

También hasta los años veinte del Quinientos destacó la presencia alemana a través de la Gran Compañía de Ravensburg, de la que se desgajó la Pequeña o Chica Compañía. Antes de concluir el XVI llegaron a Valencia importantes mercaderes franceses –alguno de los cuales tomó la vecindad valenciana– como preludio de la notable afluencia de galos en el XVII, como ha demostrado J. Lorenzo. Aunque algunos de estos agentes llegaron a arraigarse en la ciudad, la actuación de mercaderes foráneos, en general, favoreció la salida de numerario hacia sus países de origen, con el consiguiente perjuicio para Valencia.

#### El comercio y el puerto de Valencia en el siglo XVIII

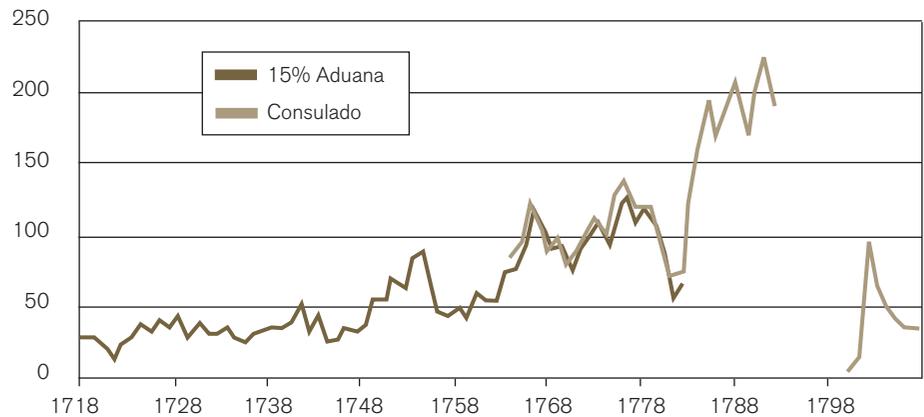
[RICARDO FRANCH BENAVENT –UVEG–]

El comercio valenciano experimentó un considerable crecimiento durante el siglo XVIII como consecuencia tanto del dinamismo de su actividad productiva como del estímulo que sobre ella ejerció el tráfico marítimo internacional impulsado por las potencias navales del Atlántico. Los negocios generados se canalizaron a través de los dos grandes centros mercantiles existentes en el territorio, cuya hegemonía se reforzó con su conversión en

Embarcaciones llegadas a Valencia desde los puertos atlánticos entre 1503 y 1650, según los registros del peaje de mar.

GRÁFICO I

Evolución de los ingresos de aduana de Valencia y derecho del Consulado sobre la misma exacción. Índice 100 = 1765-1769



Fuente: Franch (1986), p. 23

la sede de las dos circunscripciones aduaneras creadas por la monarquía borbónica. No obstante, la aduana de Valencia abarcaba un territorio mucho más amplio que la de Alicante, ya que su jurisdicción se extendía sobre los pequeños puertos situados entre Vinaròs, al norte, y la Vila Joiosa, al sur. Con el fin de controlar mejor el tráfico efectuado en una franja costera tan extensa, se tendió a concentrar en los puertos más importantes el comercio de importación de productos extranjeros, que era el que generaba los derechos fiscales más elevados. Esta circunstancia es la que explica la hegemonía ejercida por la ciudad de Valencia en la recaudación fiscal obtenida en el conjunto del territorio de su aduana.

Las series fiscales disponibles sobre el tráfico marítimo valenciano revelan que su crecimiento se inició a mediados de la década de 1730, siendo sólo interrumpido periódicamente por las repercusiones derivadas de los sucesivos conflictos bélicos en los que intervino la monarquía hispánica (gráfico I). Hay que tener en cuenta que casi todos ellos implicaron el enfrentamiento con Gran Bretaña, que, además de constituir la potencia naval más importante de la época, dispuso en Menorca (en su poder durante la mayor parte de la centuria) de una excelente base de operaciones para amenazar el tráfico realizado en el litoral mediterráneo español. El crecimiento culminó a principios de la década de 1790, cuando el valor de los derechos recaudados en la aduana de Valencia quintuplicaba el nivel alcanzado a finales de la década de 1720, triplicándolo en términos reales si se tiene en cuenta la inflación existente en el periodo. La expansión finalizó bruscamente como consecuencia de la inestabilidad generada por las guerras revolucionarias y la crisis sociopolítica de principios del siglo XIX. Pero, además del tráfico marítimo, la ciudad de Valencia ejercía también un intenso tráfico terrestre para comercializar la seda en bruto o manufacturada que se producía en el territorio. La fibra de seda se remitía básicamente a los centros manufactureros castellanos, andaluces y catalanes, representando su entidad en torno al 45% de la cosecha obtenida en las décadas de 1760 y 1770. Pero la producción más valiosa eran los tejidos de seda que se elaboraban en la ciudad, cuyo destino básico era el mercado peninsular y, sobre todo, el colonial. Las remesas hacia este último se canalizaban a través de la ciudad de Cádiz, donde los productos eran adquiridos por los cargadores de Indias. Una parte menor de la producción se remitía a Madrid, para

