

PRESENTACIÓ

JAVIER BURGOS RINCÓN

Universitat de Girona

Centre d'Estudis d'Història Moderna Pierre Vilar

Hace ya bastantes años que la historiografía no contempla a la ciudad tan sólo como uno de los escenarios habituales donde se desarrolla la Historia; un espacio en el que el historiador rescata las huellas del pasado, situando dentro de sus límites a sus protagonistas. La ciudad se ha convertido en sí misma en protagonista, en objeto de estudio histórico. Nadie puede poner en duda que, en el marco de la renovación historiográfica de la postguerra, la historia urbana ha alcanzado el estatuto de rama especializada, hoy no ya sólo ampliamente consolidada, sino además convertida en una de las más activa y fructíferamente cultivadas por la historiografía internacional. Sirvan como testimonio de ello en España los últimos números de las revistas *Ayer* e *Historia Social* dedicados a la historia urbana, o la celebración el pasado año del 2º Curso de Historia Urbana organizado por la Universidad de Cantabria, que reunió a un nutrido y destacado grupo de historiadores.

Los artículos que *Manuscripts. Revista de Historia Moderna* publica en el número que el lector tiene en sus manos, corresponden a las versiones revisadas de los textos expuestos a lo largo del *VI Cicle de Conferències: Història Moderna. Història en construcció*, convocado bajo el título de “La ciutat moderna” y organizado por el *Centre d'Estudis d'Història Moderna 'Pierre Vilar'*. De las siete ponencias entonces presentadas, aparecen ahora en las páginas de *Manuscripts* cinco de ellas, que —en una relación que ha sido en varias ocasiones de fructífera simbiosis— aprovecha de nuevo la actividad intelectual del *Centre 'Pierre Vilar'*.¹

El objeto de estudio fue, pues, la ciudad en la época moderna, período que viene siendo el preferido por los historiadores para la reflexión sobre los caracteres originales de la sociedad urbana; más concretamente de aquella que Jan de Vries ha denominado la *ciudad posmedieval preindustrial*.

Tarea primera de la historia urbana fue intentar definir el concepto de ciudad. Hoy, paralelamente a la investigación historiográfica, se siguen perfilando los límites y contenidos de dicho concepto: aglomeraciones humanas, características físicas de su emplazamiento, su arquitectura, los límites de la muralla, su estructura y desarrollo institucional, las funciones que le otorgan su estatuto urbano, las peculiaridades de su estructura social y de sus formas

¹ Las otras dos son las de Juan Eloy Gelabert “La ciudad y sus habitantes”, publicada en la revista *Obradoiro de Historia Moderna* (Santiago de Compostela, 3 (1994), p.31-49; y José Ignacio Fortea “Ciudad y poder. Principios de gobierno urbano en la Castilla de los siglos XVI y XVII”, texto que sirvió de base para la ponencia que su autor presentó en el 2º *Curso de Historia Urbana* de Santander con el título “Las ciudades, las Cortes y el problema de la representación política en la Castilla Moderna”.

culturales. Todos ellos son criterios utilizados en las formulaciones del concepto de ciudad, desde las más simples a las más complejas. El artículo de Carlos Martínez Shaw en cierta manera aborda la caracterización de dicho concepto, centrándose en lo que considera es un tipo de ciudad distinta, olvidada dentro de la tipología urbana de Antiguo Régimen: la ciudad marítima. Martínez Shaw subraya así la trascendencia del comercio (principal función creadora de ciudades) marítimo (origen de la mayoría de los centros urbanos más importantes) y del capital mercantil, la centralidad del puerto, el cosmopolitismo de las ciudades portuarias, y la heterogenidad y característico mestizaje que define su cultura urbana. El intercambio —concepto que resulta central en la definición de la ciudad— alcanza en la ciudad marítima su máxima expresión. Tal como apunta Martínez Shaw, resulta cuando menos sorprendente que, habiendo tenido un protagonismo de primer orden tanto en el proceso histórico de configuración de un mercado capitalista de alcance mundial, como en la articulación de '*sistemas urbanos*', no haya sido considerada la singularidad tipológica de la ciudad marítima.

Precisamente el concepto de '*sistema urbano*' nos sitúa dentro del más amplio de urbanización, entendido como el proceso histórico de concentración de actividades y funciones urbanas en varios centros urbanos. El establecimiento de *sistemas urbanos* —que supone tanto la interdependencia entre los elementos que lo componen, como la división, especialización funcional y jerarquización entre ellos— es el auténtico denominador común de los artículos que integran el presente dossier, en línea con los planteamientos de unos de sus autores, Jan de Vries: "*la ciudad en vías de convertirse en un sistema de ciudades*".

