

LA CIUDAD Y EL MAR. LA CIUDAD MARÍTIMA Y SUS FUNCIONES EN EL ANTIGUO RÉGIMEN

CARLOS MARTÍNEZ SHAW

Centro de Estudios de Historia Moderna "Pierre Vilar"

RESUMEN:

El autor propone señalar de una forma sistemática las manifestaciones más singulares de las ciudades marítimas, a saber: económicas, sociales, políticas y culturales. Martínez Shaw nos muestra cómo las ciudades especializadas en la pesca de altura, la construcción naval o en el corsarismo, o bien las ciudades polivalentes, centradas preferentemente en el comercio marítimo, además de otras actividades, como las antes citadas, dependían del puerto —el corazón de la ciudad marítima. A su vez, el autor analiza las estructuras sociales e institucionales, a las que las actividades económicas y administrativas propias de la ciudad marítima dotaron de rasgos distintivos. Finalmente, existe una cultura vinculada al mar y la ciudad marítima termina siendo la quintaesencia de un modelo cultural urbano. La conclusión es que, realmente, podemos hablar de una ciudad marítima como realidad diferenciada.

RESUM: *La ciutat i el mar. Les ciutats marítimes i les seves funcions en l'Antic Règim*
L'autor assenyalà d'una manera sistemàtica les manifestacions més singulars —econòmiques, socials, polítiques i culturals— de les ciutats marítimes. Carlos Martínez Shaw mostra com depenien del port, cor de la ciutat marítima, ciutats especialitzades en la pesca d'altura, la construcció naval o el corsarisme i, fins i tot, ciutats més polivalents encara que orientades de manera preferent a aquest tipus de comerç per mar. Finalment —i donat que existeix una cultura vinculada al món del mar—, Martínez Shaw considera la ciutat marítima com a realitat diferenciada, quintaessència d'un model cultural urbà.

SUMMARY: *Cities and sea. Seaside towns and their functions during the Ancien Régime*
The author underlines the most outstanding economic, social, political and cultural functions of seaside towns. Carlos Martínez Shaw demonstrates the dependency on harbours of cities specialized in fishing, shipbuilding or piratical enterprises, and even of the more many-sided ones that were orientated towards overseas trade. Finally, Carlos Martínez Shaw, considering that there exist a culture closely bound to the maritime world, presents coastal towns as different realities, quintessences of urban cultural patterns.

L'accés al mar, els comerços i les indústries que es troben a l'entorn del port de Barcelona han estat durant segles el centre d'animació de la vida urbana. El port era ciutat i la ciutat port.

(De la revista *Carrer*).

¿Existe una ciudad marítima? Es decir, ¿existe un tipo de ciudad cuya relación con el mar la revista de los suficientes rasgos diferenciales como para aspirar a un lugar propio dentro de la tipología urbana del Antiguo Régimen? Hay que empezar diciendo que en un sentido inverso, resulta tarea simple demostrar el carácter urbano de muchos núcleos de población situados a la orilla del mar y desempeñando funciones en estrecha vinculación con dicha localización geográfica. Así, tales poblaciones cumplen todos los requisitos teóricamente exigidos, como son los de ser sede de considerables aglomeraciones humanas, realizar funciones específicas no ligadas directamente con la economía agraria e implicando un cierto grado de coordinación y mantener relaciones con otra serie de ciudades contribuyendo así a la constitución de una red urbana dentro de un territorio más o menos amplio.¹ Incluso algunos rasgos derivados también están presentes en las ciudades marítimas: monumentalidad de las viviendas y los restantes edificios, definición de sus límites por las murallas, disfrute de cuotas de autonomía o de autogobierno, comportamientos económicos y demográficos específicos, creación de una cultura diferenciada, etc.²

Ahora bien, si ningún estudioso ha negado el carácter urbano de la ciudad marítima, son pocos los historiadores que le han concedido un rango especial a la hora de las taxonomías urbanas: ciudades capitales, ciudades mercantiles, ciudades industriales, ciudades fuertes, ciudades balnearias, etc.³ Llegando incluso más allá, algunos investigadores han rechazado expresamente el carácter específico de la

¹ He sumado las notas de las definiciones comúnmente aceptadas, tal como son resumidas por J. de Vries, *European urbanization, 1500-1800*, Londres, 1984, pp. 253-266 (trad. española, Barcelona, 1987), pues las ciudades marítimas poseen todos los rasgos requeridos.

² A este respecto, baste referirse a las teorizaciones sobre las características del fenómeno urbano incluidas en este volumen, especialmente las de J. de Vries y D. R. Ringrose. Una reciente reflexión sobre estas cuestiones se halla en el excelente artículo de A. Marcos Martín, "¿Qué es una ciudad en la época moderna? Reflexión histórica sobre el fenómeno de lo urbano", en *Tolède et l'expansion urbaine en Espagne (1450-1650)*, Madrid, 1991, pp. 273-278 (incluido también en A. Marcos Martín, *De esclavos a señores. Estudios de Historia Moderna*, Valladolid, 1992, pp. 137-154). Sobre el carácter cercado de las aglomeraciones medievales y modernas, cf. C. de Seta y J. Le Goff (eds.), *La città e le mura*, Roma-Bari, 1989 (trad. española, Madrid, 1991).

³ Por excepción, P. J. Corfield, *The impact of English towns, 1700-1800*, Oxford, 1982, pp. 34-50, dedica un capítulo de su obra a las ciudades portuarias o dotadas de astilleros. En cualquier caso, son pocos los estudios preocupados por establecer las características comunes y diferenciadas de estas aglomeraciones portuarias, mientras empiezan a aumentar los trabajos dedicados a las distintas ciudades en particular, como puede verse en el volumen colectivo (producto de un encuentro científico) de D. T. Gilchrist (ed.), *The growth of seaport cities, 1790-1825*, Charlottesville, 1967.

ciudad marítima, como es el caso de J. Konvitz, que explícitamente asienta que "de hecho ni la topografía ni ninguna particular prerrogativa legal o cualidad social distingue a las ciudades portuarias como un tipo genérico".⁴ Y eso a pesar de que son siempre ciudades marítimas las que articulan esas grandes redes económicas internacionales que la historiografía en general conoce, a partir de la terminología de F. Braudel, como "economías-mundo", siguiendo una sucesión generalmente aceptada para los tiempos modernos: Venecia, Lisboa, Amberes, Génova, Amsterdam, Londres.⁵ Y también a pesar de algunas singularidades ampliamente reconocidas que el propio J. L. Konvitz resume convenientemente: primero, "su potencial para un enorme crecimiento y para el contacto con culturas, sociedades y economías lejanas", y después, el hecho de que históricamente "las características espaciales, políticas, sociales, culturales y económicas que han diferenciado a las ciudades de las restantes formas de asentamiento humano se han dado de un modo más acentuado y variado y en fecha más temprana en las ciudades portuarias que en aquellas limitadas a una base agrícola exclusivamente local".⁶

Sin embargo, hay motivos para pensar en una especificidad característica de la ciudad marítima. Y ello desde un triple punto de vista. Por una parte, las ciudades marítimas, como suele admitirse, han contribuido en mayor grado que ningún otro tipo a articular sistemas urbanos de gran amplitud (por cuanto sus relaciones con otras poblaciones han alcanzado un radio de extensión vedado para las ciudades continentales), extraordinariamente móviles y flexibles aunque afectados de un inevitable grado de jerarquización en sus relaciones internas.⁷

⁴ J. L. Konvitz, *Cities and the sea. Port city planning in early modern Europe*, Baltimore, 1978, p. 5.