atender la demanda de las elites sociales allí existentes, o se comercializaba en las restantes ciudades castellanas y en el mundo rural aprovechando el sistema tradicional de ferias y mercados periódicos. Se insertaba, de esta forma, en los circuitos comerciales existentes entre la ciudad de Valencia y el interior de la península, alimentando el intenso tráfico terrestre realizado a pesar de la deficiente infraestructura viaria disponible.

CUADRO I

Cantidad media anual de productos agrarios embarcados por los puertos de la aduana de Valencia en el quinquenio 1791-1795

Puerto	Vino (Hl)	Aguardiente (Hl)	Pasas (Tm)	Arroz (Tm)	Almendrón (Tm)	Higos (Tm)	Algarrobas (Tm)
Vinaròs	26.702,88	463,43	0,00	3,16	0,05	4,83	1.980,30
Benicarló	38.190,10	3.028,77	0,00	0,00	0,00	0,00	115,46
Castelló-Borriana	4,03	3,94	0,02	0,01	0,00	5,73	1.203,26
Sagunt	15.874,50	8.786,31	9,96	0,03	0,05	150,18	490,89
Valencia	2.773,23	17.906,34	387,88	393,02	0,00	9,89	134,06
Cullera	0,00	0,00	8,82	1.976,47	0,31	1,93	3,07
Gandia	92,65	785,34	0,40	4,38	0,05	1,03	56,73
Dénia-Xàbia	405,24	0,00	493,51	0,00	8,79	29,60	276,24
Altea	891,12	0,00	413,46	0,00	10,77	79,61	1.350,31
Vila Joiosa	1.415,77	1,34	17,00	11,60	7,41	53,95	577,25
<b>Total</b>	<b>86.349,51</b>	<b>30.975,48</b>	<b>1.331,05</b>	<b>2.388,67</b>	<b>27,43</b>	<b>336,75</b>	<b>6.187,57</b>
Valor aprox.(rs.vn.)	6.167.822	6.222.753	1.526.268	4.718.942	321.960	217.384	2.420.802
% Valor total	19,49	19,67	4,93	46,53	1,01	0,68	7,65

