

# LA BURGUESÍA COMERCIAL Y LAS TRANSFORMACIONES URBANAS EN LAS CIUDADES MARÍTIMAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

## Commercial bourgeoisie and urban transformations in the Spanish maritime cities of the eighteenth century

Ricardo Franch Benavent, Universitat de València.

Fecha de recepción 10.10.2011 / Fecha de aceptación 16.01.2012

El crecimiento urbano que se produjo en la España del siglo XVIII se insertó en el marco del proceso de urbanización que se estaba experimentando en Europa desde la centuria anterior. La tendencia hacia la concentración de la población en ciudades cada vez más grandes que se produjo a partir de entonces incrementó considerablemente el impacto que éstas ejercían sobre la vida económica, social o cultural, posibilitando la articulación

de redes urbanas que intensificaban notablemente la eficacia de las funciones que ejercían sobre su área de influencia. El proceso fue liderado, a nivel europeo, por las capitales de las monarquías y, sobre todo, las ciudades comerciales ubicadas en las costas atlánticas. Las ciudades españolas participaron también en este proceso, configurándose en el siglo XVIII cuatro sistemas urbanos que se hallaban vinculados con las redes surgidas a nivel europeo.

### RESUMEN

Al igual que en la Europa de la época, el proceso de urbanización fue impulsado en la España del siglo XVIII por el incremento del poder del estado y el desarrollo del comercio marítimo. Ambas circunstancias determinaron que las ciudades que ejercían esta última función fueran las que tuvieron un mayor dinamismo, beneficiándose los grupos mercantiles residentes en ellas tanto de la política económica estatal y de la demanda del sector público, como de los negocios generados por el propio crecimiento urbano. En el trabajo realizado se analiza la incidencia de estos factores en las ciudades de Santander, Cádiz, Barcelona y Valencia.

### PALABRAS CLAVE

Burguesía - Urbanización - Ciudad marítima - Negocio urbano - Inversión inmobiliaria - Siglo XVIII - Santander - Cádiz - Barcelona - Valencia.

### SUMMARY

As in the rest of Europe at the time, in eighteenth century Spain the urbanization process was stimulated by the increased power of the state and the development of maritime trade. Cities with maritime trade became the more dynamic and businesses established there benefited from state economic policy and public sector demand, as well as from trade generated by urban growth. This paper analyzes the impact of these factors on the cities of Santander, Cadiz, Barcelona and Valencia.

### KEY WORDS

Bourgeoisie - Urbanization - Maritime city - Urban business - Investment property - Eighteenth century - Santander - Cádiz - Barcelona - Valencia.

Solo uno de ellos comprendía un territorio del interior peninsular, teniendo como eje articulador a la ciudad de Madrid. En cambio, los otros tres estaban liderados por ciudades comerciales que tenían una clara orientación marítima. El existente en el Mediterráneo tenía a Barcelona como núcleo central, pero contaba en su seno con otros centros mercantiles importantes, como Valencia, Alicante, Mallorca o Málaga. El del norte estaba liderado por Bilbao, aunque su hegemonía se atenuó ante el espectacular crecimiento que experimentó la ciudad de Santander. Un proceso similar se produjo en el caso del sistema urbano andaluz, ya que la influencia de Sevilla retrocedió con el traslado a Cádiz de la cabecera del comercio colonial. Realmente, el dinamismo de los tres sistemas urbanos liderados por ciudades marítimas fue muy superior al del interior peninsular, hasta el punto de que D. R. Ringrose planteó la hipótesis de que su área de influencia fue siendo progresivamente colonizada por aquellos, destacando, sobre todo, la penetración realizada en su territorio por los centros del norte y el mediterráneo. En esta misma línea, C. Martínez Shaw ha defendido la tesis de que el comercio marítimo fue el origen principal de las ciudades más importantes de los tiempos modernos, por lo que los núcleos más destacados que ejercían dicha actividad se hallaban en mejores condiciones para articular sistemas urbanos de gran amplitud (1).

Pero, además del comercio marítimo, el otro factor que contribuyó tanto al crecimiento desigual de las ciudades como al desarrollo de los negocios de las clases burguesas residentes en ellas fue el incremento del poder del estado y la orientación de la política económica que adoptó para intensificar su fortalecimiento. Siguiendo las directrices del mercantilismo, que ya había influido en la acción de gobierno a finales del siglo XVII, la monarquía borbónica trató de estimular la producción y el consumo de los géneros elaborados por las manufacturas nacionales con el fin de incrementar la riqueza de la población, que revertiría, a través de las exacciones fiscales correspondientes, en el aumento de los ingresos de la Real Hacienda. Las medidas adoptadas con tal finalidad fueron muy intensas ya en el periodo de gobierno de Alberoni, que suele considerarse como la etapa inicial del proceso reformista que caracterizó a la centuria. Su orientación se manifestó, entre otras medidas, en la instrucción elaborada en 1718 para el gobierno de los intendentes, que se convirtieron en los agentes fundamentales encargados de estimular la actividad económica de sus respectivas circunscripciones. Aunque desde mediados del siglo XVIII se tendió hacia una mayor liberalización de la actividad económica, bajo la influencia de la fisiocracia y el

librecambismo, se mantuvo un intenso intervencionismo estatal, que continuaba estando presidido por el objetivo básico de utilizar la política económica al servicio del incremento del poder político de la monarquía. Esta tendencia fue estimulada por la influencia ejercida por el cameralismo germánico, cuyos representantes destacaron la necesidad de potenciar la acción de gobierno en materia de «policía» (2). En un sentido amplio, dicho concepto comprendía la política interior del estado tendente a incrementar las fuentes de riqueza con el fin de procurar tanto la felicidad de los súbditos como el aumento del poder monárquico. Pero en un sentido más restringido, dicha materia se centraba, sobre todo, en el primero de estos últimos objetivos, tratando de mejorar las condiciones de vida de los súbditos con el fin de facilitar la consecución del orden y la disciplina. Fue esta última orientación la que impulsó la mejora de las infraestructuras urbanas, que adquirió un carácter prácticamente general en la segunda mitad de la centuria.

La burguesía mercantil fue uno de los sectores sociales más beneficiados por la acción política de la monarquía en el siglo XVIII. Las medidas adoptadas para eliminar los obstáculos que limitaban el crecimiento de la producción y de los intercambios, junto con los estímulos otorgados para favorecer el incremento de la oferta de trabajo y la creación de riqueza, crearon un clima muy favorable para el desarrollo de los negocios. Pero, además, el reforzamiento del poder estatal y el incremento de los servicios prestados por una administración que pretendía intervenir cada vez en mayor medida en la vida de los súbditos, convirtieron a la demanda generada por el sector público en el ámbito alrededor del cual se realizaban los negocios más lucrativos. La incapacidad de la administración para atender directamente sus necesidades e, incluso, para gestionar sus propios recursos, le forzó a recurrir a la intermediación de agentes privados, que intervenían con su autorización como arrendatarios de rentas, asentistas o abastecedores. Para lograr la adjudicación de estos contratos, los hombres de negocios trataron de introducirse en los órganos administrativos responsables de su gestión, o, en todo caso, se insertaron en las redes clientelares articuladas alrededor de los centros de poder. Se aprovecharon, claramente, de la concepción patrimonialista de la función pública dominante en el Antiguo Régimen, incluso entre los propios monarcas, lo que facilitaba la confusión entre los intereses públicos y los privados, y propiciaba las irregularidades y abusos (corrupción, nepotismo, clientelismo, etc.) que contribuían a incrementar en mayor medida aún los beneficios obtenidos por

los hombres de negocios (3). De ahí que las numerosas iniciativas públicas que se emprendieron en el siglo XVIII acabaran propiciando la realización de fabulosos negocios privados. Los hombres de negocios no solo obtuvieron ganancias con la ejecución o la financiación de dichas iniciativas, sino que muchas veces fueron también los principales beneficiarios de su realización. Así ocurría, con carácter general, cuando se mejoraba un servicio o infraestructura que facilitaba las condiciones con las que ejercían su actividad. Pero el beneficio podía tener incluso un carácter muy particular cuando la iniciativa pública comportaba una mejora sustancial de las propiedades poseídas en sus inmediaciones, favoreciendo la especulación inmobiliaria. Si bien ambos fenómenos tuvieron un carácter general, no cabe duda que dichas oportunidades fueron más intensas en las ciudades marítimas que experimentaron un mayor dinamismo durante el siglo XVIII.

### **I. POLÍTICA ECONÓMICA, CRECIMIENTO URBANO Y NEGOCIO INMOBILIARIO EN LAS CIUDADES DE SANTANDER Y CÁDIZ**

Fue precisamente la acción política de la monarquía borbónica lo que contribuyó decisivamente al crecimiento de las dos ciudades que acabaron amenazando la hegemonía del centro que lideraba el sistema urbano en el que se insertaban: Santander, en el norte; y Cádiz, en el andaluz. El caso de Santander es, tal vez, el más espectacular, puesto que fue el intenso apoyo gubernamental lo que permitió la transformación de una modesta villa de menos de 3.000 habitantes en la que aún predominaba el sector primario a mediados del siglo XVIII, hasta convertirla en una ciudad de más de 8.000 habitantes en 1808 que había logrado arrebatarse a Bilbao buena parte del liderazgo que ejercía sobre el comercio cantábrico. La clave fundamental que impulsó esta transformación fue la estrategia adoptada por la monarquía para contrarrestar las franquicias de que gozaban las provincias exentas, canalizando el tráfico de Castilla con el Cantábrico a través de un puerto alternativo que estuviese mejor controlado (4). El despegue inicial se derivó de la decisión gubernamental de reanudar en 1752 la exportación de lana a través del puerto de Santander, a la que se sumó la apertura del camino de Reinosa al año siguiente. Estas medidas de carácter económico fueron seguidas por la potenciación de las funciones administrativas de la localidad, que fue convertida en sede episcopal en 1754 y obtuvo el título de ciudad en 1755. El apoyo gubernamental se intensificó en la década de 1760 con la concesión de las ventajas fiscales que favorecían la exportación de lana en 1763; la habilitación parcial para el comercio con América en 1765; y la mejora

de las instalaciones portuarias que se realizó entre 1765 y 1770. Pero la culminación del proceso de expansión comercial se produjo con la habilitación de Santander para el comercio libre con América en 1778, lo que permitió la posterior creación del Consulado en 1785, el cual mejoró las infraestructuras mercantiles reanudando las obras de ampliación del puerto en 1788 y promoviendo la construcción de caminos hacia Palencia y la Rioja, con el fin de facilitar el comercio de la harina y el vino respectivamente (5).