⁵ F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècles*, Paris, 1979, t. III, caps. 2-4 (trad. española, Madrid, 1984). El concepto sería retomado por I. Wallerstein, *The modern world system. Capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century*, Nueva York, 1974 (trad. española, Madrid, 1979-1984).

⁶ J. L. Konvitz, *Cities*, p. 5. De hecho, esta capacidad de relación es uno de los rasgos distintivos fundamentales de la ciudad de los tiempos modernos, como confirma P. M. Hohenberg, "The city: agent or product of urbanization?", en A. van der Woude, J. de Vries y A. Hayami, *Urbanization in history. A process of dynamic interactions*, Nueva York, 1990, pp. 360-361: "Pocos temas en el estudio de la urbanización son tan compulsivos y al mismo tiempo presentan tantos retos como el de las relaciones externas de las ciudades. El intercambio constituye la *raison d'être* del asentamiento urbano, mientras que los suministros de víveres, combustible y (habitualmente) hombres son esenciales para la continuidad de la vida ciudadana, para no hablar del crecimiento urbano. Además, todo centro dado se halla inserto en más de un intercambio bilateral, sirve con frecuencia como etapa o eslabón en una cadena de conexiones que implica muchos lugares y factores. Y el intercambio no se limita a cosas tangibles, como mercancías, personas o dinero. Poder, ideas, gustos y actitudes afluyen a las ciudades y se distribuyen desde ellas: refinados, simplificados o quizás adaptados a cada estación por el camino".

⁷ Es este un extremo que no necesita de mayores demostraciones. La ciudad marítima se inserta de modo paradigmático en los *network systems* definidos por J. E. Vance Jr. o P. M. Hohenberg y L. H. Lees y en este mismo volumen por J. de Vries: "creaciones del comercio de larga distancia: conectan zonas económicas o ecológicas diferentes a través de ciudades abiertas (*gateway cities*) y complejas redes de nudos urbanos alineados (*lined urban nodes*)". Pocos sistemas responden mejor a esta definición que los sistemas portuarios.

Por otro lado, las ciudades marítimas han desarrollado funciones propias distintas de las desempeñadas por otros tipos de ciudades (que a su vez obviamente tienen sus propias actividades diferenciadas), llegando posiblemente más que las demás a encarnar de modo superlativo algunas de las características inequívocamente ciudadanas, como pueden ser la autonomía administrativa, la movilidad demográfica, la movilidad social o la heterogénesis cultural.⁸

Y, por último, las ciudades marítimas, a partir de los dos rasgos anteriores, presentan una fisonomía distintiva, que se manifiesta en el espectro de sus funciones económicas, en la composición de su estructura social, en el despliegue de su aparato institucional y en la singularidad de sus objetos culturales. Por ello, dejando al margen los dos apartados anteriores, nuestro propósito es el de señalar de modo sistemático las manifestaciones de ese perfil singularizado en el ámbito económico, social, político y cultural.

Las funciones económicas de la ciudad marítima.

La economía marítima comprende toda una serie de subsectores o ramos, como pueden ser la pesca, la construcción naval, el comercio de cabotaje o de larga distancia, la explotación de las salinas y otras actividades derivadas. Estas actividades pueden darse agregadamente o por separado, pueden ser complementarias o mutuamente excluyentes. En cualquier caso, no todas ellas tienen la suficiente potencialidad como para generar el nacimiento de aglomeraciones urbanas.⁹

La pesca es un subsector integrado en los aprovechamientos primarios. Sin embargo, desde nuestro punto de vista, hay dos tipos bien diferenciados: la pesca de subsistencia y la pesca comercial e industrial. La primera se distingue por su localización cerca de la costa, la venta del pescado preferentemente en fresco, la comercialización de las capturas en el mercado local, la organización tradicional de la empresa controlada en la mayoría de los casos por el propio pescador, la inserción del trabajo en un marco corporativo con retribución normalmente proporcional al resultado (o a la parte, en el lenguaje corriente). La segunda modalidad es la de la pesca de altura realizada lejos de la costa, con capturas vendidas en conserva (las básicas del salado, secado, ahumado y escabechado) y distribuidas a larga distancia de acuerdo con complejos circuitos internacionales, con una organización empresarial "capitalista" que separa la dirección del proceso

⁸ Del mismo modo, en el terreno de la cultura, la ciudad portuaria responde también de manera ejemplar a los rasgos heterogénicos aquí subrayados por J. de Vries. ¿No es la ciudad marítima "un lugar de excepción, una fuente de novedades, una amenaza a la cultura local"?

⁹ Una exposición de conjunto sobre el contenido de la economía marítima puede encontrarse en C. Martínez Shaw, "La economía marítima europea en el umbral de la Revolución Industrial", *Proceedings of the International Colloquium "Industrial Revolutions and the Sea"*, Bruselas, 1991, pp. 9-21.

de la ejecución del mismo por medio de pescadores retribuidos mediante salario en los casos más evolucionados.¹⁰

La pesca de subsistencia es una actividad característica del Antiguo Régimen económico, bien inserta en las coordenadas del sistema tardofeudal. Su localización se da preferentemente en pequeños puertos de población reducida, que puede llegar a amarrar uno o dos centenares de pequeñas barcas y que utiliza el producto de sus campañas para la propia alimentación o para el intercambio con los productos agrarios o manufacturados necesarios en el mercado local más próximo. Este tipo de pesca nunca genera ciudades, sino sólo núcleos de modestas proporciones cuyos habitantes se especializan por completo en el ramo o alternan el trabajo en el mar con el trabajo en el campo. La pesca de subsistencia en las ciudades portuarias se encuentra sólo o bien asociada a la pesca de altura (en momentos de transición de un sistema a otro) o bien como actividad complementaria en localidades que desempeñan sobre todo otras funciones económicas, como el comercio marítimo o la industria naval.

Tampoco generan ciudades algunas otras especializaciones pesqueras, como por ejemplo la almadraba o la pesca del coral o las esponjas, ramos característicos del mundo mediterráneo. En el primer caso, la organización feudal de la explotación (incluso cuando requiere la ayuda del capital mercantil), el carácter estacional de las campañas y el número nunca excesivo de participantes sólo llegan a alumbrar poblaciones pequeñas o, todo lo más, de modestas dimensiones, aun en el caso de una completa especialización, como ocurre en algunas localidades españolas (singularmente andaluzas, como Conil) o italianas (singularmente sardas, como Porto Torres).¹¹ Por su parte, la pesca del coral es una actividad meramente complementaria de algunos pueblos pesqueros mediterráneos, mientras el tratamiento industrial del producto tampoco tiene envergadura para convertirse en algo más que en un capítulo de la artesanía urbana.¹²

Finalmente, la pesca de altura, un fenómeno característico de los tiempos modernos, puede llegar a producir, por sí sola o asociada a otras actividades del mar, importantes aglomeraciones humanas. En este sentido se ha de resaltar la importante contribución de la pesca del bacalao y, en menor medida, del abadejo

¹⁰ La visión de conjunto más completa sobre la pesca europea en los tiempos modernos sigue siendo la de A. R. Mitchell, "The European fisheries in early modern history", *The Cambridge economic history of Europe*, vol. V, Cambridge, 1977, pp. 133-184.

¹¹ El mejor estudio sobre las almadrabas mediterráneas es el de G. Doneddu, "Le tonnare in Sardegna (1500-1800)", *Società e Storia*, n° 21 (1983), pp. 535-563.