Fuente: Franch (1986), pp. 76-77 y 91

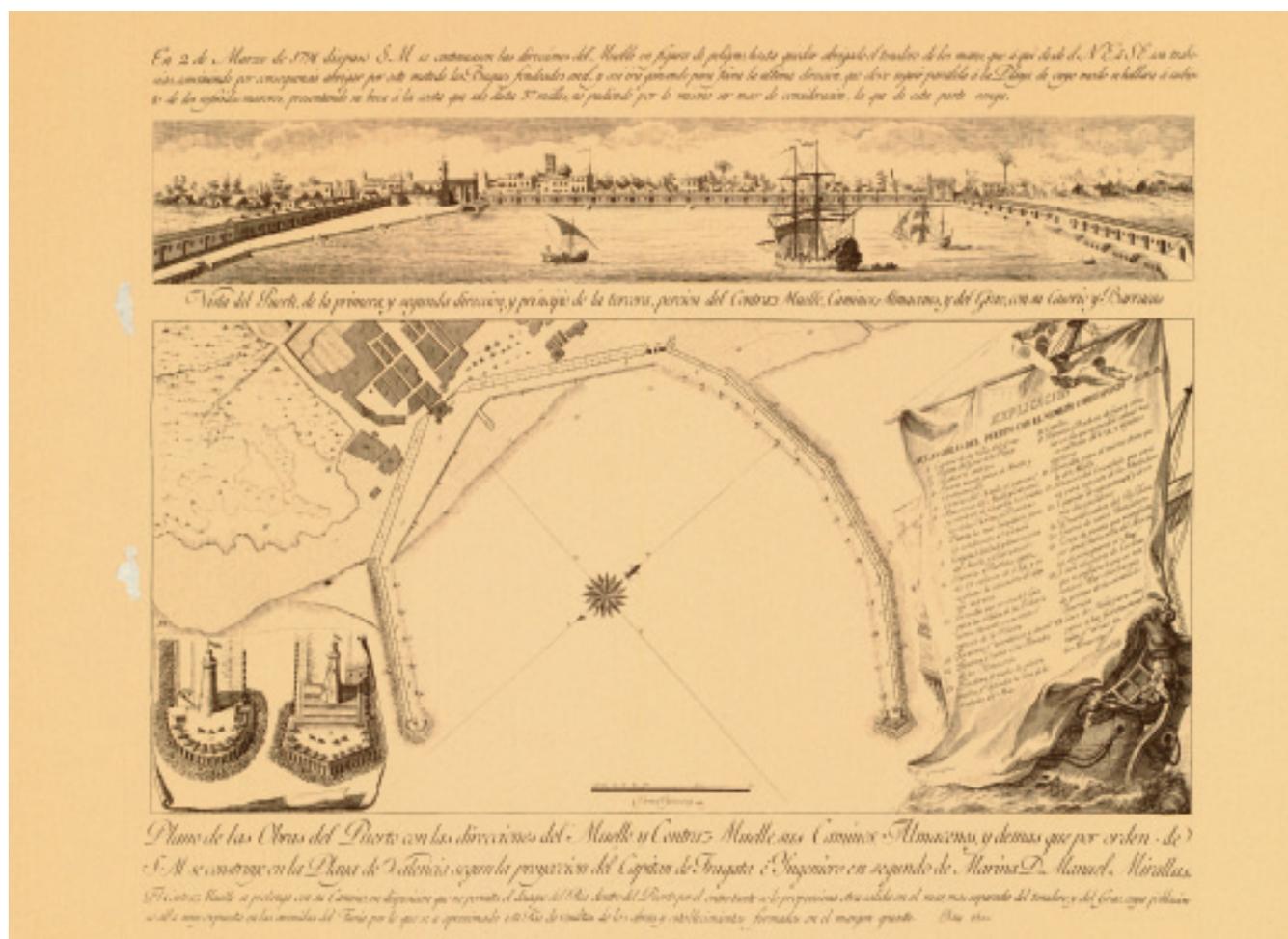
El tráfico marítimo se basaba en la importación de productos alimenticios y manufacturados y en la exportación de materias primas y productos agrarios. Entre los primeros destacaban los cereales, que resultaban esenciales para asegurar el abastecimiento de la populosa ciudad de Valencia, teniendo en cuenta el carácter deficitario de la producción autóctona. Los costes inferiores de transporte marítimo determinaban que la mayor parte del trigo adquirido fuera de origen ultramarino, procediendo de los mercados italianos tradicionales o de los puertos redistribuidores de Génova o Marsella, hacia los que afluía también el cereal atlántico. No obstante, las importaciones terrestres procedentes de Castilla eran bastante importantes, formando parte del tráfico que efectuaban los trajineros castellanos que, entre otros productos, adquirirían a cambio el pescado de origen atlántico que llegaba a Valencia. Se trataba, básicamente, del bacalao y la sardina, cuyo consumo era muy elevado en el interior peninsular como consecuencia de su bajo precio y la frecuencia con que se observaba el precepto religioso de la abstinencia. Entre las manufacturas destacaban los géneros textiles, que representaban alrededor del 50% del valor de las importaciones efectuadas por la aduana de Valencia a finales de la centuria. Su comercialización no sólo se realizaba en la ciudad de Valencia, sino que se redistribuían también en una extensa área de influencia que se adentraba hacia las áreas limítrofes de Castilla. Con respecto a las exportaciones, la principal materia prima que se remitía por vía marítima era la lana en bruto, que procedía tanto de la ganadería ovina valenciana como de la castellana y aragonesa, destinándose básicamente hacia el norte de Italia y la Francia mediterránea. Pero eran los productos agrarios