La expansión comercial experimentada por la ciudad provocó una intensa transformación tanto de las estructuras sociales como de las urbanísticas, siendo la burguesía mercantil la más beneficiada por los cambios producidos. El sector primario dominante con anterioridad perdió su hegemonía en favor de un sector terciario liderado por unos grupos mercantiles mucho más nutridos y complejos que los existentes en la primera mitad de la centuria. Frente a la modestia de los capitales y de los negocios que ejercían entonces, limitados básicamente al comercio al por menor con una escasa relación con el mercado internacional, las ventajas obtenidas por la ciudad en la segunda mitad de la centuria permitieron el surgimiento de una burguesía mercantil de origen mayoritariamente foráneo, en el que destacaban los vascos, y que ejercía un tráfico de intermediación muy vinculado con el mercado colonial e internacional. De ahí la entidad de los capitales acumulados por sus miembros, que, aparte de los negocios mercantiles, los invertían también en el armamento marítimo, llegando a equipararse la flota mercante de la ciudad a la existente en Bilbao (6); la industria de transformación de productos agrícolas; y las actividades financieras. Pero, además de estos negocios, los comerciantes no dejaron de aprovechar las oportunidades que les proporcionaba el propio crecimiento de la ciudad, promoviendo su expansión hacia el área portuaria y beneficiándose de la especulación inmobiliaria.

La transformación urbana de Santander fue impulsada, en gran medida, por las obras de mejora de las instalaciones portuarias que se emprendieron a partir de 1765. Con tal finalidad, se procedió al dragado de la dársena existente entre el muelle y el contramuelle, así como al relleno y explanación de la playa del arrabal del mar. Esta última operación dio como resultado el incremento de la superficie urbanizable en el área más próxima al puerto, en donde surgió un nuevo barrio denominado la «Nueva Población». Su creación fue impulsada por la burguesía mercantil, que logró apropiarse de la mayoría de los solares existentes en la zona, algunos de los cuales fueron adquiridos a cambio

de la financiación o ejecución parcial de las obras de mejora del puerto, tal como planteó Guillermo Antonio Calderón al Consulado en 1826. La racionalidad con la que se distribuyeron las calles y edificios construidos (ver Figura 1), junto con la uni-

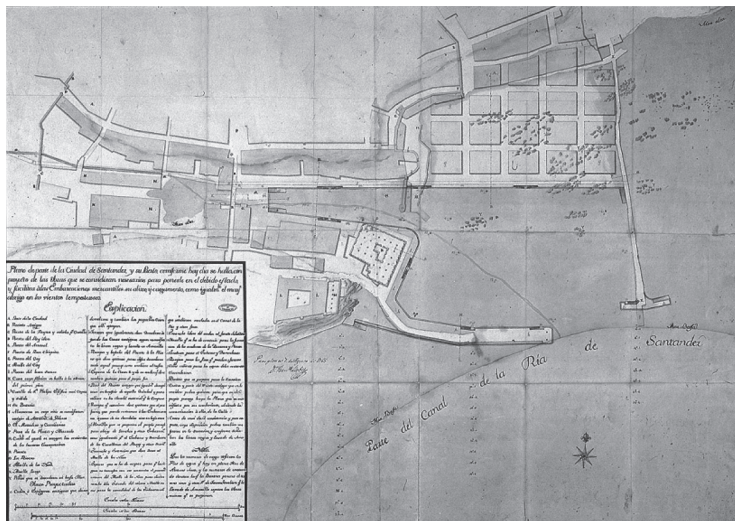


Figura 1. Proyecto elaborado por Francisco Llovet en 1765 para la mejora y urbanización del puerto de Santander. Fuente: R. Maruri, *La burguesía mercantil santanderina, 1700-1850*, Santander, 1990, p. 84.

formidad y simetría que tenían estos últimos, han impulsado a considerar la operación como un claro precedente de los proyectos de ensanche que se realizaron en la mayoría de las ciudades españolas a partir de mediados del siglo XIX (7). Así mismo, el elevado coste de las nuevas viviendas dificultaba su adquisición por parte de los miembros de las categorías sociales inferiores, por lo que la zona se convirtió en lugar de residencia de la burguesía y las clases medias. De esta forma, se acentuó la tendencia hacia la diferenciación social del espacio urbano, más característica de la ciudad capitalista, contrastando con la mayor promiscuidad social dominante en el mundo urbano del Antiguo Régimen. Ciertamente, ya en el recinto amurallado de la ciudad, los grupos mercantiles habían tendido a concentrar su lugar de residencia en algunas calles del área denominada como la «Puebla Nueva». Pero la tendencia era mucho menos marcada que en la «Nueva Población», donde la práctica totalidad de las casas existentes en el año 1829 en la calle del muelle pertenecían a los comerciantes más enriquecidos de la ciudad. Fue en ella donde se construyó también el edificio de la aduana, reflejando su conversión en el centro fundamental de la actividad económica de la ciudad, que se canalizaba a través del puerto. De ahí la racionalidad y funcionalidad de los edificios construidos por la burguesía, que se destinaban tanto a lugar de residencia familiar como a atender las necesidades del negocio que se realizaba. Ahora bien, el crecimiento demográfico incrementó el valor del suelo urbano y favoreció el desarrollo de la especulación inmobiliaria. De ahí el cambio del modelo de residencia familiar que

se experimentó progresivamente, ya que los edificios unifamiliares dominantes a mediados del siglo XVIII fueron retrocediendo ante el avance de los que eran compartidos por varias familias. Esta transformación se produjo incluso en los edificios en los que residía la burguesía mercantil, en los que se reservaron espacios para el alquiler de viviendas. Ahora bien, éstas no se concentraron en las partes más elevadas del edificio, sino en los espacios intermedios. A partir de los casos conocidos, se ha podido comprobar que el propietario se reservaba la planta baja y el primer piso, que destinaba a satisfacer las necesidades del negocio, además del piso superior y el desván, en donde situaba su residencia, procediendo al alquiler del espacio restante. Las causas de dicha preferencia se han atribuido a los problemas de salubridad y luminosidad que se derivaban de las condiciones urbanísticas y climatológicas de Santander (8). En todo caso, la evolución experimentada pone de manifiesto que las transformaciones urbanas producidas en Santander desde mediados del siglo XVIII convirtieron a la inversión inmobiliaria en un fabuloso negocio que benefició fundamentalmente a la burguesía mercantil.

Las oportunidades que generaban las operaciones especulativas de esta índole se han analizado con mayor detalle en el caso de la otra ciudad marítima que desplazó al centro del sistema urbano en que se ubicaba: Cádiz. No en vano, A. García-Baquero llegó a considerar aquellas como el resultado más evidente de «...el rostro de Jano de la inversión burguesa...» (9). La expansión de la ciudad se derivó fundamentalmente de la función comercial que ejercía como consecuencia de su excelente ubicación en la encrucijada de rutas existente entre el Mediterráneo y el Atlántico. Sus mejores condiciones para albergar los buques de gran calado que realizaban el comercio con América comenzaron a resultar decisivas desde principios del siglo XVII, generando una intensa rivalidad con Sevilla que se resolvió en su favor cuando en 1679 se fijó en su bahía la cabecera de las flotas de Indias. El traslado de la Casa de la Contratación que se dispuso en 1717 no hizo más que sancionar el proceso, que fue reforzado por las medidas de estímulo del tráfico adoptadas por la monarquía a lo largo de la centuria, sin que fuese gravemente afectado por la política de liberalización que se impulsó a partir de 1765. La acción política de la monarquía contribuyó decisivamente, por tanto, al crecimiento demográfico que experimentó la ciudad, que dobló prácticamente su población en la segunda mitad del siglo XVII, pasando de 23.000 a 41.000 habitantes aproximadamente, y llegó a superar los 71.000 en 1787. Pero la orientación comercial de

su actividad económica se reflejaba claramente en su estructura socio-profesional, ya que, según se desprende del catastro de Ensenada, la población activa que se dedicaba al sector primario era inferior al 1%, mientras que el sector secundario representaba el 22,8% y el terciario acaparaba el 76,2%. La hegemonía de este último sector aún resultaba más evidente si se consideraban las rentas que generaba su actividad, en cuyo caso el porcentaje se elevaba hasta el 88,8%. La mayor parte de aquellas eran proporcionadas por la actividad mercantil, destacando las utilidades obtenidas por los 529 comerciantes al por mayor existentes en la ciudad. Su fabulosa entidad superaba ampliamente los límites de la localidad, ya que aquellas representaban el 48% del total de las obtenidas por dicho sector social en el conjunto de la Corona de Castilla (10). De ahí que Cádiz pueda considerarse, sin duda, como la principal ciudad mercantil de la España de la época.