¹² La separación entre la pesca del coral y su tratamiento industrial es un hecho siempre repetido. Tan sólo en el siglo XVIII se dieron algunos intentos de integración vertical del proceso, sin mucho resultado, como en el caso de la española Real Compañía de la Pesca del Coral. Cf. E. Martín Corrales, "Los coraleros catalanes en el litoral argelino en el siglo XVIII", en C. Martínez Shaw (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 427-456; y "L'activitat dels coralers catalans en el litoral africà al segle XIX. Algèria. Marroc i Cap Verd", *Drassana*, n° 2 (1994), pp. 18-23. Cf. asimismo, G. Doneddu, "La pesca del corallo tra alti profitti e progetti inattuati (sec. XVIII)", en A. Mattone y P. Sanna (eds.), *Alghero, la Catalogna e il Mediterraneo*, Sassari, 1994, pp. 515-526.

o el arenque a la constitución de una extensa red de puertos de dimensiones medias en una u otra orilla del Atlántico Norte: Terranova, Acadia o Nueva Escocia y la fachada marítima de los actuales Estados Unidos frente a las costas escandinavas, británicas y holandesas. Más especializados aún fueron los puertos balleneros, que en algunas ocasiones se dedicaron a la caza de los cetáceos en régimen casi de exclusividad, pero que en otras ocasiones contribuyeron al crecimiento de otros núcleos urbanos que se habían desarrollado al compás de sus funciones comerciales.¹³

En esta última línea conocemos bien el ejemplo de Hull, en la costa oriental de Inglaterra, un puerto comercial que se desarrolló a ritmo acelerado a lo largo del siglo XVIII debido a la presencia de una serie de actividades vinculadas a la pesca de la ballena. Así, la ciudad se convirtió en asiento de un nutrido grupo de comerciantes de aceite y grasa, que dirigieron la creación de compañías balleneras destinadas a faenas en las aguas más septentrionales en torno a Groenlandia. A tal efecto, financiaron la construcción de barcos balleneros, estableciendo sociedades anónimas de armadores que ofrecieron encargos a las corporaciones agremiadas de carpinteros de ribera, fundaron factorías para la fabricación de lona (los molinos de lona, *sail-cloth mills*), introduciendo maquinaria moderna y dando empleo a numerosos operarios, y trajeron el resto de las materias primas de países lejanos, generando un nuevo tráfico de gran distancia (maderas bálticas, alquitranes norteamericanos, cáñamo hilado de procedencia diversa). La combinación de los procesos en una economía altamente integrada culminó con la dedicación de los balleneros al tráfico de cabotaje al final de la temporada de pesca y con el empleo de los marineros o pescadores licenciados en las plantas industriales (*Greenland houses*) dedicadas al trabajo del hueso o al refinado de la grasa.¹⁴

Si la pesca rara vez es capaz de originar una gran aglomeración urbana, aunque sí sea responsable de la aparición de núcleos de dimensiones medias o de contribuir al crecimiento de la gran ciudad marítima, la construcción naval ha podido amparar el nacimiento o el desarrollo de muchas ciudades a lo largo del Antiguo Régimen.¹⁵ En efecto, la industria naval es una actividad extremadamente versátil que admite diversas modalidades y presenta múltiples facetas. En primer

¹³ Ni siquiera la pesca de altura como actividad exclusiva o predominante llegó a generar por lo regular grandes aglomeraciones. Sirvan como ejemplo algunos experimentos colonizadores ligados a este tipo de pesca en el siglo XVIII, que nunca consiguieron promover concentraciones urbanas de consideración. Así, la compañía de pesca escocesa fundada en 1786 sólo pudo impulsar modestos núcleos de población en Ullapool, Tobermory (de demografía algo más dinámica aunque por el comercio no por la pesca), Lochbay y Pulneytown (J. Dunlop, *The British fisheries society, 1786-1893*, Edimburgo, 1978). Tampoco la española Compañía Marítima logró que prosperasen sus establecimientos de Patagonia en torno a Puerto Deseado (H. A. Silva, *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1978).

¹⁴ G. Jackson, *Hull in the eighteenth century: a study in economic and social history*, Oxford, 1972.

¹⁵ Las mejores visiones generales de este fenómeno a través de diversos ejemplos, en M. Tafuri (ed.), *Arsenali e città da Bisanzio ad Amsterdam*, Venecia, 1986; y E. Concina (ed.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma, 1987.

lugar, la construcción de barcos (para la marina civil o para la marina de guerra) es un ramo que moviliza grandes capitales, puede llegar a necesitar de la concentración de numerosa mano de obra y requiere de múltiples suministros que exigen una serie de manufacturas derivadas y promueven un tráfico mercantil de gran envergadura. En segundo lugar, el armamento comercial se convierte en un negocio autónomo (aunque complementario del tráfico de mercancías) basado en los beneficios producidos por los fletes, una de las partidas invisibles más características del Antiguo Régimen y una de las más dinámicas de la balanza de pagos.¹⁶

Dentro de este complejo económico, la especialización más extrema corresponde a la construcción de barcos de guerra, una industria rigidamente controlada por la autoridad política, fuertemente centralizada en pocos puntos, con amplios efectos multiplicadores tanto por las manufacturas exigidas de su entorno (trabajo de la madera y fabricación de velas, jarcias, anclas, forros, breas, estopas, etc.) y por los suministros drenados (madera resinosa para la arboladura y seca para el casco, lino, cáñamo, hierro, cobre, alquitrán, etc.), unos provenientes del propio traspais y otros de proveedores lejanos.¹⁷

De este modo, los astilleros militares han estado en el origen de algunas importantes ciudades o han sabido transformar pequeños núcleos de población en considerables aglomeraciones humanas cuya actividad se ha desarrollado preferentemente en torno al propio arsenal. Este es el caso paradigmático de los grandes astilleros ingleses de Plymouth, Chatham o Portsmouth, que se convierten en pobladas urbes de varias decenas de miles de habitantes a lo largo de los siglos XVI y XVII, sobre la base casi exclusiva de la construcción de unidades para la *Royal Navy*: la población activa masculina en el complejo Portsmouth-Portsea se repartía entre la industria naval (73 %, casi tres cuartas partes de los hombres), el textil (18 %) y el suministro de bebidas y comestibles.¹⁸

La marina civil (sobre todo, mercante, ya que la flota pesquera se mantuvo muy por debajo en cuanto a sus dimensiones) se desarrolló bajo unas coordenadas muy diferentes, por iniciativa del capital privado y ubicado el proceso de fabricación de unidades en una serie de talleres de pequeñas o medianas proporciones, controlados por maestros gremiales y muy repartidos geográficamente. Sólo en algunos casos la marina mercante coexistió con la marina

¹⁶ Sobre la industria naval hay algunos buenos estudios parciales, pero quizás el de más amplio alcance sea el modélico de R. Davis, *The rise of the English shipping industry in the seventeenth and eighteenth centuries*, Londres, 1962.

¹⁷ La bibliografía sobre la marina de guerra es extensa. Para una visión de conjunto referida a los tiempos modernos, cf. especialmente, M. Acerra, J. Merino y J. Meyer (eds.), *Les marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècles*, París, 1985. También la cuestión de los suministros ha sido objeto de numerosos estudios, entre los que quizás deha destacarse el de S.-E. Åström, *from tar to timber. studies in northeast European forest exploitation and foreign trade, 1660-1860*, Helsinki, 1988.