La construcción del puerto se convirtió en el requisito imprescindible para la habilitación del Grao para el comercio directo con América. Ante la negativa de la monarquía a asumir los costes de la empresa, fue la Junta de Comercio la que reunió el capital suficiente para financiar el proyecto de construcción de un desembarcadero permanente que presentó en 1790. Sin embargo, la monarquía asignó su dirección al ingeniero extraordinario de marina Manuel Mirallas, que fue quien elaboró el proyecto definitivo que comenzó a construirse el 26 de marzo de 1792. Además de los problemas que generó el excesivo poder que se otorgó a Mirallas en la dirección de la empresa, la Junta de Comercio se vio forzada a financiar un proyecto que requería la inversión de unos recursos mucho más elevados que los que se contemplaron inicialmente.

Plano del año 1800 sobre el proyecto del puerto de Valencia elaborado por Manuel Mirallas. Servicio Geográfico del Ejército, Madrid.

los que constituían el núcleo fundamental de las mercancías que se expedían por vía marítima. Aunque el embarque se realizaba en gran medida por los pequeños puertos integrados en la aduana de Valencia, que canalizaban los excedentes agrarios obtenidos en sus inmediaciones, la mayor parte del negocio era efectuado por las casas comerciales radicadas en la capital. Las mercancías más importantes eran las derivadas