La expansión urbanística de la ciudad se produjo paralelamente al crecimiento comercial y demográfico, ampliándose inicialmente la superficie construida en dirección oeste a lo largo de la bahía. Fue allí donde se construyó la calle Nueva, que se convirtió en el centro comercial y financiero de la ciudad en su época de esplendor del siglo XVIII. Su actividad era tan intensa que atraía a los comerciantes que deseaban realizar operaciones financieras, convirtiéndose en una especie de bolsa o lonja de contratación al aire libre que suplía la ausencia de un edificio específico destinado al efecto. Junto a esta carencia, que tanto sorprendía a los extranjeros que acudían a la ciudad, resultaba también llamativa la provisionalidad de las sedes de las dos instituciones básicas que regían el tráfico comercial, la Casa de la Contratación y el Consulado, que se ubicaron en edificios arrendados. En 1735 se elaboró un proyecto para rellenar el extremo de la bahía que existía ante el baluarte de San Felipe, con el fin de construir allí la sede de dichas instituciones, junto con la de la aduana y de algunos almacenes que permitieran mitigar la escasez de este tipo de instalaciones que existía en la ciudad (ver Figura 2). Pero la iniciativa se paralizó, reanudándose solo a mediados de la década de 1760 y limitándose a la construcción de la aduana. No obstante, la explanada que se realizó se acabó utilizando en la década de 1780 para la construcción del barrio de San Carlos. Se trató de una de las operaciones más reveladoras de la simbiosis que existía en Cádiz entre el mundo de los negocios y los intereses político-militares de la monarquía, ya que la Real Junta de Fortificación trató de financiar la construcción de un nuevo baluarte con la venta de las parcelas creadas en aquella explanada.

El elevado precio de los solares y las condiciones estipuladas para su adquisición (venta en grandes lotes, pago en efectivo, plazo de tres años para el inicio de las obras, etc.) determinaron que fuesen básicamente los miembros de la burguesía mercantil los que tuviesen más posibilidades de proceder a su adquisición (11). Surgió así un nuevo barrio con una estructura claramente racionalista, integrado por edificios uniformes de estilo neoclásico en los que residían sobre todo familias de extracción burguesa.



Realmente, como correspondía a la ciudad más burguesa del país, se ha distinguido ya en el Cádiz del siglo XVIII la existencia de una cierta diferenciación social del espacio urbano. Los barrios más populares se ubicaban en el sur y el oeste, orientados hacia el océano. En cambio, la zona burguesa se situaba en el norte, orientada hacia la bahía y el puerto. Esquemmatizando la situación, M. Bustos ha destacado que «...una mayoría de personas de los barrios situados al sur y al oeste se emplean al servicio de la minoría establecida en la zona «noble» de la ciudad, en el norte, al abrigo del puerto y de su muralla, de los golpes de mar, el calor y los molestos levantes; donde se genera el empleo y los trabajos que impulsa indirectamente el comercio ultramarino...» (12). Era en la zona burguesa donde se ubicaban los edificios más sólidos y de mayor calidad y altura de la ciudad, muchos de los cuales se hallaban coronados por una torre-mirador. Éste era uno de los elementos más originales de la arquitectura urbana gaditana, y parece que cumplía una doble función. Por una parte, permitía a su propietario disponer de una excelente vista de la ciudad y el mar, detectando con facilidad las embarcaciones que circulaban por la bahía y se aproximaban al puerto. Pero, además, constituía

Figura 2. Plano de Cádiz contemplando el proyecto de construcción al final de la bahía de los edificios de la Aduana, el Consulado y la Casa de la Contratación. Fuente: M.P. Ruiz Nieto-Guerrero, *Historia urbana de Cádiz. Génesis y formación de una ciudad moderna*, Cádiz, 1999, p. 88.

también un signo de prestigio social, generando una cierta competencia en las dimensiones y decoración con que se construían, lo que incrementó su peligrosidad y condujo a la prohibición de su edificación a finales de la centuria (13).

De todas formas, el intenso crecimiento demográfico experimentado en el siglo XVIII agudizó la escasez del suelo urbano, incrementándose la densidad de asentamiento, que en la década de 1770 doblaba la existente en Sevilla, y estimulando el crecimiento en altura de los edificios. De ahí que en la segunda mitad de la centuria comenzaron a proliferar las «casas de vecindad» en las que residían varias familias. Muchas de ellas albergaban incluso a más de una familia por planta en viviendas diferenciadas, que eran conocidas como «casas por pisos». Todo ello estimuló la especulación inmobiliaria, generando una oportunidad de negocio que fue intensamente aprovechada por la burguesía mercantil. El fenómeno ha sido perfectamente documentado por A. García-Baquero mediante el análisis de los inventarios post mortem pertenecientes a miembros de dicho sector social que se han localizado (14). Evidentemente, la inversión inmobiliaria realizada tenía un carácter minoritario, como era lógico tratándose de comerciantes que se hallaban en activo. De todas formas, la elevada entidad de los capitales reunidos daba lugar a que aquella fuera muy importante en términos absolutos. Pero la característica más reveladora de su orientación es la preferencia que se otorgaba a las fincas urbanas sobre las rústicas, representando aquellas en casi todos los casos más del 75% del capital invertido en inmuebles. Se trataba de operaciones de carácter claramente especulativo, puesto que la inversión no se concentraba en un solo edificio, sino que trataba de diversificarse, adquiriendo a precios módicos una gran multiplicidad de casas que pudieran ser explotadas mediante su cesión en alquiler a varios inquilinos. De hecho, los 14 propietarios de la muestra estudiada habían adquirido un total de 105 casas, lo que suponía una media de 7,5 casas por propietario. En algunas de ellas se ha podido calcular la rentabilidad global de la inversión realizada comparando el precio de adquisición con el que se indica en el inventario. Su análisis refleja que el valor se había doblado, como mínimo, en la inmensa mayoría de los casos, ascendiendo a un ritmo medio anual superior al 5%. Pero, además de esta revalorización, los propietarios también se beneficiaron del incremento de los precios del alquiler de las viviendas, que, según se desprende de una muestra de casas pertenecientes al cabildo catedralicio, alcanzó una media del 198% entre los años 1700 y 1788. De ahí que la intervención de la burguesía mercantil en el negocio inmobiliario re-

sultase perfectamente comprensible, no solo desde la óptica de la mentalidad del Antiguo Régimen, que atendía sobre todo a la seguridad y el prestigio social de la inversión realizada, sino también desde la racionalidad propia de la mentalidad capitalista. Se trataba de un negocio que, debido a las condiciones de la ciudad, contaba con una elevada demanda y generaba una buena rentabilidad con unos costes relativamente reducidos. No en vano, en la otra ciudad que contaba con un mercado inmobiliario muy dinámico como consecuencia de su condición de capital política de la monarquía, J. Cruz ha detectado una tendencia similar tanto entre los comerciantes como entre los banqueros analizados (15).

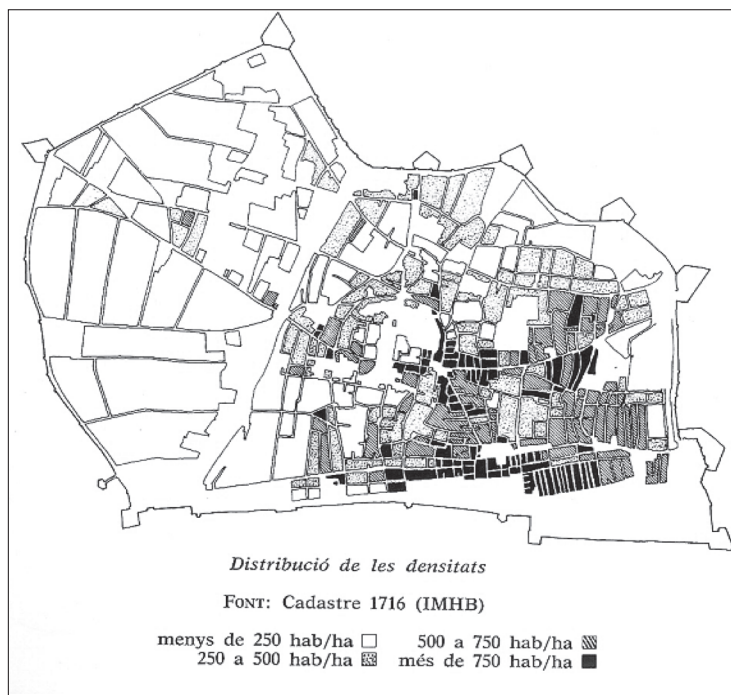
## II. LA INCIDENCIA DE LAS INICIATIVAS ESTATALES Y DEL CRECIMIENTO MERCANTIL Y MANUFACTURERO EN LA ESTRUCTURA URBANA DE BARCELONA

En el otro sistema urbano español de carácter marítimo, el Mediterráneo, el liderazgo ejercido por Barcelona se mantuvo incuestionado durante todo el siglo XVIII, a pesar del intenso crecimiento comercial experimentado por los centros secundarios más importantes. Su hegemonía fue reforzada incluso por la política de centralización y control que adoptó la monarquía borbónica, la cual contribuyó a invertir la tendencia hacia la descentralización que se ha detectado en la economía catalana de la centuria anterior. Al convertirla en la sede de la aduana general marítima del territorio, su puerto fue el único habilitado para recibir embarcaciones procedentes del exterior hasta principios de la década de 1770. Pero, además, el mantenimiento hasta entonces del derecho de bolla dio lugar a que se compensase al territorio con la exigencia de unos impuestos de aduana inferiores, lo que, como destacó J. Muñoz Pérez, desvió hacia ella buena parte del tráfico de importación que se destinaba a Valencia, Aragón y Castilla. A su vez, el rudimentario lazareto de que dispuso a partir de 1709 convirtió a su puerto en la principal puerta de entrada, según E. Martín Corrales, del comercio español que se realizaba con los territorios musulmanes. Finalmente, sus condiciones navales y portuarias impulsaron a la monarquía a establecer en ella la base de operaciones de su política militar en el Mediterráneo. Todo ello, junto con el intenso dinamismo que conoció la economía catalana en el siglo XVIII, convirtió a Barcelona en el segundo puerto comercial más importante de la España de la centuria. Según los datos de Canga Argüelles, las aduanas de Cataluña eran las que, después de Cádiz, generaban unos derechos fiscales más elevados, produciéndose también este mismo fenómeno en el caso específico del comercio con América, ya que Barce-

lona fue el puerto más beneficiado del proceso de liberalización del comercio colonial (16).