Éste es el punto de partida metodológico del trabajo de Albert García Espuche. De la mano del factor demográfico como primer testimonio que permite percibir las transformaciones que se producen en las poblaciones catalanas entre 1550 y 1640, García Espuche descubre y explica la significación de los ascensos y descensos de éstas en la "*jerarquía demográfica*". Su ordenación se establece a partir de la proximidad geográfica de estas poblaciones con la ciudad de Barcelona. Se trataría de una transformación de entidad cuantitativa modesta, pero estratégicamente decisiva, que apunta a un cambio profundo en el sistema urbano. Un nuevo sistema cuyo centro estaría en Barcelona, y en torno a la cual se habría erigido una corona de ciudades, articuladoras —siempre bajo la dirección de la capital— de una economía territorial que permite vislumbrar los orígenes del proceso de constitución de un mercado interior. Articulación regional que significó una reorganización económica tendente a la descentralización y a la especialización territorial, factores que resultan decisivos para la adaptación productiva de la economía catalana. Esta adaptación se produjo no sólo (tal vez ni siquiera principalmente) a través de soluciones coyunturales centradas en la oferta, como la reducción de los costos de producción (sobre todo del factor trabajo), sino también y sobre todo en estrategias reorientaciones por el lado de la demanda, hacia los mercados catalán y exterior (en particular el comercio

interior terrestre con Aragón y Castilla y el marítimo con los puertos andaluces, Lisboa y América). Nos encontramos así ante un período que, habiendo sido caracterizado como de estabilidad en el Principado, resultaría ahora mucho más dinámico, con una Cataluña que habría establecido las bases urbanas y territoriales del cambio histórico que fructificaría en el transcurso del siglo XVIII.

Uno de los procesos de adaptación económica más importantes, que tuvo lugar en algunas áreas de la Europa de los siglos XVII y XVIII, se dió en el seno del proceso histórico de división social del trabajo entre el campo y la ciudad.

Tras una primera aproximación a los factores que desde la Alta Edad Media hicieron posible la progresiva diferenciación económica entre el medio rural y el urbano (entre los que sobresale la capacidad del primero para crear excedentes e impulsar los intercambios, con los consiguientes efectos favorables para el desarrollo del segundo), Torras constata las dificultades que esta explicación halla para dar cuenta de la diferenciación entre campo y ciudad, y sus relaciones después de 1600. Si hasta entonces las ciudades habían crecido y en su seno también lo había hecho la producción artesana, en adelante, el crecimiento urbano sólo afectaría a unas pocas ciudades grandes (generalmente con vastas competencias político-administrativas o en la explotación del comercio ultramarino). Mientras, una parte creciente de la producción manufacturera tendería a dispersarse por los hogares campesinos. La explicación tradicional para dar cuenta de este fenómeno se ha orientado hacia el terreno de la reducción de los costes de trabajo, aprovechando la sobre-oferta de trabajo campesino. Pero este enfoque resulta insuficiente. Más trascendentales resultarían las reorientaciones que provenían de la demanda. De ésta obtendríamos una explicación más satisfactoria del redespiegue de la manufactura de la ciudad al campo.

Esta explicación por el lado de la demanda, no se complace con el planteamiento —no menos tradicional que el que incide sólo en los costes de producción— de que la incapacidad de la ciudades modestas para aprovechar la expansión de la demanda de manufacturas más sencillas —gracias al aumento de los salarios reales a mediados del XVII—, se debió a la resistencia del sistema de organización gremial. “Hay que plantearlo —señala Torras— eludiendo tópicos”. Y en este sentido destaca la utilidad de algunas de las ideas que al respecto ha desarrollado Paul M. Hohenberg. Este autor propone que mientras la producción industrial de origen rural “era intensiva en capital trabajo”, en la de origen gremial urbano “la técnica de producción era intensiva en capital fijo” —lo que sin duda es una perspectiva novedosa del problema. En la producción urbana el capital fijo no era sólo “capital físico” invertido directamente en la producción, sino también “capital intangible poco versátil, de carácter colectivo”: además de viviendas y talleres, suponía proporcionar otros servicios por parte de la ciudad que representaban una importante “inversión social”. Por encima de una determinada escala de producción —que exigía ampliar la *inversión social*— se

elevaban los costes medios de producción. García Espuche, significativamente advierte en su texto cómo la ciudad de Barcelona no sólo pasó a ser centro rector del territorio catalán —paralelamente al retroceso de la producción en su seno de manufacturas—, sino que además resultó fundamental para el desarrollo de la economía catalana como centro de la oferta de servicios (comerciales, asistenciales, culturales...) en favor del territorio: el papel jugado por el Hospital de la Santa Creu resultaría en este sentido muy ilustrativo.

En definitiva, el modelo explicativo que expone Torras sostiene que el traslado de la producción a las áreas rurales o, más bien, de una parte del ciclo productivo que *“mejor podía prescindir del capital incorporado en las estructuras físicas e institucionales de la ciudad”*, habría evitado que los costes marginales se dispararan. Se abre así una perspectiva de investigación extraordinariamente interesante, que incita a relacionar procesos económicos y desarrollos político-institucionales y culturales en las relaciones entre espacios urbanos y rurales.