de la viticultura (cuadro I), expidiéndose aguardiente por los puertos centrales (Valencia y Sagunt), vino por los septentrionales (Vinaròs y Benicarló), y pasas por los meridionales (Dénia, Xàbia y Altea). Junto con los frutos secos, entre los que destacaban las almendras e higos, dichos productos se remitían básicamente a los mercados del norte de Europa, mientras que el arroz y las algarrobas se destinaban en mayor medida al mercado español. En todo caso, la intensa vinculación con aquellos mercados de la agricultura comercial valenciana, junto con la debilidad de su flota mercante y la existencia de un excelente sistema de comercialización indirecto para el envío de los tejidos de seda, contribuyen a explicar la escasa entidad que tuvo el comercio valenciano directo con América. Aunque Alicante fue habilitada para ello tanto en 1765 como en 1778, el Grao de Valencia no logró esta concesión hasta 1791 (para las mercancías nacionales) y 1794 (para el resto de mercancías), debido, en gran medida, a su carencia de una adecuada infraestructura portuaria.

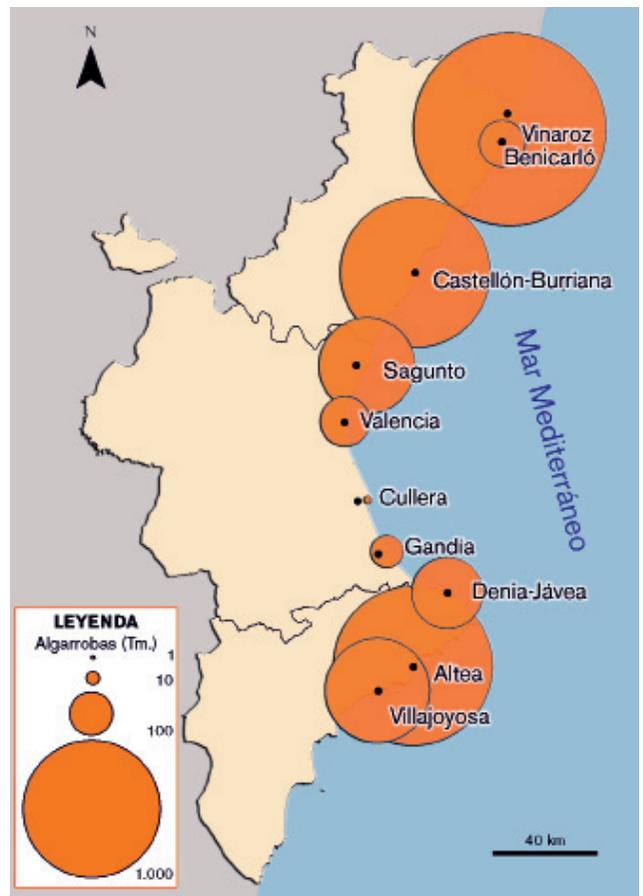
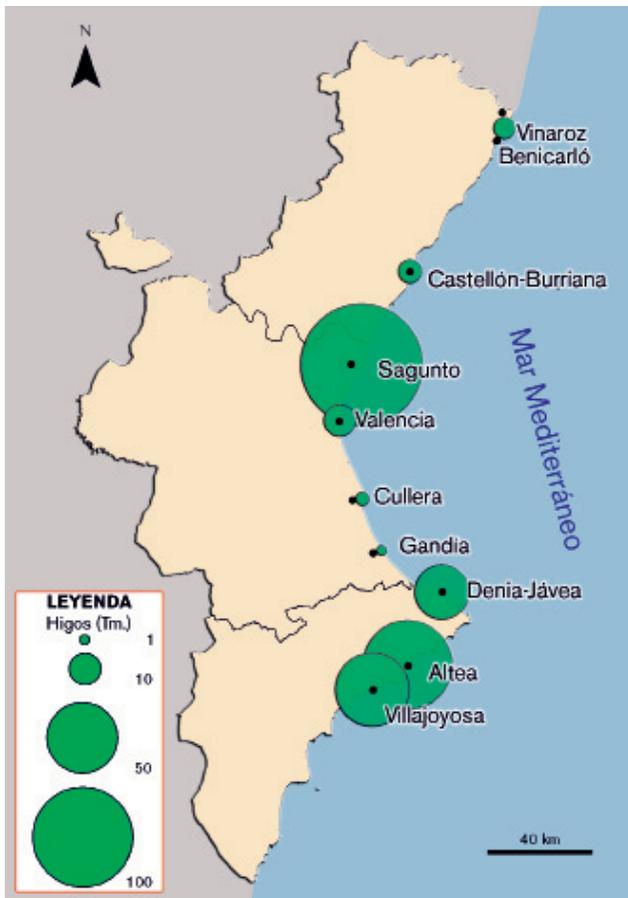
La intensificación del tráfico marítimo puso cada vez más en evidencia la necesidad de mejorar las pésimas condiciones con las que operaban las embarcaciones que llegaban a la playa de Valencia, lo que encarecía las operacio-