Barcelona era una ciudad de naturaleza claramente marítima, ya que cumplía los cuatro rasgos básicos que, según C. Martínez Shaw, diferenciaban a esta tipología específica del mundo urbano (17). En todo caso, era una ciudad que «mira al mar», como ponía de manifiesto el hecho de que la zona más dinámica que estaba experimentando una mayor expansión a principios del siglo XVIII era la que se hallaba en las inmediaciones del portal del mar, frente al llano de la Lonja. Cerca de ella se situaba también tanto el barrio marinero de la Ribera como, sobre todo, el centro comercial más emblemático de toda la ciudad: la plaza del Born, que constituía el mercado principal de la misma y era el escenario en el que se realizaban las celebraciones de carácter más diverso. Resulta significativo que el crecimiento urbano experimentado desde la Baja Edad Media se hubiese dirigido hacia esta zona situada en el área oriental de la ciudad, hasta el punto de que en 1716 se concentraba allí más de la mitad de la población, frente al 29% que se hallaba en el área central y el 14,5% que existía en el barrio del «Raval». En el seno del primero de los espacios indicados, la zona más rica y atractiva estaba constituida por el eje horizontal al mar formado por el «carrer Ample» y el «Pla de Palau» (18). Esta orientación de la ciudad hacia el este fue la más afectada por las intensas transformaciones urbanas que se produjeron en el siglo XVIII, las cuales se derivaron básicamente de la incidencia de dos factores: la política de defensa y control de la ciudad adoptada por la monarquía borbónica tras la finalización de la guerra de Sucesión; y el crecimiento económico y demográfico experimentado, que permitió que su población se doblara con creces entre 1700 y 1787 (pasando de unos 40.000 a algo más de 97.000 habitantes) e impulsó el desarrollo del negocio inmobiliario.

La iniciativa más importante emprendida por la monarquía tras la finalización de la guerra de Sucesión fue la construcción de la ciudadela. Significativamente, ésta se situó en la zona más densa y dinámica existente en el área oriental de la ciudad (ver Figura 3). Como las exigencias de seguridad determinaron que, además del espacio ocupado por la propia fortaleza, se crease una amplia explanada a su alrededor, la ejecución del proyecto tuvo un grave impacto en la infraestructura urbana, exigiendo la demolición de 1.015 casas, lo que suponía en torno al 17% de los edificios de la ciudad. Pero, además de la destrucción de tantas viviendas, la construcción de la ciudadela alteró el equilibrio tradicional de la ciudad, frustrando su tendencia a la expansión hacia el este; afectando gravemente



al barrio marinero de la Ribera; y desplazando hacia una posición periférica al área comercial que se había articulado alrededor de la plaza del Born. La segunda iniciativa urbanística más importante impulsada por la monarquía estuvo directamente relacionada con la anterior, al derivarse de la necesidad de resolver el problema generado por la población que había sido desplazada por la construcción de la ciudadela. La mayor parte de aquella se había instalado en viviendas precarias situadas en la playa existente fuera del recinto amurallado, lo que incrementaba la inseguridad y facilitaba el contrabando. De ahí que fuese el Capitán General, el marqués de la Mina, quien impulsase la construcción del barrio de la Barceloneta. Las obras, iniciadas en 1753, dieron lugar a la creación de un nuevo espacio urbano que disponía de una estructura racional y uniforme. Se impuso, además, la adopción de un modelo idéntico de edificio, con una altura limitada a la planta baja y el primer piso para no entorpecer la visibilidad y el control que se ejercía desde la ciudadela. Al albergar básicamente a la población que se dedicaba al ejercicio de actividades marítimas, el nuevo barrio acentuó la tendencia hacia la diferenciación socio-profesional del lugar de residencia de la población, frente a la mayor promiscuidad social existente con anterioridad.

Además de las dos iniciativas indicadas, la tercera intervención urbanística más importante del siglo XVIII fue la urbanización de la Rambla, que se emprendió en 1775. Su ejecución consagró la nueva tendencia en dirección hacia el oeste que adquirió la expansión de la ciudad tras bloquearse la orientación tradicional como consecuencia de la construc-

Figura 3. Distribución de la densidad de la población de la ciudad de Barcelona según el catastro de 1716. Fuente: A. García Espuche y M. Guàrdia i Bassols, *Espai i societat a la Barcelona pre-industrial*, Barcelona, 1986, figura 55.

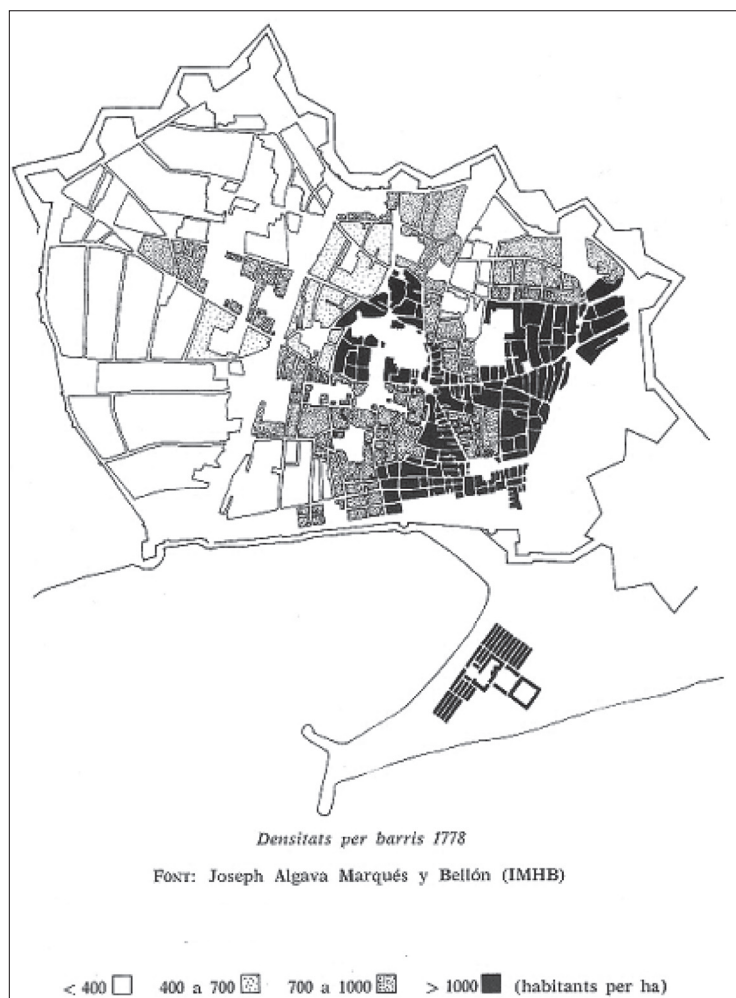


Figura 4. Distribución de la densidad de la población de la ciudad de Barcelona en 1778. Fuente: A. García Espuche y M. Guàrdia i Bassols, *Espai i societat a la Barcelona pre-industrial*, Barcelona, 1986, figura 72.

ción de la ciudatela. Aunque la urbanización de la Rambla fue también impulsada por el Capitán General, conde de Ricla, suscitó inmediatamente la intervención de la iniciativa privada, ya que su ejecución implicaba la revalorización del suelo urbano de sus inmediaciones, estimulando la especulación inmobiliaria. Al embellecerse e iluminarse la Rambla, ésta se convirtió en uno de los paseos más emblemáticos de la ciudad, potenciando el carácter residencial del área situada en sus inmediaciones. Significativamente, surgió allí una nueva zona comercial, la cual se articuló alrededor del portal de la Boquería. Aunque aquí existía ya un mercado tradicional, su importancia se intensificó como consecuencia del desplazamiento del eje de gravedad de la ciudad hacia la Rambla y el barrio del Raval. La culminación de este proceso se aprecia perfectamente analizando la ubicación de los revendedores que figuran en la guía de la ciudad publicada en 1841, los cuales tienden a desplazarse hacia el área de la Boquería. Pero esta orientación no impidió el mantenimiento del eje comercial tradicional articulado alrededor de la plaza del Born. De hecho, en 1784 el precio del suelo existente en ella casi doblaba aún el que se exigía en la

zona de la Rambla, en donde la densidad de población era también mucho menor (ver Figura 4). De ahí que también se procediera al embellecimiento y mejora urbanística de aquella zona, ejecutándose el empedrado del Born en 1770, y llevando a cabo la reconstrucción de la Lonja en 1772 y la edificación de la aduana en sus inmediaciones en 1790, lo que convirtió al «Pla de Palau» en el centro monumental y representativo de Barcelona (19). Por lo demás, la preferencia que los grupos mercantiles manifestaban hacia la zona tradicional dio lugar a que las autoridades municipales propusiesen la urbanización de la amplia explanada existente en las inmediaciones de la ciudatela. Su insistencia condujo a la construcción del paseo de Sant Joan en 1797 y a la formación en 1815 del «Jardí del General», que constituyó el primer parque público barcelonés y fue el embrión del futuro parque de la ciudatela.