¹⁸ Cf. D. C. Coleman, "Naval dockyards under the later Stuarts", *Economic History Review*, t. VI (1953-54), pp. 134-155.

de guerra, como ocurrió en Venecia, cuyo Arsenal desde el siglo XIV se ocupó simultáneamente de la construcción de galeras de guerra y galeras *da mercato*.¹⁹

En la mayor parte de las ocasiones, sin embargo, constituyó una actividad complementaria del comercio marítimo y su impulso provino del capital mercantil interesado en disponer a su conveniencia de los medios de transporte que necesitaba para garantizar su tráfico y para evitar la dependencia respecto de los precios de los fletes que pudieran exigir los presuntos armadores autónomos. En cualquier caso, ni la construcción naval ni el negocio del armamento creó núcleos urbanos especializados, sino que ambos negocios constituyeron actividades perfectamente insertadas en el complejo de la economía marítima hegemonizada por el comercio internacional.²⁰

En efecto, el comercio marítimo es con frecuencia el sector central de la economía de las ciudades portuarias. Un comercio que, al compás de sus necesidades, desarrolla una serie de instituciones e instrumentos específicos. Entre las primeras, crea entes representativos, tribunales privativos, órganos de control de tráfico. Entre los segundos, se sirve de instrumentos mercantiles (contratos, compañías), legales (usos y costumbres orales o escritas, recopiladas en un corpus jurídico) o financieros (préstamos a la gruesa, seguros marítimos sobre personas, sobre barcos o sobre mercancías).²¹

Esta hegemonía de la actividad mercantil ha hecho prevalecer el factor comercial sobre el marítimo a la hora de las taxonomías. Sin embargo, incluso desde esta perspectiva, la singularidad de las ciudades portuarias se manifiesta en la singularidad de muchos de estos instrumentos, en la presencia de otros que les son específicos, en el papel central representado por el ámbito físico del puerto con sus dependencias, en las superiores posibilidades de articular redes comerciales de larga distancia y amplio radio con respecto a los mercados continentales. Ninguna ciudad del interior es capaz de una expansión similar a las protagonizadas por los grandes emporios marítimos, de donde se deriva que su desarrollo, incluso en el nivel meramente demográfico, sólo haya podido ser contrapesado, y no siempre, por las capitales políticas albergando la corte y los órganos de la administración

¹⁹ A los trabajos clásicos de G. Luzzatto, deben añadirse la gran obra de F. C. Lane, *Venice. A maritime republic*, Baltimore, 1973, y la reciente revisión de E. Concina, *L'arsenale della repubblica di Venezia*, Milán, 1984.

²⁰ Sobre el negocio del transporte marítimo y los fletes, un estudio pionero es el de F. C. Lane, "Technology and productivity in seaborne transportation", en A. Vannini Marx (ed.), *Transporti e sviluppo economico. Secoli XIII-XVIII*, Florencia, 1986, pp. 233-234 (es una versión de otro trabajo publicado en *Revue Historique*, n° 510, abril-mayo, 1974). Más recientemente, cf. también el artículo de carácter más general de D. C. North, "Institutions, transaction costs, and the rise of merchant empires", en J. D. Tracy (ed.), *The political economy of merchant empires. State power and world trade, 1350-1750*, Cambridge, 1991, pp. 22-40. Para España, el estudio modélico sobre la explotación de los barcos mercantes sigue siendo el de P. Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, París, 1962, t. III: *La barca*.

²¹ Entre las obras más amplias consagradas a estas cuestiones, cf. R. Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano del Mediterraneo*, Milán, 1946; y L. A. Boiteux, *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, París, 1968.

central. El comercio es la principal función creadora de ciudades y el comercio marítimo (asociado o no a otras actividades independientes o derivadas) el principal origen de las ciudades más importantes de los tiempos modernos. En este caso, los ejemplos son tan obvios que sólo avanzar los más relevantes nos obligaría a una reconstrucción de la historia urbana de la Europa moderna.²²

A veces, junto al comercio como tal, algunas variantes especiales han podido incidir de manera extraordinaria en el auge de las ciudades mercantiles. En concreto, hay que referirse al contrabando, que en ocasiones ha estado en el origen del crecimiento de algunos núcleos urbanos que han hecho de este tráfico ilegal una verdadera especialidad. Este puede haber sido el caso de algunos de los puertos de la costa inglesa, engrandecidos gracias al transporte desde las costas fronterizas de productos prohibidos (té, tabaco, aguardiente), o también el caso de Cádiz, cuyo triunfo sobre Sevilla no se debió sólo a su mejor localización geográfica, sino también a las mayores posibilidades que ofrecía para burlar las reglamentaciones de la Carrera de Indias.²³

Incluido a veces bajo la rúbrica del comercio alternativo, la práctica del corsarismo no sólo entraña un contenido bélico, sino que también ofrece una vertiente económica nada desdeñable, como puede dar testimonio la actuación de los marineros ingleses y holandeses, que operaron durante tres siglos en el área de la América española. Algunas ciudades europeas, singularmente holandesas, inglesas y francesas, alcanzaron un notable nivel de especialización en la práctica corsaria, que sin duda contribuyó a su engrandecimiento, a veces ya desde el último tercio del siglo XVI, aunque nunca esta sola actividad sirvió para la consolidación de una gran aglomeración humana. Donde el desarrollo urbano sí pudo basarse en el ejercicio del corso fue en las plazas del norte de África, que prácticamente se convirtieron en verdaderas repúblicas corsarias desde la primera mitad del siglo XVI, hasta que las naciones europeas les obligaron a replegarse hacia el comercio pacífico a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII. Fue el caso de Argel o de Túnez en el Mediterráneo y de Salé, la población marítima de la ciudad dual de Rabat, en el Atlántico marroquí.²⁴

²² A los títulos citados de F. Braudel o P. J. Corfield, pueden unirse las obras de P. Clark (ed.), *The early modern town. A reader*, Londres, 1976; y R. Rodger (ed.), *European urban history. Prospect and retrospect*, Leicester, 1993; así como las panorámicas para Francia de G. Duby, *Histoire de la France urbaine*, París, 1980-1985; Ph. Benedict, *Cities and social change in early modern France*, Londres, 1989; y para Inglaterra de P. Clark y P. Slack, *English towns in transition, 1500-1700*, Londres, 1976.

²³ Sobre los puertos ingleses dedicados al *smuggling* o *free-trading*, cf. especialmente M. Waugh, *Smuggling in Kent and Sussex, 1770-1840*, Newbury, 1985. Sobre Cádiz, a los trabajos clásicos de A. Girard, hay que sumar el de A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, 1976.

²⁴ Además de la obra clásica de F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, París, 1966 (trad. española, 1976), cf. T. Bachrouh, *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVII^e siècle*, Túnez, 1977; C. Manca, *Il modello di sviluppo economico delle città marittime barbaresche dopo Lepanto*, Nápoles, 1982; M. Belhassimi, *Histoire de marine algérienne (1516-1830)*, Argel, 1983; y los numerosos artículos de M. Fontenay, especialmente "Los fenómenos corsarios en la 'periferización' del Mediterráneo en el siglo XVII", *Areas* (Murcia),

Ningún otro ramo de la economía marítima produjo la aparición de núcleos urbanos de importancia. Antes al contrario, una actividad tan característica como la explotación de salinas se revela incompatible no sólo con la constitución de una considerable aglomeración humana, sino con la mera existencia de un puerto, puesto que los saladares, por el perfil litoral que ofrecen para permitir la permanente circulación del agua y su evacuación, son incompatibles con los requisitos necesarios para la construcción de fondeaderos de una mínima capacidad. Otra cosa es el tráfico de la sal, que pudo hacer la fortuna de Venecia, según la frase feliz de J. C. Hocquet, y la de otros puertos, como Liverpool.²⁵

Ciudades especializadas en la pesca de altura, en la construcción naval o en la actividad corsaria, pero más frecuentemente ciudades polivalentes, centradas en el comercio marítimo, aunque sin descuidar la industria naviera (construcción de barcos mercantes o explotación del transporte marítimo o ambas cosas a un tiempo), la pesca de altura (y, a veces, también la de cabotaje) y algunas otras actividades (como el corsarismo), todas ellas tienen en común un elemento altamente distintivo tanto respecto del resto de las aglomeraciones urbanas como respecto de las ciudades mercantiles del interior: la concentración de la vida económica en el espacio singular del puerto y sus prolongaciones, con el consiguiente impacto de este fenómeno en el conjunto de la vida material, social, política y cultural del microcosmos urbano.