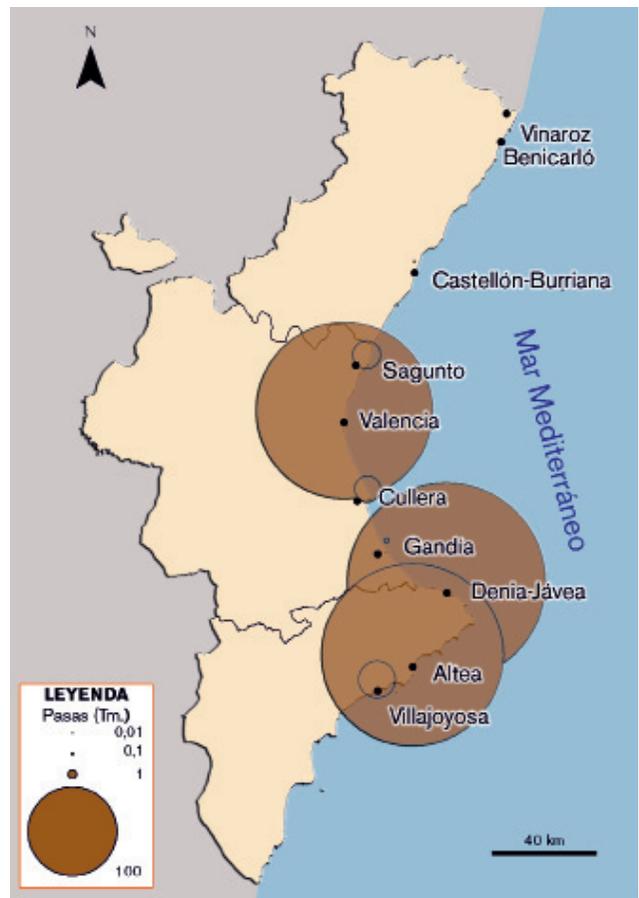
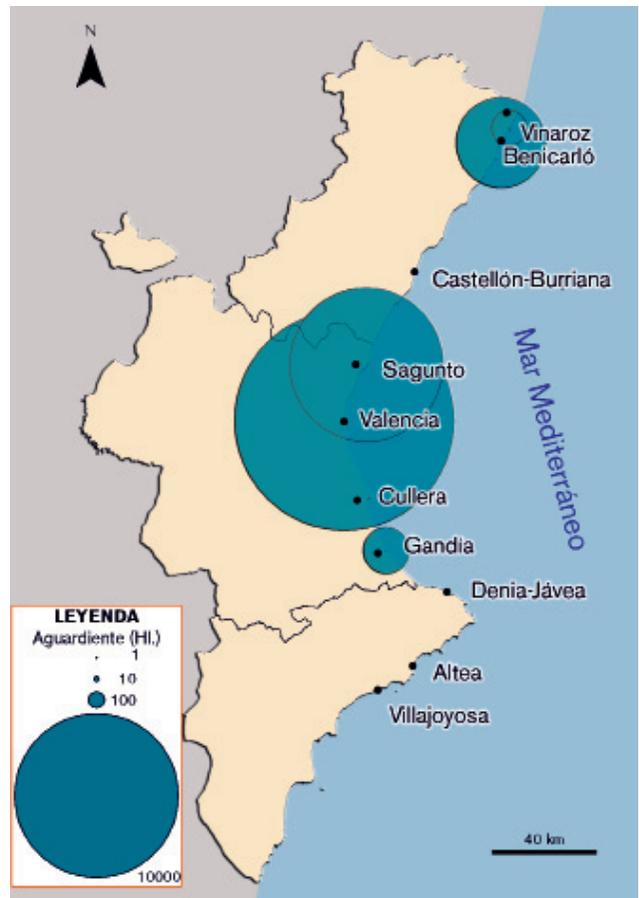
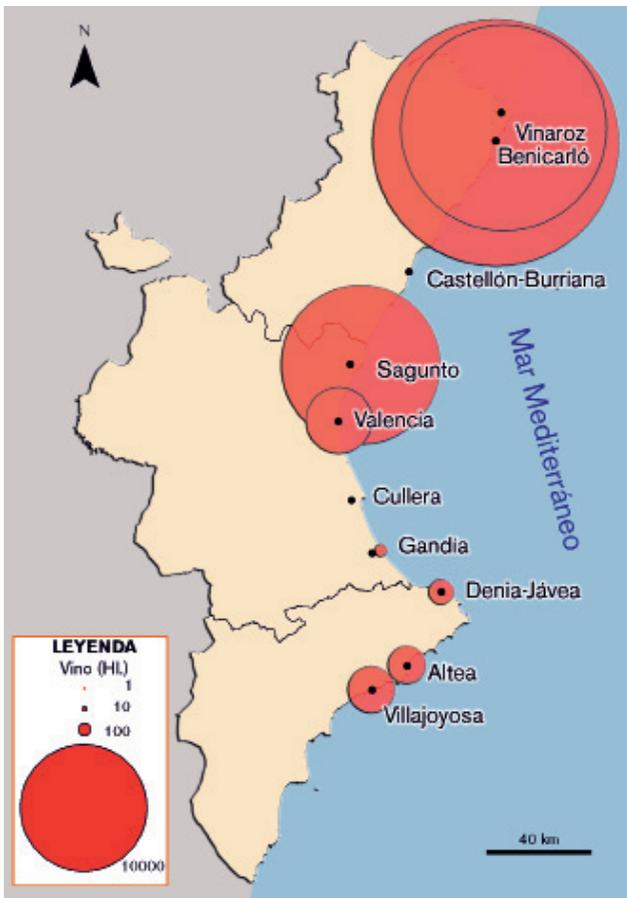