Ciertamente, la mejora de la infraestructura portuaria no estuvo a la altura del crecimiento experimentado por la actividad marítima y comercial. Aunque se elaboraron numerosos proyectos, no se procedió a la ampliación del muelle existente, ejecutándose solo diversas obras en el interior de la dársena para evitar los aterramientos y facilitar su drenaje y conservación (20). Por el contrario, además de la tradicional función mercantil y portuaria, la progresiva implantación de fábricas de indianas determinó que en la segunda mitad del siglo XVIII Barcelona comenzara a convertirse también en una importante ciudad industrial. Aquellas empresas se ubicaron, sobre todo, en la parte interior de la tradicional zona comercial, concentrándose fundamentalmente en el barrio de San Pedro. No obstante, a finales de la centuria se estaban expandiendo también por el barrio del Raval. Pero, aunque ello contribuyó al incremento de la densidad urbana de esta zona, la mayor parte del crecimiento demográfico experimentado siguió concentrándose en el área oriental de la ciudad. De ahí que fuera allí donde comenzó a extenderse con mayor claridad el nuevo modelo de edificio que se derivó del crecimiento urbano en altura. En efecto, frente al predominio de las casas unifamiliares, desde mediados del siglo XVIII se aprecia, especialmente en el conjunto del área más próxima a la explanada de la ciudatela, la difusión de edificios de vecinos o «cases d'escaleta», que se adoptó también en las nuevas calles surgidas tras la urbanización del barrio del Raval. Todo ello revela que la expansión urbana estaba estimulando el desarrollo del negocio de la especulación inmobiliaria, en el que intervino intensamente la burguesía mercantil. Esta circunstancia solo se ha podido constatar de forma global, como fruto del análisis de la trayectoria de algunas dinastías comerciales, entre las que cabría destacar el estudio de la familia Gloria



que ha llevado a cabo R. Fernández. Resulta significativo que fuese precisamente en la Rambla donde Bernardo Gloria adquirió cinco casas que explotó posteriormente en régimen de alquiler. Así mismo, también es revelador que la inversión conocida que realizaron los Gloria en edificaciones y reparaciones entre 1730 y 1780 superase con creces el conjunto de los beneficios obtenidos por la casa comercial en el periodo 1778-82. Esta elevada inversión obedecía a motivaciones diversas, entre las que se ha destacado la de hacer frente a las necesidades de vivienda familiar y de la infraestructura del negocio, así como la búsqueda de ingresos de naturaleza rentista (21). Pero si bien esta última orientación suele considerarse como el resultado de una mentalidad de carácter tradicional, no cabe duda que miraba también hacia el futuro, como uno de los rostros de Jano, al aprovechar las oportunidades que estaba generando el negocio de la especulación inmobiliaria propiciado por el crecimiento de la ciudad.

### **III. EL HÁNDICAP PORTUARIO Y LOS RASGOS ESPECÍFICOS DEL CRECIMIENTO MERCANTIL Y MANUFACTURERO EXPERIMENTADO POR LA CIUDAD DE VALENCIA**

La hegemonía que ostentaba Barcelona en el sistema urbano Mediterráneo fue favorecida por la decadencia que había experimentado el comercio efectuado por la ciudad de Valencia tras su etapa de mayor esplendor de finales del siglo XV. Además de diversos factores de carácter coyuntural, la tendencia fue agudizada por la carencia de unas instalaciones portuarias adecuadas para albergar los navíos de mayor calado que efectuaban el tráfico internacional. Como es conocido, la ciudad se hallaba ubicada en las inmediaciones de una playa baja y arenosa que carecía, además, de cualquier abrigo natural que protegiese a las embarcaciones. Éstas debían permanecer ancladas en mar abierto mientras se efectuaban las operaciones de carga y descarga de las mercancías que transportaban a través de las barcas que se aproximaban a un rudimentario embarcadero de madera, el cual se deterioraba con mucha frecuencia por la acción de los temporales, los aterramientos y la carcoma. De ahí que los navíos de mayor tamaño que procedían del Atlántico tendieran a recalar en los puertos mejor dotados existentes al sur de Valencia, como Cartagena o, sobre todo, Alicante. Este último se benefició, además, de los privilegios fiscales otorgados por Felipe II al comercio de tránsito que efectuaba con Castilla, por lo que comenzó a competir con la capital del Reino al que pertenecía por el liderazgo del comercio valenciano. A finales del siglo XVII su hegemonía parecía ya incuestionable, lo que impulsó al gobierno municipal de la ciudad de Valen-

cia a tratar de contrarrestar el fenómeno mediante la concesión en 1679 de desgravaciones fiscales al tráfico que se efectuaba de tránsito hacia otros destinos, en la línea de las existentes en Alicante, así como a iniciar en 1686 las obras de construcción de un muelle permanente siguiendo el proyecto elaborado por Tomás Güelda, las cuales se abandonaron poco después por la inexistencia de fondos suficientes para su ejecución (22).

La monarquía borbónica consagró la dualidad de los centros mercantiles existentes en el litoral valenciano al convertir a las dos ciudades aludidas en la sede de las dos circunscripciones aduaneras creadas en el territorio. No obstante, siguiendo el modelo organizativo de la antigua Bailía General, la aduana de Valencia controlaba un territorio mucho más dilatado, que abarcaba el litoral comprendido entre Vinaroz y Villajoyosa, mientras que la de Alicante se limitaba a la costa más próxima a la ciudad. De ahí que las casas mercantiles existentes en la ciudad de Valencia jugasen un papel fundamental en la canalización del tráfico comercial de su amplia área de influencia, controlando, además, el comercio de importación que se realizaba para atender sus necesidades. Ambas circunstancias contribuyeron a intensificar el crecimiento comercial que experimentó la ciudad en el siglo XVIII (23). Pero, además de estimular el tráfico marítimo, la política mercantilista que adoptó la monarquía borbónica favoreció también el extraordinario desarrollo que experimentó la industria valenciana de la seda en la primera mitad del siglo XVIII. Como los privilegios obtenidos implicaron el reforzamiento de las atribuciones de la corporación artesanal que regulaba la actividad en la capital del territorio, la elaboración de tejidos de seda desapareció prácticamente de los pequeños centros urbanos más próximos a las áreas productoras de materias primas y se concentró básicamente en la ciudad de Valencia. Ésta se convirtió en el siglo XVIII en el principal centro manufacturero español del sector, el cual marcaba intensamente la actividad económica que se llevaba a cabo en ella, puesto que alrededor de la mitad de su población realizaba actividades relacionadas con la industria de la seda. Como la producción realizada se comercializaba hacia Cádiz y el interior peninsular por vía terrestre, las deficiencias de la infraestructura portuaria no constituyeron ningún obstáculo que dificultase el fabuloso crecimiento que experimentó la actividad a lo largo de la centuria (24). Por tanto, el comercio valenciano dieciochesco tuvo dos componentes claramente diferenciados: el tráfico que se efectuaba por vía marítima y el negocio sedero canalizado por vía terrestre. Su existencia se plasmó también en la propia composición de la burguesía mercantil, ya que la mitad de las casas comerciales existentes en la ciudad a finales del siglo XVIII es-

taban prácticamente especializadas en el comercio de tejidos de seda. Casi todas ellas eran de origen español, procediendo la inmensa mayoría de sus miembros del artesanado sedero que había logrado enriquecerse y ejercía funciones empresariales. Por el contrario, entre las casas comerciales que ejercían un tráfico más diversificado que se canalizaba en mayor medida por vía marítima, aunque los comerciantes españoles eran también el grupo más numeroso, existía una mayor presencia de agentes mercantiles de origen extranjero.

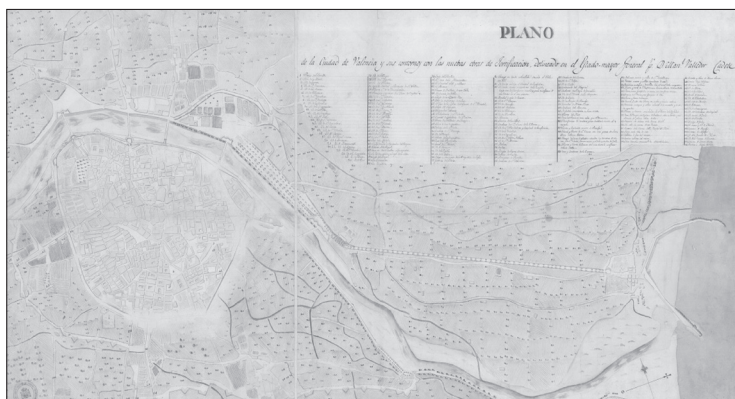


Figura 5. Plano de la ciudad de Valencia hacia 1811 en el que se aprecia la distancia del núcleo urbano al mar y el estado inicial de las obras de construcción del puerto. Servicio Geográfico del Ejército.