El puerto como corazón de la ciudad marítima

El papel central del puerto en la ciudad marítima plantea toda una serie de cuestiones teóricas que obligan a un preámbulo necesario antes de pasar a la identificación de los elementos que configuran el específico ámbito portuario y que al mismo tiempo imprimen su sello en la estructura de la ciudad globalmente concebida. Porque la ciudad marítima se reconoce básicamente por la capacidad de la actividad portuaria para erigirse en principio organizativo del complejo urbano en su totalidad. Dicho en otras palabras, la ciudad marítima alcanza su máxima expresión cuando la comunidad urbana puede ser concebida "como un organismo dinámico cuyo desarrollo viene influenciado y determinado en primer lugar por el sector portuario".²⁶ Una situación que admite gradaciones, así como movimientos

1986, pp. 116-121; y "La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques", *I porti...*, pp. 843-879.

²⁵ J. C. Hocquet, *Le sel et le pouvoir. De l'An Mil à la Révolution Française*, Paris, 1985. Aunque con cierta exageración, un observador podía decir en 1790: "El comercio de la sal se reconoce en general como la verdadera madre (*nursing mother*, más explícito en inglés) y como el principal impulso para el crecimiento inicial, progresivo auge y actual florecimiento de la ciudad de Liverpool" (cit. en J. Cornfield, *The Impact...*, p. 41). Sobre Liverpool, el estudio más completo es el de F. E. Hyde, *Liverpool and the Mersey. The development of a port, 1700-1970*, Newton Abbot, 1971.

²⁶ Cf. P. Riethergen, "Porto e città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano", en *I porti...*, pp. 615-624.

de flujo y reflujo, bien porque el sector portuario quede embebido en un complejo más amplio de funciones o bien porque pierda su papel como sector organizativo primario de la vida urbana en un determinado momento en una determinada colectividad.²⁷

De esta forma, aceptando el fenómeno de las gradaciones y de las variaciones coyunturales, no parece caber duda de la existencia de una serie de ciudades marítimas cuyo centro vital se sitúa en ámbito del puerto. El puerto es, en efecto, uno de los elementos definitorios de la ciudad marítima. Sólo en algunas ciudades especializadas, las zonas portuarias pueden encontrarse claramente segregadas del resto del espacio urbano. Este suele ser el caso singular de los astilleros, como pueden demostrar los ejemplos ingleses, cuyos historiadores proponen una distinción nítida que separaría a las *dockyard towns* de las *port cities*, ciudades estas últimas dedicadas más intensamente al comercio o combinando un abanico más o menos amplio de actividades marítimas.²⁸

Así, Portsmouth vio crecer en el siglo XVIII un suburbio industrial llamado con un topónimo diferente (Portsea) y que albergó a los trabajadores empleados en la construcción naval. Por su parte, Plymouth mantuvo conflictivas relaciones a lo largo de la misma centuria con su propio barrio industrial, llamado genéricamente el "muelle" ("*dock*") hasta 1824, en que fue rebautizado con el nombre de Devonport. Finalmente, la conurbación Rochester-Chatham nunca consiguió consolidar una unidad superior entre sus dos comunidades independientes, dedicada cada una a sus actividades propias (navales en un caso, comerciales en el otro) y conservando celosamente sus prerrogativas en un clima de incansable rivalidad.²⁹

Otro caso de espacios segregados lo encontramos en la ciudad de Lorient, edificada de nueva planta desde finales del siglo XVII para convertirse en la sede de la francesa *Compagnie des Indes*. Así, el ámbito urbano se articuló como yuxtaposición de dos unidades, *la ville* y *l'enclos*, la ciudad propiamente dicha y la zona portuaria. La primera tenía los equipamientos urbanos tradicionales, como las sedes de los órganos municipales de gobierno (ayuntamiento) o las edificaciones religiosas (iglesias, capillas), asistenciales (hospital), militares (cuarteles) y socio-culturales (teatros), etc., aunque algunos otros edificios dejaban traslucir funciones específicas comerciales (Consulado, Lonja) y marítimas (Almirantazgo). Por su parte, el recinto, dividido en tres sectores (dedicados respectivamente a los almacenes de madera y otros suministros navales, a las lonjas y almacenes de mercancías y a los servicios administrativos), incluía los talleres de construcción naval y de operaciones auxiliares (forjas, alquitrانeras) junto a las oficinas de

²⁷ Cf. J. E. Vance Jr., *this scene of man. The rôle and structure of the city in the geography of Western civilization*, Nueva York, 1977.

²⁸ Para todas estas cuestiones, cf. los numerosos trabajos del volumen ya citado, *I porti...*

²⁹ Para el complejo Rochester-Chatham, contamos con la monografía de J. Presnail, *Chatham: the story of a dockyard town*, Chatham, 1952; a la que hay que sumar el excelente artículo de A. Riege, "The development of a small village to an important naval town in England: Chatham, 1500-1697", en S. Cavaciocchi (ed.), *I porti come impresa economica*, Florencia, 1988, pp. 909-935.

dirección, los puestos de vigilancia y los restantes equipamientos característicos (grúa de ruedas, torres de señales, etc.).³⁰

Sin embargo, la regla era la plena inserción del puerto en el corazón de la ciudad hasta convertirse en algunos casos en el verdadero centro de la vida económica, del entramado institucional y hasta de la participación colectiva de la población. De ese modo, las instalaciones portuarias, su conservación y su mejora eran objetivos prioritarios de las autoridades municipales y de la comunidad en su conjunto.

La primera preocupación era el estado de la pieza determinante del buen funcionamiento de un puerto, el muelle de atraque. Los tiempos modernos heredaron del pasado unos puertos que en la mayor parte de los casos no pasaban de ser meros fondeaderos, que exigían a los barcos permanecer anclados a respetable distancia de la costa y realizar el traslado de las mercancías cargadas o descargadas por medio de un servicio de gabarras, que era uno de los elementos más característicos y constantes de la vida portuaria. Sin embargo, a lo largo del Antiguo Régimen los puertos más importantes, impelidos por el aumento de su tráfico, procedieron a efectuar obras de infraestructura de mayor o menor envergadura, tendentes a facilitar las maniobras de carga y descarga (muelles de piedra), a ampliar la capacidad de acogida (dársenas) y a mantener intacto el calado (diques, escolleras y trabajo de dragado).

Así, si Barcelona fue laboriosa y parsimoniosamente ampliando su muelle de piedra desde el siglo XV hasta llegar a los setecientos metros a finales del siglo XVII, pocos puertos fueron tan lejos en esta ampliación de su capacidad de atraque como el de Liverpool, que entre 1710 y 1796 transformó el primitivo embarcadero en una dársena (Old Dock) y construyó otras cinco en el canal del Mersey: Salthouse Dock, George's Dock, Duke of Bridgewater's Dock, King's Dock y Queen's Docks.³¹

Por su parte, Lorient libró una de las más ejemplares batallas contra el enarenamiento sostenida por los puertos setecentistas: la lucha contra la invasión de las ciénagas comportó el empleo de chalanas, de una máquina dragadora y de gabarras para acarrear el cieno y el barro procedente del dragado, al tiempo que se sucedían los proyectos y las medidas para evitar la pérdida de calado de la dársena. En cualquier caso, fueron muchos los puertos que debieron dedicar una permanente atención a mantener el nivel del calado: Génova, por ejemplo, hubo de asignar cuantiosas partidas de su presupuesto municipal a la construcción de

³⁰ C. Nières, *Histoire de Lorient*, Toulouse, 1988.