nes de carga y descarga y generaba una gran peligrosidad que inducía a las de mayor tamaño a desviarse hacia otros destinos alternativos. De ahí que en la década de 1760 se recuperasen los proyectos elaborados a finales del siglo XVII para la construcción de un muelle permanente en el Grao, planteándose también la alternativa, por parte del marqués de la Romana, de realizar un antepuerto en Cullera conectado con la ciudad de Valencia a través de un canal navegable. Significativamente, fue también entonces cuando se procedió a la creación de los Cuerpos de Comercio de Valencia, que fueron los que acabaron liderando las iniciativas a partir de finales de la década de 1770. El problema se vinculó a partir de entonces a la solicitud de habilitación del Grao para el comercio directo con América, convirtiéndose la construcción del puerto en el requisito imprescindible para lograr este objetivo. Ante la negativa de la monarquía a asumir los costes de la empresa, fue la propia Junta de Comercio la que reunió el capital suficiente para financiar el proyecto de construcción

Aduanas del litoral mediterráneo comprendido entre Murcia y Cataluña en torno a 1780.



(Esta página y página siguiente)  
Puertos de origen de los productos agrarios  
exportados por la aduana de Valencia en el  
quinquenio 1791-1795. Fuente: Franch  
(1986), pp. 76-77 y 91.



de un desembarcadero permanente que presentó en 1790. Sin embargo, la monarquía asignó su dirección al ingeniero extraordinario de marina Manuel Mirallas, que fue quien elaboró el proyecto definitivo que comenzó a construirse el 26 de marzo de 1792. Además de los problemas que generó el excesivo poder que se otorgó a Mirallas en la dirección de la empresa, la junta de comercio se vio forzada a financiar un proyecto que requería la inversión de unos recursos mucho más elevados que los que se contemplaron inicialmente. Aunque en 1793 se permitió a la institución doblar el derecho consular que gravaba el tráfico marítimo de importación y percibir un nuevo derecho sobre la seda, los fondos obtenidos fueron insuficientes, por lo que se tuvo que recurrir al endeudamiento. Además de los préstamos concedidos por los particulares, en 1795 el Banco de San Carlos otorgó a la institución un crédito por valor de 83 millones de reales de vellón con el fin de completar los 15 millones en que se había presupuestado el proyecto. Pero ello no resolvió las dificultades financieras, que se manifestaron en el alboroto que realizaron los trabajadores portuarios ante el impago de sus salarios el 11 de febrero de 1797. De ahí que el 16 de febrero de 1798 se procediese a la creación de una nueva Junta de Protección de las obras del puerto, que asumió la responsabilidad que había tenido hasta entonces la junta de comercio. El conflicto que se produjo entre ambas instituciones por la transferencia de los fondos destinados a la financiación de la empresa, junto con la crisis generada por el estallido de las guerras revolucionarias, determinaron la paralización de las obras, dejando el proyecto inacabado.

El privilegio otorgado por Fernando el Católico el 14 de marzo de 1493 marcó claramente el tránsito entre el *Consolat de mar* medieval y el existente en el periodo foral moderno, sancionando la creciente influencia adquirida por los comerciantes sobre la institución. Los hombres de mar fueron desplazados completamente de su dirección, al disponerse que fuesen los ciudadanos los que ejerciesen, junto con los mercaderes, las dos plazas de cónsul existentes. Así mismo, se suprimió una de las dos plazas del tribunal de apelaciones, reservándose exclusivamente a los comerciantes el ejercicio de la función. Se amplió también la jurisdicción del Consulado para abarcar, junto a los conflictos de naturaleza marítima previstos inicialmente, los generados por la realización de la actividad mercantil, lo que incluía la competencia sobre el comercio terrestre.

*Llibre del Consolat de Mar*, facsímil, Valencia, 2004.



### El consulado y los Cuerpos de Comercio

[RICARDO FRANCH BENAVENT –UVEG–]

El privilegio otorgado por Fernando el Católico el 14 de marzo de 1493 marcó claramente el tránsito entre el *Consolat de mar* medieval y el existente en el periodo foral moderno, sancionando la creciente influencia adquirida por los comerciantes sobre la institución. Los hombres de mar fueron desplazados completamente de su dirección, al disponerse que fuesen los ciudadanos los que ejerciesen, junto con los mercaderes, las dos plazas de cónsul existentes. Así mismo, se suprimió una de las dos plazas del tribunal de apelaciones, reservándose exclusivamente a los comerciantes el ejercicio de la función. Se amplió también la jurisdicción del consulado para abarcar, junto a los conflictos de naturaleza marítima previstos inicialmente, los generados por la realización de la actividad mercantil, lo que incluía la competencia sobre el comercio terrestre. Esta circunstancia favoreció el cuestionamiento de su jurisdicción por las restantes instituciones del reino, entre las que destacó el tribunal de la bailía general. También los privilegios otorgados por la monarquía a los cónsules de los comerciantes extranjeros mermaban su jurisdicción. Pero la institución fue defendida por el brazo real de las cortes y el síndico de la ciudad de Valencia, lo que revela el interés del municipio en la ‘conservación’ de las atribuciones del consulado.

Aunque se trataba de un tribunal municipal, la influencia política que ostentaba la ciudad de Valencia sobre el reino, junto con la indiscutible preeminencia de que gozaba en el ámbito mercantil, determinaron que su competencia abarcase al conjunto del territorio. Esta circunstancia fue subrayada por