El conjunto de los factores aludidos determinaron que, aunque Valencia fuera una ciudad marítima, no cumpliera algunas de las características distintivas que se han atribuido a este tipo de aglomeraciones urbanas. En particular, el puerto no era el corazón de la ciudad, ni constituía el centro básico que animaba su vida económica. Por el contrario, el casco urbano se hallaba bastante alejado de la playa a través de la cual se realizaba el tráfico marítimo, lo que había determinado el surgimiento en ella de un núcleo menor de población, denominado como el Grao, que acabó convirtiéndose en su barrio marítimo (ver Figura 5). En cambio, el centro más dinámico de la ciudad se hallaba en el interior del recinto amurallado, situándose su núcleo fundamental en la plaza del Mercado. Era allí donde afluían diariamente todos los productos que se destinaban a su abastecimiento y se negociaban las mercancías y valores que nutrían su comercio, convirtiéndose también progresivamente en el escenario en el que tenían lugar los actos solemnes y festivos, que se realizaban bien en la misma plaza o bien en el magnífico edificio de la Lonja que se había edificado en ella a finales del siglo XV. La trascendencia que dicha plaza había adquirido en el mundo de los negocios es lo que explica que los grupos mercantiles tendieran a fijar su residencia en el área urbana que se hallaba en sus inmediaciones. Ciertamente, la importancia del comercio sedero dio lugar a que la mayoría de los empresarios que ejercían esta actividad se concentrasen en el barrio de las Torres, ubicado en el área sudoccidental del recinto amurallado, entre las puertas de

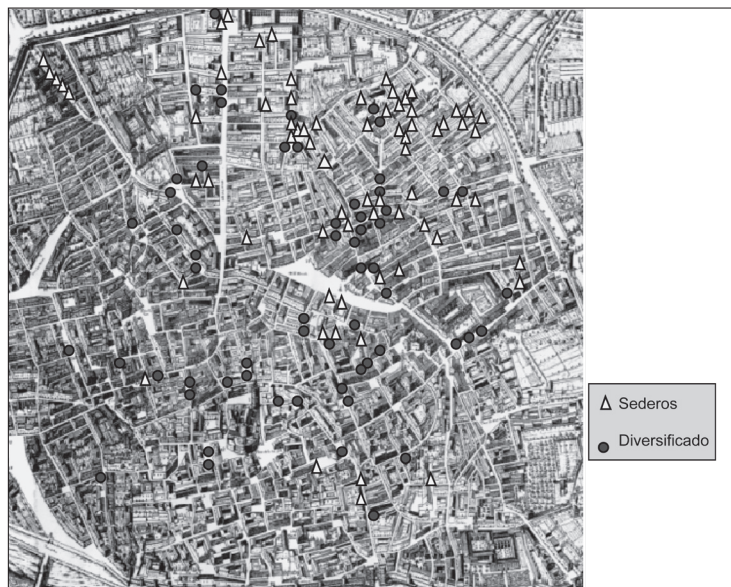
Quart y San Vicente. Así se ha podido comprobar analizando el domicilio de los comerciantes matriculados en los Cuerpos de Comercio de Valencia a principios del siglo XIX (ver Figura 6). Algo más de la mitad de las 134 personas registradas se dedicaban básicamente al negocio sedero, residiendo casi las tres cuartas partes de ellas en el barrio aludido, en el que se concentraba la mayor parte de la población que ejercía dicha actividad. Por el contrario, aunque los comerciantes que ejercían un tráfico más diversificado se hallaban algo más dispersos, la inmensa mayoría de ellos residían en las proximidades de la plaza del Mercado. De manera mucho más global, el análisis del lugar de residencia de las personas que se definieron como comerciantes en el censo de Floridablanca pone de manifiesto una distribución similar. Ciertamente, al integrar a todos aquellos que ejercían dicha actividad, aunque fuera solo modestamente y de forma parcial, su número es muy elevado. Pero, a pesar de esta circunstancia, resulta significativo que la tercera parte de las 720 personas contabilizadas dependiese de la parroquia de San Juan del Mercado, que se hallaba en la plaza del mismo nombre. El resto se concentraba básicamente en las parroquias de sus inmediaciones, destacando las de Santa Catalina y San Martín. No en vano, las tres parroquias aludidas concentraban al 80% de los comerciantes censados (25).

La importancia comercial de esta zona dio lugar a que los mercaderes franceses, que habían controlado tradicionalmente en la ciudad la venta al por menor de géneros textiles, ubicasen sus tiendas en ella, concentrándolas sobre todo en la calle de la Puerta Nueva, que desembocaba en uno de los laterales del edificio de la Lonja. Incluso trataron de restringir el espacio autorizado para abrir tiendas textiles a las calles próximas a aquella en el proyecto de creación del gremio de mercaderes de vara que elaboraron en 1762. En todo caso, el control que ejercieron sobre la zona forzó a los malteses que se introdujeron en el negocio a partir de la década de 1760 a situar sus tiendas en la parte opuesta de la plaza del Mercado, dando origen a la calle que adoptó el nombre de dicha minoría. Finalmente, resulta también revelador que, tras la finalización de la guerra de Sucesión, la monarquía tratase de garantizar el dominio de este enclave fundamental de la ciudad procediendo a la confiscación del edificio de la Lonja y alojando en ella un destacamento de tropas que adquirió el nombre de «El Principal». Afortunadamente, no se ejecutaron los diversos proyectos de reforma del edificio que se formularon para adecuarlo en mayor medida a su nueva función militar, los cuales hubieran podido ocasionar un daño irreparable. Pero su ocupación temporal provocó graves trastornos al comercio, ya

que el peso de las mercancías contratadas se trasladó a la más reducida lonja del aceite que existía detrás de aquella, con el peligro de que las más delicadas, como era el caso de la seda, pudiesen mancharse y estropearse. Por su parte, los corredores de cambios tuvieron que ejercer su función al aire libre, en la calle de la Puerta Nueva, como había ocurrido en el caso de Cádiz. Fue solo la creación de los Cuerpos de Comercio de Valencia en 1762 lo que permitió a los comerciantes la recuperación de la Lonja, destinándola a la función original que había determinado su construcción. Por el contrario, la construcción de la ciudadela no resultó tan traumática para la ciudad como había ocurrido en el caso de Barcelona. Se ubicó en el área nororiental de la misma, aprovechando en gran medida el espacio ocupado por la antigua Casa de Armas de la Generalitat, por lo que exigió la demolición de muy pocos edificios. Ciertamente, al estar situada en las inmediaciones de la puerta del mar, que conducía hacia el Grao, las exigencias de seguridad determinaron que se ordenase su cierre tras la conquista de la ciudad en 1707, manteniéndose en estas condiciones hasta su reapertura en 1764 (26).

Esta última circunstancia determinó que, en la primera mitad del siglo XVIII, las mercancías que llegaban por vía marítima se introdujesen en la ciudad a través de la puerta del Real, que fue habilitada, junto con las otras tres puertas situadas en los otros flancos de la misma (Serranos, al norte; Quart, al oeste; y San Vicente, al sur), para canalizar y controlar todo el tráfico de abastecimiento urbano. Era en ellas donde se percibían los impuestos municipales y estatales, entre los que destacaba la renta del ocho por ciento, que se exigía sobre todas las mercancías introducidas para su consumo con el fin de hacer frente al abono del equivalente. Su recaudación constituía un fabuloso negocio en el que intervinieron inmediatamente los comerciantes más acaudalados, insertándose en las redes clientelares articuladas desde el poder con el fin de lograr que se les adjudicase su administración. El conflicto que se produjo como consecuencia de su arrendamiento a Vicente de Pueyo en 1751 refleja muy bien el enfrentamiento existente por su control entre los círculos de poder de la administración central y la territorial (27). Los contactos que disponía aquel en la Secretaría de Hacienda fueron los que le permitieron la obtención del contrato de arrendamiento, alterando el sistema de administración directa que se había utilizado con anterioridad, el cual estaba controlado por el intendente y era gestionado por un asentista de su confianza, Gaspar Pastor. El desenlace del conflicto refleja perfectamente la mayor capacidad de maniobra del círculo de poder más próximo a la realidad social. En efecto, el intendente,

contando con el decisivo apoyo del arzobispo Mayoral, logró movilizar a las fuerzas vivas de la ciudad, forzando la anulación del contrato de arrendamiento en 1753 y recuperando el control de la recaudación del derecho del ocho por ciento.



Realmente, el enorme poder de que gozaba el intendente en la recaudación de las rentas fiscales, tanto municipales como estatales, y en la gestión del abastecimiento urbano y los asientos públicos, le convirtieron en una figura esencial para los hombres de negocios que pretendían intervenir en estos sectores. De ahí que los que ejercieron aquella función sucumbieran con frecuencia a la «tentación» de realizar un ejercicio abusivo de sus atribuciones, lo que provocó la formulación de periódicas acusaciones de corrupción. La pesquisa realizada al marqués de Avilés en 1762 constituye un buen reflejo de las ganancias que podía generar, tanto al intendente como a los hombres de negocios vinculados a su red de influencias, el ejercicio irregular del amplio poder de que disponía (28). Según las denuncias formuladas en la instrucción del expediente, percibía una gratificación de 2.800 pesos anuales (además de otros 2.700 pesos a la firma del contrato) tanto de los abastecedores de la ciudad como de los arrendatarios de los derechos fiscales que administraba. A cambio de ello, toleraba la morosidad de los primeros y la retención de los fondos que recaudaban los segundos, hasta el punto de que Gaspar Pastor, que ejercía como tesorero de las rentas de la extinguida Generalitat, tenía en su poder 140.000 pesos que podrían haberse destinado a la amortización de los censales cargados sobre dicha institución. Permitía también los abusos que todos ellos realizaban en el ejercicio de sus funciones, así como la malversación de los fondos públicos que manejaban, autorizando la realización de gastos sin la debida justificación y

Figura 6. Representación en el plano de Tosca de la ciudad de Valencia del lugar de residencia de los comerciantes matriculados en los Cuerpos de Comercio a principios del siglo XIX. Fuente: A.M.V. Documentación Lonja. Caja 162.

la inversión del capital en la realización de negocios particulares. Impulsó, así mismo, la construcción de la nueva aduana de la ciudad, que se ubicó en las inmediaciones de la puerta del mar, otorgando al edificio unas dimensiones excesivas para la función que debía ejercer y pagando precios desproporcionados a los contratistas a los que adjudicaba las obras, lo que disparó su coste total hasta alcanzar los 2,8 millones de reales de vellón. Incluso se tuvo constancia de que percibió una gratificación de 800 pesos por parte de los promotores de la creación de los Cuerpos de Comercio, la cual le abonaron cuando tomaron posesión del edificio de la Lonja.

