios". *Il colloque sur la Couronne d' Aragon*, Pau, 1981. (en prensa), los de HERNANDEZ, T.M., "Los novatores ante la polémica portuaria de Valencia en el siglo XVII", *Estudios dedicados a Juan Peset Aleixandre*, Valencia, II, 353, 374 y los de DIAZ, A., PONS, A., SERNA, J., *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos*, Valencia, 1986.

3. Sobre estos planteamientos iniciales puede consultarse PEREZ APARICIO, C., "El comercio y su repercusión en la Guerra de sucesión en Valencia". *Homenaje al Doctor Don Juan Reglá Campistol*, Valencia, 1975, II, págs. 35-42. Y para una visión global en el País Valenciano: *Del alçament maulet al triomf botifler*, Valencia, 1981.

4. Public Record Office (P.R.O.), State Papers (S.P.), 94-76, s.f., carta de 5 de enero de 1706.

5. En este caso Londres desea saber a través del enviado extraordinario, Stanhope, y del comandante de las tropas inglesas, Peterborough, cuál sería la reacción española a este proyectado desembarco. Insiste también en la necesidad de llevar a cabo contactos con los comerciantes del país para hacerles ver las ventajas de una mayor liberación del comercio. *Ibid*, carta del 7 de febrero de 1706.

6. *Ibid*. Carta de 7 de junio de 1706. La llegada de una flota británica de 50 barcos el 8 de mayo de 1706, fue decisiva para que los borbónicos levantaran el asedio a que habían sometido a la ciudad de Barcelona durante 35 días y donde habían conseguido abrir dos brechas. Esta ayuda, junto a la proporcionada desde Valencia por Peterborough habían conseguido liberar a Carlos III del acoso de sus enemigos. La retirada borbónica hacia la frontera francesa permitió al rey iniciar

el camino hacia la capital de la monarquía. *Ibid*, carta de Stanhope a Hedges fechada en Barcelona el 9 de mayo de 1706.

7. En cuanto a la proyectada ofensiva inglesa desde Jamaica la reina Ana propone desde Windsor a Peterborough y a Stanhope, el 9 de julio de 1706, el envío al gobernador de la isla de cartas impresas en castellano explicando los éxitos militares de Carlos III para ser publicados y repartidos en las islas de la Española y Cuba, así como en otros dominios españoles animándoles a la sublevación y ofreciendo de inmediato para ello ayuda por mar y tierra de los ingleses mientras lleguen las tropas españolas. La reina Ana considera conveniente el envío de comisarios con plenos poderes de Carlos III y ofrece sus navíos para transportarlos, así como a tropas y eclesiásticos. *Ibid*, con esa misma fecha Ana escribe a Carlos III felicitándole por la caída de Madrid y augurando que toda España seguirá pronto su ejemplo, y particularmente el rey podrá tener bajo su dominio la ciudad de Cádiz. Así mismo se ofrece a garantizar al Habsburgo sus dominios en América para lo que ha decidido enviar un escuadrón británico para animar a los españoles en favor de su rey y servir así a los galeones españoles de seguridad frente a los barcos franceses. *Ibid*.

8. El mencionado proyecto en *Ibid*, carta de 21 de noviembre de 1706 dirigida a James Stanhope. Así mismo se le aconseja, en caso de dificultad, obtener las mejores condiciones posibles, y para presionar al rey en favor de los intereses británicos se dan instrucciones al representante británico para que redacte un escrito por el cual el rey se compromete a devolver a sus aliados británicos todas las cantidades que éstos le han proporcionado. Un documento posterior, de 1711, estima el coste de la guerra en 1.003.197 libras. SP. 94-77, s.f.

9. El documento se inicia con una declaración de amistad entre los dos monarcas, continúa con la renovación de todos los tratados realizados entre sí con anterioridad y con la puesta en libertad de los prisioneros respectivos, especialmente británicos en América.

10. *Ibid*. En el legajo 94-77 aparece entre documentos fechados a finales de 1707 un documento sin fecha en el que se recogen los acuerdos amistosos establecidos en las islas Canarias con comerciantes ingleses, lo que de responder a esa fecha revelaría la amplitud del frente negociador británico en problemas comerciales.

11. La referencia en S.PO., 94-76. Carta de 7 de febrero de 1706 escrita por el secretario Hedges y dirigida a Stanhope. Hace referencia así mismo a las instrucciones dadas al gobernador de Gibraltar para que no se cobren tasas sobre las mercancías, las cuales se encuentran en el mismo legajo, carta de 19 de febrero. Para la cuestión de Gibraltar puede consultarse la obra de GOMEZ MOLLEDA, M.D. *Gibraltar, una contienda diplomática en el reinado de Felipe V*. Madrid, 1953.

12. Vs. nota 3.

13. Vs. También VILAR, P. *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Barcelona, 1968, II, 373-411. MOLAS RIBALTA, P., *Comerç i estructura social a Catalunya i Valencia als segles XVII i XVIII*. Barcelona, 1977, 47-59 y 70-120.