³¹ C. Martínez Shaw, "Les transformations du port de Barcelone au XVIII^e siècle", *I porti...*, pp. 89-101; N. Ritchie-Noakes, *Liverpool's historic waterfront: the world's first mercantile dock system*, Liverpool, 1984. Los ejemplos podrían multiplicarse: Londres, que se había movilizado tarde en la tarea de ampliar la capacidad de su puerto, conoció un verdadero *dock boom* durante la época de las guerras napoleónicas (J. Pudney, *London's Docks*, Londres, 1975).

diques y a la compra de dragas, pontones y embarcaciones menores destinadas al mismo fin a todo lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII.³²

La construcción de infraestructuras era sólo un momento inicial, pero era preciso mantener en buen estado las instalaciones. Esta cuestión generó la aparición de cargos e instituciones, que fueron creciendo hasta completar la compleja máquina de la administración portuaria. En muchos lugares, la figura fundamental fue la del *capitán del puerto*. Este magistrado existió al menos desde principios de los tiempos modernos en muchos lugares: Ragusa o Nápoles ponían en sus manos toda una serie de competencias para el funcionamiento correcto del recinto portuario, es decir para el mantenimiento de las infraestructuras (muelles, dársenas, grúas), autorización de las operaciones de lastrado de los barcos, licencia para el desguace de las naves que quedaban fuera de servicio, etc. En otros lugares, la vigilancia de la vida ordinaria del puerto se ejercía de modo colegiado, como ocurría en Génova después de la reforma emprendida a fines del siglo XVII con la creación de un cuerpo de *padres del común conservadores del puerto y del muelle*. En otros casos, los aspectos de la conservación material recayeron en una *Junta de Obras del Puerto*, con funciones de coordinación de todos los trabajos de acondicionamiento que se emprendiesen.³³

Una idea de la complicación de la administración portuaria y de su consiguiente impacto en la vida institucional de la ciudad nos la puede ofrecer la organización de Danzig en los tiempos modernos. El control de la rada recaía en la figura de un *mayor* y de un *diputado*. El primero se ocupaba del puerto exterior y de la navegación por el Vístula hasta la boca del Motlava, mientras el segundo tenía a su cargo el puerto interior con parte del Motlava hasta la esclusa meridional. Bajo sus órdenes se movía, sin embargo, todo un equipo de funcionarios especializados, como eran los superintendentes de la rada (que vigilaban la correcta evacuación del lastre y evitaban el contrabando) o el capitán del puerto (que dirigía a los barcos a sus puntos de atraque y descarga, decidía las operaciones de remoción de los pecios y vigilaba el cumplimiento de todas las ordenanzas portuarias) y otros cargos menores, como los pesadores del plomo y la cera, los encargados de las maniobras de atraque, los encargados de la grúa, los medidores de granos, los encargados de los postes que cerraban el Motlava, los *capitanes del grano* o los *capitanes del arenque*, además de los responsables de los servicios aduaneros y sanitarios.³⁴

Un servicio fundamental para el buen funcionamiento de la actividad portuaria es el del *lamanaje*, es decir el ofrecido por el cuerpo de *prácticos*. En muchos casos, la topografía del puerto, las exigencias defensivas, la aglomeración de las naves, las deficiencias de calado y otras circunstancias determinaban la

³² C. Nières, *Histoire...*, pp. 62-64; G. Doria, "La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797", *I porti...*, pp. 215-270.

³³ El caso tal vez mejor estudiado es el del puerto de Génova. Cf. F. Podestà, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della Repubblica genovese (1797)*, Génova, 1969.

³⁴ E. Cieslak y C. Biernat, *History of Gdansk*, Gdansk, 1988, pp. 105-109 y 188-191.

extraordinaria dificultad de acceso a los muelles. En algunas ocasiones, la espera para encontrar las condiciones favorables que permitieran el paso al interior del puerto se dilataba por largo tiempo para desesperación de los marinos y los mercaderes: la goleta de Lorient, por ejemplo, podía demorar la llegada de un barco durante diez días, sin que tal situación fuese extrema o excepcional. Dunkerque ofrecía también numerosos obstáculos: la necesidad de contar con marca alta, la concurrencia entre las naves que esperaban su turno, la rotura intencionada de las anclas para acelerar la maniobra cuando las condiciones se tornaban finalmente favorables, las insuficiencias del sistema de boyas, el deficiente funcionamiento del faro, etc. Toda una serie de motivos para poner a punto un cuerpo de *pilotes lamaneurs*, como finalmente se hizo, aunque sin que por ello dejaran de oírse las quejas contra unos prácticos que, en lugar de embarcarse en las naves para conducirlos a puerto, se limitaban en muchos casos a situarse sobre las escolleras para desde allí dirigir la maniobra de entrada.³⁵

Los faros constituían, en efecto, otro servicio brindado por los distintos puertos a la navegación. Aunque ya hubo faros famosos en la Antigüedad, la verdad es que durante buena parte del Antiguo Régimen los faros no pasaron de ser meras torres de señales con fuego encendido en su cima. Verdaderos faros sólo pueden contabilizarse a partir del siglo XVII (tal vez unos 40 para toda Europa) y el nacimiento del faro moderno no se produce hasta finales del siglo XVIII, cuando la invención de la lámpara de aceite sin humo por Argand permitió amplificar varias cientos de veces y proyectar la luz de las velas encendidas mediante un complicado juego de espejos. En cualquier caso, la imagen del faro, duplicando la torre de la ciudad, es otro rasgo frecuente en las fachadas marítimas de los tiempos modernos.³⁶

Los puertos necesitaban no sólo de recursos para solucionar sus problemas técnicos, sino también de unos instrumentos de defensa, los cuales terminaban de definir la fisonomía y de acentuar la singularidad institucional de las ciudades marítimas. En primer lugar, requerían la mayor parte de las veces de unas fortificaciones que garantizasen su defensa militar. Esta exigencia no era naturalmente exclusiva de los puertos con funciones militares predominantes (radas privativas de la Armada, astilleros para la construcción de barcos de guerra, etc.), sino también de los grandes puertos comerciales, dominados por un complejo de castillos, baluartes y torres de vigía que imprimían un sello inconfundible a la fachada marítima de la ciudad.³⁷

Los puertos debían defenderse también del contagio, ya que constituían vías privilegiadas de acceso para las epidemias, que entraban por medio de los pasajeros y por medio de las mercancías. De ahí, toda una serie de medidas administrativas

³⁵ C. Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, 1985.

³⁶ Para la historia de los faros, la obra más específica es la de A. Stevenson, *The world's lighthouses before 1820*, Londres, 1959.