Además de los negocios realizados aprovechando los vínculos existentes con los círculos de poder, la burguesía mercantil se benefició también del propio crecimiento experimentado por la ciudad de Valencia en el siglo XVIII, cuya población se dobló aproximadamente durante la centuria, superando los 104.000 habitantes en el censo de 1787, y constituyendo la segunda ciudad española de mayor tamaño de la época. Además de las importantes funciones administrativas que desempeñaba, aunaba la doble condición de principal núcleo industrial sedero del país y de potente centro mercantil del Mediterráneo español, e irradiaba una gran influencia sobre un amplio hinterland, en el que se practicaba, por lo demás, una agricultura muy fértil y dinámica. Estas circunstancias, unidas a la creciente complejidad social de su población, determinaron que se produjeran también en la ciudad las iniciativas de mejora urbanística que se llevaron a cabo en los principales núcleos urbanos españoles desde mediados del siglo XVIII. Algunas fueron impulsadas por los propios comerciantes, como es el caso de la creación del cuerpo de serenos a mediados de la década de 1770, que se atribuye al fabricante de tejidos de seda Joaquín Manuel Fos, o de la reapertura de la puerta de Ruzafa en 1786, que fue financiada por el comerciante sedero Félix Pastor. Este último caso nos permite apreciar la tremenda complejidad de las motivaciones que les impulsaban a la realización de estas iniciativas. Su ejecución, cuyo coste se estimó en unos 4.000 pesos, permitió a Pastor resaltar su imagen como benefactor público, al igual que ya había hecho con la construcción de dos escuelas infantiles o la realización de donativos al estado con ocasión de la guerra contra Inglaterra de finales de la década de 1770. Pero inmediatamente esgrimió el servicio que había prestado a la comunidad como uno de los méritos alegados para la obtención del privilegio de hidalguía que se le otorgó en 1786. No obstante, además de esta función social, a la que puede atribuirse un carácter tradicional, la iniciativa realizada obedecía también a motivaciones más pro-

saicas derivadas de la racionalidad económica más propia de la mentalidad capitalista. En efecto, la puerta de Ruzafa permitía a Pastor acceder con mayor facilidad desde su domicilio, situado en la calle intramuros del mismo nombre, al núcleo básico de las propiedades que poseía en la Huerta de Valencia, cuyo valor ascendía a algo más de 204.000 libras, según consta en la escritura de fundación de mayorazgo que realizó en 1794 (29).

Una complejidad similar es la que cabría atribuir a las motivaciones que impulsaron a la burguesía mercantil a la realización de importantes inversiones en la adquisición de inmuebles urbanos. Ciertamente, esta orientación tenía un carácter mucho más secundario que el que se ha apreciado en las restantes ciudades analizadas, ya que los comerciantes valencianos solían destinar la mayor parte de los capitales que canalizaban hacia la inversión inmobiliaria a la adquisición de fincas rústicas. No cabe duda que la fertilidad de las tierras de la huerta situada en las inmediaciones de la ciudad es la razón básica que explica dicha particularidad. Pero, a pesar de ello, la adquisición de inmuebles urbanos alcanzó también una elevada entidad. Resulta significativo que los 46 comerciantes en cuyos inventarios consta la totalidad de los inmuebles poseídos acumulaban un total de 290 casas, lo que daba lugar a una media de 6,31 casas por persona, la cual se hallaba muy próxima, por tanto, a la de 7,5 casas que A. García-Baquero ha obtenido en el caso de Cádiz. Realmente, todo parece indicar que la inversión en fincas urbanas adquirió una mayor intensidad a finales de la centuria en el caso valenciano, cuando la presión compradora sobre las tierras más fértiles elevó sus precios a niveles excesivos. De ahí que las tierras de secano y las casas se convirtiesen, junto con otros instrumentos de crédito, en el objetivo fundamental de la inversión de las clases rentistas. No en vano, el análisis de la evolución de la renta urbana en la ciudad de Valencia ha puesto de manifiesto que el intenso crecimiento que experimentó en el siglo XVIII se prolongó durante las primeras décadas de la centuria posterior (30). De ahí que, como en los casos anteriormente indicados, la especulación inmobiliaria urbana constituyese también un negocio muy atractivo para la burguesía comercial valenciana dieciochesca.

Realmente, el mejor reflejo del impulso que ejerció la burguesía mercantil en la transformación que experimentó la ciudad de Valencia a finales del Antiguo Régimen fue la iniciativa que adoptó para proceder a la construcción del puerto. Desde su creación en 1762, los Cuerpos de Comercio insistieron en la necesidad de resolver el hándicap que suponía la carencia de una infraestructura portuaria adecuada para mantener la entidad del tráfico

comercial que se llevaba a cabo por vía marítima. Pero el problema se agudizó cuando el Grao de Valencia fue excluido de los puertos habilitados en el reglamento de libre comercio con América de 1778, autorizando, en cambio, el tráfico ejercido desde Alicante. Ante la incapacidad financiera del estado para ejecutar directamente las obras, los Cuerpos de Comercio lograron reunir un capital de algo más de un millón de reales de vellón, con el que iniciaron la construcción del puerto en 1792. Su elevado coste determinó que la monarquía autorizase a la institución mercantil a proceder a la recaudación de impuestos específicos sobre el tráfico comercial con tal finalidad, impulsando, además, al Banco de San Carlos a otorgarle en 1795 un préstamo de 8,3 millones de reales de vellón con el que se consideraba que podrían concluirse las obras. Sin embargo, la magnitud que éstas acabaron adquiriendo determinó que en 1798 se revocase la facultad otorgada a los Cuerpos de Comercio y se transfiriese a

la recién creada Junta de Protección de las Obras del Puerto, presidida por las máximas autoridades civiles y militares del territorio e integrada por miembros de los diversos estamentos sociales de la ciudad. Fue solo a partir de entonces cuando la empresa dejó de ser una iniciativa exclusivamente mercantil para convertirse en un proyecto colectivo de la sociedad valenciana (31). A pesar de ello, la inestabilidad política y las dificultades financieras de los años posteriores retrasaron considerablemente su ejecución, que solo se reemprendió de forma decidida a partir de mediados del siglo XIX. Por tanto, la iniciativa emprendida por la burguesía mercantil a finales del siglo XVIII contribuyó a que la ciudad de Valencia dejara de incumplir de forma tan manifiesta como lo había hecho durante la edad moderna el rasgo más característico de los núcleos urbanos de carácter portuario e intensificara su orientación hacia la fachada marítima, que tanto se ha potenciado en los últimos años.

## NOTAS:

- (1) C. Martínez Shaw: «La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen», en *Manuscrits. Revista d'història moderna*, nº 15, Barcelona, 1997, pp. 257-278, cit. p. 265. Sobre los sistemas urbanos articulados en el caso español, ver D.R. Ringrose, *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Alianza Editorial, Madrid, 1996, pp. 75-78 y 249-415. El marco general del proceso a nivel europeo puede verse en J. de Vries, *La urbanización de Europa, 1500-1800*, Editorial Crítica, Barcelona, 1987.
- (2) E. Lluch: «El cameralismo en España», en E. Fuentes Quintana (dir.), *Economía y economistas españoles*, Vol. III, *La Ilustración*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 1999, pp. 721-728. Ver también V. Lombart: «El pensamiento económico de la Ilustración en España (1730-1812)», en *Ibid.*, pp. 7-89. La incidencia de la política económica en el ámbito manufacturero puede verse en A. González Enciso: «La política industrial en el siglo XVIII», en L.A. Ribot y L. de Rosa (dirs.), *Pensamiento y política económica en la época moderna*, Editorial Actas, Madrid, 2000, pp. 137-171. Sus efectos sobre el cambio en la concepción de la ciudad han sido subrayados por J.I. Fortea Pérez: «La ciudad y el fenómeno urbano en la España de la Ilustración», en C.J. Fernández Cortizo, V.M. Migués y A. Presedo (eds.), *El mundo urbano en el siglo de la Ilustración*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 2009, Vol. I, pp. 59-93.
- (3) J. Fontana: «Las reglas y el juego. Algunas reflexiones históricas sobre la corrupción», en *El fraude fiscal en la historia de España*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1994, pp. 25-29. Sobre la dependencia de los asentistas de los privilegios otorgados por el poder, ver R. Torres Sánchez: «Cuando las reglas de juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII», en *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, nº 20, 2002, pp. 487-512. Un ejemplo de la vinculación de los asentistas con las redes clientelares articuladas desde el poder puede verse en R. Franch:

- «Negocios y clientelismo político: los mecanismos de movilidad social en la burguesía valenciana del siglo XVIII», en S. Molina Puche y A. Irigoyen López (eds.), *Territorios distantes, comportamientos similares. Familia, redes y reproducción social en la Monarquía Hispánica (siglos XIV-XIX)*, Universidad de Murcia, Murcia, 2009, pp. 113-151.
- (4) De ahí que Ramón Maruri haya calificado a la burguesía comercial surgida en Santander a mediados del siglo XVIII como «un capitalismo impulsado por el estado». Ver R. Maruri, *La burguesía mercantil santanderina. 1700-1850*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, Santander, 1990, p. 53.
- (5) Además de la obra de Ramón Maruri citada en la nota anterior, las diversas etapas del despegue santanderino pueden verse en R. Lanza: «El puerto de Santander en el siglo XVIII: entre el privilegio y la libertad de comercio», en J.I. Fortea y J.E. Gelabert (Eds.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Autoridad portuaria de Santander y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, Santander, 2006, pp. 413-448. Las consecuencias sociales del proceso han sido sintetizadas en la misma obra por R. Maruri: «Comercio portuario y transformaciones sociales: Santander, 1750-1829», *Ibid.*, pp. 221-242.
- (6) A. Zabala, *El comercio y el tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII. La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, Universidad de Deusto, San Sebastián, 1983, pp. 288-296.
- (7) J. Pozueta: «Santander. El puerto y la ciudad en la historia», en *Santander, el puerto y su historia: Bicentenario del Consulado de Mar, 1785-1985*, Junta del Puerto de Santander, Santander, 1985, p. 26. Un magnífico análisis de las transformaciones urbanas experimentadas por la ciudad puede verse en R. Maruri, *La burguesía mercantil...ob. cit.*, pp. 75-98.
- (8) Sobre las diversas modalidades de la vivienda de la burguesía mercantil, ver R. Maruri, *Ibid.*, pp. 102-140.
- (9) A. García-Baquero: «Burguesía mercantil y propiedad urbana en Cádiz durante el siglo XVIII: el rostro de Jano de la inversión burguesa», en *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1989, pp. 121-134.

- (10) A. García-Baquero: «Una ciudad abocada al mar: comercio y sociedad mercantil en el Cádiz del siglo XVIII», en J.I. Fortea y J.E. Gelabert (Eds.), *La ciudad portuaria atlántica...ob. cit.*, p. 402.
- (11) M.P. Ruiz Nieto-Guerrero, *Historia urbana de Cádiz. Génesis y formación de una ciudad moderna*, Caja San Fernando, Cádiz, 1999, p. 169.
- (12) M. Bustos, *Cádiz en el sistema Atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Silex ediciones y Universidad de Cádiz, Cádiz, 2005, p. 94.
- (13) M. Bustos, *Ibid.*, pp. 102-103.
- (14) A. García-Baquero: «Burguesía mercantil y propiedad urbana...ob. cit. Sobre la proliferación de casas de vecindad», ver M.P. Ruiz Nieto-Guerrero, *Ob. cit.*, p. 125.
- (15) J. Cruz, *Los notables de Madrid. Las bases sociales de la revolución liberal española*, Alianza editorial, Madrid, 2000, pp. 53-64 y 85-92.
- (16) Sobre la incidencia en Cataluña del comercio libre con América, ver las aportaciones recopiladas en J.M. Delgado, y otros, *El comerç entre Catalunya i Amèrica (segles XVIII i XIX)*, L'Avenç, Barcelona, 1986. Ver también las realizadas en J. Fontana (ed.), *El «comercio libre» entre España y América latina, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987. Sobre el valor de los derechos de aduana en las diversas circunscripciones españolas en 1787, ver J. Canga Argüelles, *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Madrid, 1833-34, vol. I, p. 14. El comercio de Cataluña con los territorios musulmanes ha sido estudiado por E. Martín Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los «enemigos de la fé»*, Bellaterra, Barcelona, 2001. Sobre la función ejercida por Barcelona como sede de la aduana general marítima de Cataluña, ver J. Muñoz Pérez: «Mapa aduanero del XVIII español», en *Estudios geográficos*, nº 61, Madrid, 1955, pp. 755 y 780.
- (17) Ejercía unas funciones económicas específicas, entre las que destacaba el comercio marítimo, lo que daba lugar a que el centro fundamental de la ciudad se articulara alrededor del puerto; disponía de unas estructuras sociales distintivas, destacando el carácter sobredimensionado de la burguesía mercantil y la presencia de grupos sociales específicos relacionados con actividades marítimas; estaba dotada de instituciones específicas de naturaleza comercial, como el Consulado o la matrícula de mar; y tenía unos rasgos culturales propios que acentuaban las características específicas de la civilización urbana. Ver C. Martínez Shaw, *Ob. cit.*
- (18) Sobre la estructura de la ciudad a principios del siglo XVIII, ver A. García i Espuche y M. Guàrdia i Bassols, *Espai i societat a la Barcelona pre-industrial*, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1986, pp. 47-60.
- (19) Las transformaciones experimentadas por la ciudad de Barcelona en el siglo XVIII pueden verse en A. García i Espuche y M. Guàrdia i Bassols, *Ibid.*, pp. 60-75.
- (20) C. Martínez Shaw: «Les transformations du port de Barcelone au XVIIIe. siècle», en S. Cavaciocchi (ed.), *I porti come impresa economica. Atti della «diciannovesima settimana di studi»*, Le Monnier, Florencia, 1988, pp. 89-101.
- (21) R. Fernández: «La burguesía barcelonesa en el siglo XVIII: la familia Gloria», en P. Tedde (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen. II. Manufacturas*, Alianza Editorial, Madrid, 1982, pp. 20-27.
- (22) R. Franch: «El comercio valenciano en el periodo moderno y el lento proceso de mejora de las instalaciones portuarias», en J. Hermosilla (Ed.), *Historia del puerto de Valencia*, Universitat de València, Valencia, 2007, pp. 127-204.
- (23) R. Franch, *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Institució «Alfons el Magnànim», Valencia, 1986. Sobre el comercio ejercido por la ciudad de Alicante, ver E. Giménez, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Institució «Alfons el Magnànim», Valencia, 1981.
- (24) R. Franch, *La sederia valenciana y el reformismo borbónico*, Institució «Alfons el Magnànim», Valencia, 2000.
- (25) J.E. Castelló Traver, *El País Valenciano en el censo de Floridablanca (1787): análisis demográfico, organización y presentación de los datos locales*, Institució «Alfons el Magnànim», Valencia, 1978, pp. 312-323. La relación de los comerciantes matriculados en los Cuerpos de Comercio de Valencia a principios del siglo XIX puede verse en Archivo Municipal de Valencia (A.M.V.). Documentación Lonja. Caja 162.
- (26) T. Llorente, *Valencia. Sus monumentos y artes. Su naturaleza e historia*, Barcelona, 1887, reproducción facsímil por Albatros ediciones, Valencia, 1980, Volumen II, p. 522. Sobre la ciudadela, ver las pp. 517-518. Los proyectos de reforma de la Lonja para adecuar el edificio a la función de acuartelamiento de tropas que ejercía desde 1707 pueden verse en J.M. Polop Ramos: «El ejército en Valencia durante el siglo XVIII. Alojamientos y cuarteles», en R. Franch y R. Benítez (Eds.), *Estudios de Historia Moderna en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban. I. Política*, Departament d'Història Moderna, Universitat de València, Valencia, 2008, pp. 403-429. Sobre el emplazamiento de las tiendas de los comerciantes franceses y malteses, ver D. Muñoz Navarro: «Espacios de consumo en la Valencia preindustrial. Notas para una historia de la comercialización en la España moderna», en D. Muñoz (Ed.), *Nuevas aportaciones a la historia del consumo en la España moderna*, Universitat de València, Valencia, 2011, pp. 103-124.
- (27) R. Franch: «Negocios y clientelismo político...», *ob. cit.*, pp. 113-151.
- (28) R. Franch: «Las oportunidades de enriquecimiento ilícito generadas por el ejercicio de la intendencia más «tentadora» de España: la pesquisa realizada al marqués de Avilés como intendente de Valencia en 1762», en *Estudis. Revista de Historia Moderna*, nº 28, Valencia, 2002, pp. 263-285. Sobre las denuncias de corrupción formuladas con anterioridad, ver E. Giménez López: «Conflictos entre la intendencia y la capitanía general de Valencia durante el reinado de Felipe V. Los casos de corrupción», en *Gobernar con una misma ley. Sobre la Nueva Planta borbónica en Valencia*, Universidad de Alicante, Alicante, 1999, pp. 215-224.
- (29) R. Franch, *El capital comercial valenciano en el siglo XVIII*, Departament d'Història Moderna, Universitat de Valencia, Valencia, 1989, pp. 98-107. La atribución de la creación del cuerpo de serenos de la ciudad de Valencia al fabricante de tejidos de seda Joaquín Manuel Fos puede verse en T. Llorente, *ob. cit.*, p. 417.
- (30) F. Andrés Robres: «Evolución de la renta urbana en la ciudad de Valencia, 1700-1850. Una primera aproximación», en *Estudis. Revista de Historia Moderna*, nº 14, Valencia, 1988, pp. 145-170. Sobre el mayor atractivo de la inversión en tierras de secano, casas y otros instrumentos de crédito en el último tercio del siglo XVIII, ver F. Andrés Robres, *Crédito y propiedad de la tierra en el País Valenciano (1600-1810)*, Institució «Alfons el Magnànim», Valencia, 1987, pp. 318-328. La orientación de la inversión inmobiliaria de los 46 comerciantes en cuyos inventarios consta la totalidad de los inmuebles poseídos puede verse en R. Franch, *El capital comercial...ob. cit.*, pp. 253-281.
- (31) R. Franch: «La fase inicial de construcción del puerto de Valencia a finales del Antiguo Régimen», en J. Hermosilla (Ed.), *Historia del puerto...ob. cit.*, pp. 184-198.