14. *Ibid*. y BARTROLI I ORPI, J., "La cort de 1701-1702: un camí truncat". *Reverques*, 9, Barcelona, 1979, 63.

15. BORRAS, G.M., *La guerra de sucesión en Zaragoza*. Zaragoza, 1973, pags. 15-37. PEREZ APARICIO, C., "El proceso de consolidación de la monarquía autoritaria y la reacción foral valenciana. *La junta de contra furs. Mayans y la Ilustración*. Oliva, (Valencia), 1982, I, 145.

16. VOLTES BOU, P., *Barcelona durante el gobierno del Archiduque Carlos de Austria*. Barcelona, 1958, II, 83-85. Merece destacarse sobre esta temática y su posterior repercusión la obra de MARTINEZ SHAW, C., *Cataluña en la carrera de Indias*. Barcelona, 1981.

17. El capítulo que recoge esta reivindicación es el único sobre el que los generales austracistas mantuvieron sus reservas a la espera de aprobación real, conscientes de la enorme trascendencia del mismo. Aunque no contiene una referencia explícita a América es indudable que los intereses comerciales valencianos tenían en cuenta este mercado, si bien era Castilla el objetivo

inmediato dadas las limitaciones que existían a la importación de trigo y de ganados, necesarios para el abastecimiento de una zona deficitaria. Aun así la balanza comercial era favorable al País Valenciano, ya que en dicha solicitud se incluía poder importar moneda de oro y plata, así como piedras preciosas y joyas sin limitación alguna. ORTI Y MAYOR, J. v., *Diario de lo sucedido en Valencia desde el 3 de octubre de 1700 hasta el 1º de septiembre de 1715*, manuscrito existente en la Biblioteca Universitaria de Valencia, signat. Ms. 460, papel impreso entre fols. 40 y 41.

18. Biblioteca Central de Barcelona. Colección: *Folletos Bonsoms*, nº 5744. El castillo se rindió el 8 de septiembre según ORTI, pag. 150. PRADELLS, 68-73.

19. Archivo de la Corona de Aragón. *Secretaría de Valencia*. Leg. 559 (36-49) . El acuerdo fue tomado por el Consejo de Aragón de 22 de octubre de 1701.

20. Archivo Histórico Nacional. *Estado*, lib. 218 d. Cartas del virrey al duque de Montalto de 3 y 10 de enero de 1702.

21. También el diseño de los morteros fue objeto de controversias. Los modelos que ya estaban dispuestos para su posterior fabricación fueron destruidos en un acto de sabotaje atribuido a los hijos de Pedro Juan Valero, por lo que fueron llamados a Valencia por el virrey. *Ibid*, carta de 7 de marzo de 1702. El gobernador de Alacant remitió al virrey los diseños realizados por mosen Leónide Alvarez para su aprobación. *Ibid.*, carta de 21 de marzo.

22. *Ibid*, cartas de 16 de mayo y 8 de agosto de 1702

23. A.H.N. *Estado*, lib. 221 d., carta de 16 de enero de 1703.

24. P.R.O. *S.P.*, 94-212, carta de 24 de junio de 1706.

25. P.R.O. *S.P.* 94-77, carta de 9 de diciembre de 1708. Las instrucciones que desde la corte de St. James se envían a Stanhope insisten en que dada la importancia de la ocupación de la ciudad y puerto de Maó así como de sus fortificaciones éstas deben ser guarnecidas exclusivamente por tropas británicas, en prenda por los grandes servicios prestados a Carlos III y mientras éste no pueda resarcirlos. La reina insiste en que el gobernador de Maó no debe admitir, bajo ninguna excusa, otras tropas que las inglesas. Durante el año 1709 se llevaron a cabo grandes obras de fortificación , al igual que en Gibraltar. *Ibid*, carta de 9 de diciembre de 1708. Se trataba en definitiva de ir restableciendo la aportación inglesa a la causa aliada cuando ya empezaban a alzarse las primeras voces que criticaban el enorme costo popular.

26. *Ibid*, informe de diciembre de 1710. Se incluye entre otros artículos, uno que prevee la rebaja de los aranceles que pagan determinados productos.

27. En este punto no había unanimidad de criterio entre los mismos británicos, ya que el enviado de su Majestad británica en España, el señor de Lenxington, era de opinión de suprimir esta cláusula , pues en el supuesto de que el Borbón accediese a la misma se vería obligado a reconocerla también a otros monarcas o naciones con lo cual todas enviarían sus mercancías a América libres de tasas y se provocaría una saturación del mercado. Por tanto Lenxington se muestra partidario de suprimir este punto de la negociación y mantener el comercio de contra bando con las colonias españolas. *Ibid*, 94-79,s.f.

28. *Ibid*, 94-212. Este legajo contiene diversos informes emitidos entre 1713 y 1715.