³⁷ Un ejemplo de estudio dedicado exclusivamente al análisis de las fortificaciones de una ciudad portuaria es el de V. Fernández Cano, *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla, 1973.

para prevenir la enfermedad. El control elemental era la exigencia de documentos certificando la salubridad de las personas y los géneros embarcados: las patentes y las boletas de sanidad. Más allá de esta primera precaución, podía instaurarse la visita previa antes de consentir la entrada a puerto de las naves, una misión que en los puertos españoles se encomendaba al barco del resguardo de sanidad. La gravedad de las amenazas impulsaban a veces a buscar soluciones más complejas y sistemáticas: la llamada peste de Marsella de 1720 fue la ocasión para la proliferación de ordenanzas generales sobre sanidad portuaria y de oficinas destinadas a vigilar el cumplimiento de las normativas dictadas. La propia ciudad de Marsella montaría uno de los dispositivos más completos no sólo del Mediterráneo sino de toda Europa: un *Bureau de Santé* dependiente del municipio exigió la recepción de las mercancías por canal en los casos juzgados leves y el sometimiento a más o menos rígidas cuarentenas a géneros y personas en el lazareto construido a tal fin en las inmediaciones del ámbito portuario. Tal organización podía inducir a las autoridades a conceder a las ciudades así equipadas la exclusiva en la admisión de barcos de lugares permanentemente sospechosos de insalubridad (las plazas norteafricanas, por ejemplo) o temporalmente afectados por la epidemia, de tal modo que a veces el monopolio sanitario era la antesala del monopolio mercantil, por lo que deliberadamente podía buscarse el primero para conseguir el último.³⁸

Defensa contra el enemigo, defensa contra la epidemia y, finalmente, defensa contra los competidores. El cuadro se completa con la erección de un complejo aduanero. Desde el punto de vista administrativo, las ciudades comerciales se defienden mediante sus aranceles, pero la aplicación de los mismos vuelve a exigir una serie de instalaciones singulares. Así, los puertos construyen una oficina aduanera, en la que trabajan una serie de funcionarios y empleados, encargados de la inspección de los buques entrados, a los que se visita en el mar mediante el correspondiente buque del resguardo de la aduana o a los que se retiene en el muelle legal (el *legal quay* de los puertos ingleses) a la espera de la correspondiente autorización para desembarcar. En muchos casos, la Aduana se convierte en el edificio más prominente del área portuaria (baste recordar las enormes fábricas de las aduanas de Cádiz, de Málaga o de Barcelona levantadas en el siglo XVIII) y en algunas ocasiones el muelle legal se convierte en una verdadera obsesión para las autoridades locales, como ocurre, por ejemplo, en el puerto de Hull en el siglo XVIII.³⁹

Finalmente, el puerto se singulariza también por la aparición en su entorno, más allá de los muelles, de las fortificaciones y de las oficinas oficiales, de un barrio marítimo. Este barrio marítimo incluye habitualmente los alfolíes de la sal, los almacenes para los géneros descargados o por cargar, las oficinas de los consignatarios de buques, las tiendas especializadas en suministros navales, la

³⁸ El mejor trabajo sobre estas cuestiones es el de F. Hildesheimer, *Le Bureau de Santé de Marseille sous l'Ancien Régime. Le renfermement de la contagion*, Marsella, 1980.

³⁹ Cf. G. Jackson, *Hull...*, pp. 234-243.

capilla o ermita marinera (llena con frecuencia de exvotos) y las instituciones de acogida de los hombres de la mar: las posadas, las tabernas y los burdeles.⁴⁰

Naturalmente, el conjunto de las actividades económicas y también administrativas realizadas en la ciudad marítima, dentro y fuera del ámbito estricto del puerto, necesita de unos agentes específicos, en buena medida singulares, que confieren un sello distintivo a la sociedad que vive en el interior de sus murallas.

Las estructuras sociales distintivas de la ciudad marítima

La sociedad de la ciudad marítima suele contar en su seno con la mayoría de los grupos urbanos que conviven en las aglomeraciones de otro tipo, de modo que resulta perfectamente normal que su población contenga su cuota de nobles, patricios, clérigos, burgueses y artesanos. La singularidad se manifiesta, por un lado, en el diferente peso específico de tales grupos sociales y, por otro, en la presencia de unos grupos que son o más numerosos que en otros lugares o decididamente exclusivos.

En la cúspide de la escala social se sitúa en muchas ocasiones la burguesía mercantil dedicada al negocio más importante de la ciudad, es decir al comercio marítimo. Esta burguesía mercantil suele ser, sin embargo, una burguesía polivalente, es decir que, aun cuando sus principales intereses estén representados por el comercio de exportación e importación por vía marítima, sienten el deseo o tienen la precaución de diversificar sus actividades, entregándose al tráfico terrestre, a las operaciones financieras (préstamos marítimos, por supuesto, pero también especulaciones con los cambios, descuentos de letras y un largo etcétera que no hace al caso), al arrendamiento de servicios municipales o de rentas reales, a la construcción naval, a la inversión industrial o a la explotación de unas tierras en el cinturón de huertas que rodea a la ciudad.

Ahora bien, estos mercaderes, polivalentes o especializados en el tráfico internacional, pueden constituirse en algunas ciudades marítimas en la clase dirigente de la vida municipal. Los casos paradigmáticos que vienen a la memoria son los de ciudades como Venecia o como Amsterdam, pero sin llegar a tales extremos la burguesía mercantil mantiene posiciones de gran relevancia en la práctica totalidad de los restantes centros urbanos dedicados al comercio marítimo.

La burguesía mercantil polivalente origina, además, grupos especializados en otras ramas del negocio marítimo. Uno de los directamente implicados en el mundo marítimo es el de los navieros. La adquisición de buques (por encargo o por compra de unidades ya construidas) fue al principio una actividad derivada directamente de la mercantil, un complemento de su actividad principal, ya que los comerciantes preferían contar con sus propios buques a fin de evitar dificultades a la hora de remitir sus cargamentos, dando lugar a un proceso simple de

⁴⁰ Sobre estas cuestiones, el trabajo más específico es el de A. de Wismes, *La vie quotidienne dans les ports bretons au XVII^e et XVIII^e siècles*, París, 1973.

integración vertical. Sin embargo, más tarde hará su aparición una nueva figura, la del naviero, cuyo negocio es el transporte, cuyos beneficios son los fletes, cuyo capital son los barcos y los almacenes. Es este, por tanto, un grupo social exclusivo de la ciudad portuaria, aunque de hecho haga acta de presencia en fecha relativamente tardía, como demuestran todos los ejemplos a nuestro alcance: Nantes, Burdeos, Marsella o Londres.⁴¹

Si el naviero es propietario de buques de carga y pasaje, a su lado se sitúa asimismo el armador pesquero. Su actividad está unida naturalmente al desarrollo de la pesca de altura, de la llamada pesca comercial o industrial, aunque también pueden darse casos más modestos implicados en la mera pesca de cabotaje cuando lleva aparejada la conserva de las capturas. En ocasiones, se trata de grandes empresarios, como los armadores balleneros de Hull, mientras en otros casos sus negocios no rebasan unos límites de menor envergadura. De cualquier modo, suelen controlar la totalidad del proceso: los armadores ingleses u holandeses complementan la pesca de la ballena con el proceso de fabricación y comercialización del aceite y los demás productos obtenidos, mientras los armadores catalanes asocian la pesca de la sardina con las salazones y la distribución por todo el litoral español.⁴²

La construcción naval es una empresa que exige normalmente el concurso del capital mercantil (que lleva la iniciativa) y de los gremios de mastranza (que realizan el trabajo material). La operación exige, por tanto, la presencia de una serie de artesanos cualificados, cuya presencia es también exclusiva de las ciudades marítimas. Se trata, en primer lugar, del carpintero de ribera, que recibe el encargo del mercader o del naviero, se ocupa de los suministros, dirige la obra y contrata a los restantes agremiados: ancoreros, sogueros, calafates, etc.⁴³

Naturalmente, la ciudad portuaria congrega a los marineros, pieza indispensable del engranaje del comercio marítimo. No se trata, sin embargo, de un grupo social homogéneo, sino compartimentado por divisorias bien marcadas. Por un lado, la cúspide viene representada por los responsables de la navegación: capitanes, oficiales, pilotos. Por otro, los tiempos modernos potencian la figura plurivalente del patrón, que al mismo tiempo contrata la tripulación, dirige la navegación, vigila los cargamentos y realiza las transacciones cuando no ha de entregar la carga al consignatario. Finalmente, los marineros sin otra cualificación se ocupan de las tareas manuales (no sólo de la carga, la estiba y la descarga, no sólo del timón, la jarcia y la vela, sino también de pintar, baldear, bombear y embrear), sufren duras condiciones laborales (retribución fija según diversas

⁴¹ J. Meyer, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, París, 1969; P. Butel, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, París, 1974; C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marsella, 1973; y S. P. Ville, *English shipowning during the industrial revolution. Michael Henley and son, London shipowners, 1770-1830*, Manchester, 1987.