Si el estudio de García Espuche nos presenta la articulación concreta de una red urbana a escala regional, el artículo de David Ringrose se centra en el proceso de creación de *“entornos urbanos”* a partir de cuatro grandes centros urbanos del siglo XVII que fueron capitales y centros de gobierno (Lima, México, Madrid, París). El proceso analizado por Ringrose tiene un alcance continental y se aborda desde la constatación de que el ascenso de las grandes capitales políticas coincidió con la unificación del sistema urbano europeo. Este hecho tuvo consecuencias favorables en la aceleración del crecimiento económico, pero no implicó que estas capitales emergentes fueran necesariamente portadoras de desarrollo en todas las áreas con las que se interrelacionaban.

De la rica densidad del texto de Ringrose, destacaremos dos cuestiones. A la hora de acometer el tema, advierte de la necesaria revisión crítica de categorías tales como *“ciudades generadoras”* o *“ciudades parasitarias”*, que nos transfieren una visión estrictamente mercantilista de los sistemas urbanos, impidiéndonos *“comprender la lógica de las inversiones escogidas (...) y que nos parecen ilógicas en el contexto actual”*. En este mismo sentido se mueven los planteamientos de Jan de Vries en su artículo, al señalar que el proceso histórico de urbanización necesita ser examinado fuera, o al menos no exclusivamente dentro, del marco de la teoría de la modernización, con el fin de poder interpretar las peculiaridades y variabilidad del desarrollo urbano occidental. La segunda cuestión a destacar tiene que ver con lo que Eric L. Jones ha llamado *“el milagro europeo”*. Jones no otorga papel relevante alguno ni a las ciudades ni a los procesos de urbanización y constitución de sistemas urbanos. El papel decisivo lo compartirían el mercado y un sistema multiestatal descentralizado, que aparece como el negativo de otros poderes políticos extraeuropeos de carácter arbitrario, creadores de condiciones de permanente inseguridad. Sin embargo, tanto Ringrose como De Vries, recogiendo parte de los planteamientos de Tilly, reivindican el papel jugado por las ciudades (para el primero, particularmente la gran capital política o metropolitana) en el moderno dominio de la nación-estado

en Europa y en el éxito de la economía basada en el mercado. No obstante, Ringrose —distanciándose aquí de Tilly— entiende que la Europa del XVII desarrolló los grandes sistemas urbanos jerarquizados gracias, sobre todo, al impulso proveniente del deseo de expandir el control político y fiscal de las monarquías centralizadas del XVII; desarrollo de coerciones que no sólo no eran incompatibles, sino que estaban asociadas con la necesidad de alcanzar compromisos entre el estado y las elites de las comunidades locales. Las capitales metropolitanas del Seiscientos incentivarían en dichas elites el consumo de lujo, que estimuló en gran medida el comercio a larga distancia, facilitando así “*la organización del comercio de bienes de un valor menor*”.

Por otra parte, la relación entre estas redes urbanas no fue exclusivamente económica, ni política; también implicaba factores sociales y culturales. En este sentido, no es casualidad el interés coincidente de Ringrose y De Vries (con comunes referencias a los planteamientos de Redfield y Vance) por las funciones culturales, y por lo que De Vries llama “*la urbanización del comportamiento*”. Este último —que tanto ha aportado a la definición de lo que es un proceso urbanizador—, subraya la necesidad de dirigir nuestra atención hacia tres direcciones: demográfica, estructural y de comportamiento. Así, el intercambio toma aquí una nueva dimensión, definida a través de un sistema de relaciones entrecruzadas de las formas de vida y usos urbanos. Y ello sin desprendernos —también en el plano cultural—, del concepto de jerarquía urbana, que dicta la ordenación —no estática, sino históricamente cambiante— de las ciudades dentro de las redes urbanas. El atractivo concepto que introduce al final de su artículo de “*rivalidad de prestigio*” (aplicado a las ciudades actuales “*como forma más común del ejercicio del poder*”), puede resultar particularmente útil para entender una parte fundamental de las relaciones entre las ciudades insertas en sistemas urbanos, unas relaciones que tuvieron un carácter eminentemente competitivo.

Estas son sólo algunas de las ideas que los artículos que integran el presente dossier ofrece al lector. Sólo una lectura atenta y reposada de cada uno de ellos (a poder ser completándola con la de los otros textos que, como ya hemos señalado han quedado fuera de este dossier) puede ofrecer una idea nítida del interés de las jornadas organizadas por el Centre ‘Pierre Vilar’, en el *Centre de Cultura Contemporània* de Barcelona. Éste ofreció desde el primer momento su apoyo y cobijo para la celebración del *VI Cicle de Conferències: Història Moderna. Història en construcció*. Sirva ello, pues, de agradecimiento y reconocimiento público, para el *Centre de Cultura Contemporània*, que en la Ciudad Condal dedica todos sus esfuerzos a pensar y conocer el fenómeno urbano. Un agradecimiento que el *Centre ‘Pierre Vilar’* hace extensible a la revista *Manuscrits*, gracias a la cual los resultados de aquellas jornadas ven la luz de la letra impresa.