⁴² Para el caso español, cf. L. Alonso Alvarez, *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen (1750-1830)*, Madrid, 1977.

⁴³ Para esta cuestión, además de las obras ya citadas sobre la construcción naval, cf. R. W. Unger, *Dutch shipbuilding before 1800. Ships on guilds*, Assen-Amsterdam, 1978.

modalidades, más ranchos y pacotillas, con tratamiento diferenciado para alta mar, estadias o cuarentenas) y están sometidos a frecuentes riesgos (caídas, naufragios, apresamientos) y a frecuentes enfermedades (reuma, hernia, escorbuto), cuando no tienen que vagabundear por las playas a la busca de empleo representando la triste figura del *beachcomber*.⁴⁴

El puerto necesita de otras profesiones especializadas indispensables, cuyo catálogo podría extenderse prolongadamente. Podrían destacarse, sin embargo, las figuras del corredor o *broker* portuario (que se encarga de buscar las casas aseguradoras y de buscar los barcos necesitados de fletes o viceversa), del sobrecargo (enviado por la compañía comercial a vigilar las mercancías embarcadas), de los estibadores, los descargadores, los fareros, los buzos o los que ejercen los oficios de acogidas: posaderos, taberneros, prostitutas⁴⁵.

Faltaría por señalar una última característica de la sociedad de las ciudades marítimas, el cosmopolitismo. En efecto, las aglomeraciones portuarias se singularizan también en el Antiguo Régimen por albergar una más elevada proporción de extranjeros que en otros núcleos urbanos con funciones distintas. Estos extranjeros se agrupan preferentemente en colonias mercantiles, algunas de las cuales llegan a imprimir un sesgo muy pronunciado a la población, pero también pueden desempeñar otras profesiones, sin olvidar que los más importantes mercados de esclavos también se hallan situados en las plazas del litoral. Finalmente, los puertos atraen también a una importante población flotante, constituida no sólo por los marineros que desembarcan periódicamente, sino también por toda clase de visitantes llegados al socaire de la facilidad de las comunicaciones, sin olvidar que los puertos son también los puntos de partida y de destino de las grandes emigraciones transoceánicas.⁴⁶

En resumen, la existencia de grupos sociales exclusivos, la sobredimensión de otros también presentes en otros ámbitos, la capacidad para atraer población foránea y posiblemente la mayor movilidad social del mundo vinculado al mar otorgan un aire peculiar a la sociedad de las ciudades marítimas. Esta singularidad se expresa también en la creación de instituciones privativas y se refleja incluso en el despliegue de algunos rasgos culturales específicos.

⁴⁴ "Ignorar a este grupo de trabajadores esforzados, condenados a la enfermedad y mal retribuidos es dejar fuera de consideración a aquellos sin cuyas vidas no se hubieran movido las ruedas del comercio marítimo" (G. B. Nash, *The urban crucible: social change, political consciousness, and the origins of the American revolution*, Cambridge, Mass., 1979, p. 64). Sin embargo, nos faltan trabajos de historia social de la gente de mar, en la línea de M. Rediker, *Between the devil and the deep blue sea. Merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, 1987. Un reciente planteamiento teórico de la cuestión, en E. W. Sager, "Seafaring labour in maritime history and working-class history", *International Journal of Maritime History*, t. II, n° 1 (1990), pp. 259-274.

⁴⁵ Para una panorámica de los oficios portuarios referida al Mediterráneo, cf. J. M. Delgado Ribas, "La organización de los servicios portuarios en un puerto pre-industrial: Barcelona, 1300-1820", en C. Martínez Shaw (ed.), *El Derecho...*, pp. 107-146.

⁴⁶ Sobre la cuestión de las migraciones por vía marítima, cf. especialmente K. Friedland (ed.), *Maritime aspects of migration*, Colonia, 1989.

Las instituciones privativas de la ciudad marítima

En principio, el gobierno de las ciudades portuarias no difiere en líneas generales del gobierno de otros municipios. En este sentido, la única particularidad puede ser el elevado porcentaje de ciudades libres entre las situadas en el litoral y la dilatada pervivencia en muchos casos de semejante status, como se puede comprobar a través de los casos de las repúblicas veneciana o genovesa y de las ciudades hanseáticas.

Sin embargo, las funciones específicas de tales poblaciones sí que generan una serie de instituciones que son prácticamente desconocidas en otros ámbitos. En primer lugar, podrían citarse aquellas administraciones que están directamente conectadas con la vida portuaria y a las que ya nos hemos referido. Se trata de las ya citadas juntas de sanidad, oficinas de aduana, juntas de obras del puerto, cuerpos de prácticos, etcétera.

Ahora bien, la institución más representativa del comercio marítimo es el Consulado, una creación mediterránea medieval que se extendió posteriormente a otros núcleos mercantiles incluso ubicados en regiones del interior. En su forma clásica de los tiempos modernos, el Consulado es fundamentalmente una asociación profesional destinada a la defensa de los intereses profesionales de sus componentes frente a otros grupos y frente a la administración pública. Como consecuencia, es depositario de una matrícula donde inscribe a los beneficiarios de sus privilegios y de su protección, señalando exactamente los requisitos para la pertenencia. Por último, el Consulado se erige asimismo en tribunal privativo de comercio, nombrando sus jueces y aplicando las ordenanzas o las prácticas consuetudinarias a los litigios surgidos entre mercaderes y que exigen, entre otros muchos supuestos, la interpretación de los contratos de flete, la admisión de las protestas de mar o el arbitraje sobre pecios o presas de corso.⁴⁷

El Consulado a veces se convierte en una institución extraterritorial. Es el sentido de los consulados de naciones extranjeras en los distintos puertos. Allí, los cónsules defienden los intereses de los mercaderes conciudadanos frente a las autoridades locales o frente a los comerciantes de otra procedencia, dirimen los pleitos surgidos en el seno de su colonia mercantil y envían información económica a sus lugares de origen.⁴⁸

Los consulados no existen en todas partes. Sin embargo, los tiempos modernos crean una institución sustitutiva, que asume parte de sus funciones. Son las Cámaras de Comercio (que a veces incluso se titulan de Comercio y Navegación para indicar más claramente su origen), organismos que se configuran no sólo como el representante de los intereses del comercio, sino también como un centro

⁴⁷ Sobre los Consulados, cf. R. S. Smith, *The Spanish guild merchant. A history of the Consulado, 1250-1700*, Durham (N. C.), 1940 (hay trad. española, Barcelona, 1978).

⁴⁸ Una completa reconstrucción de una red consular se halla en J. Pradell Nadal, *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante, 1992.

privilegiado de recogida y difusión de la información económica, como un lugar para el debate de los problemas comerciales e incluso como una plataforma desde donde lanzar iniciativas para el fomento de la economía en general. Durante el siglo XVIII proliferaron especialmente en las ciudades marítimas de la Francia atlántica: Bayona, Burdeos, La Rochelle, Nantes, Saint-Malo.⁴⁹

Los consulados levantaron una matrícula. También los gobiernos absolutistas levantaron una matrícula de la gente de mar, que no debe confundirse con la mercantil. En este caso, los intereses primordiales fueron de índole militar, ya que se trataba de tener perfectamente controlados a todos aquellos profesionales susceptibles de ser movilizadas en caso de guerra. La compensación no era más que el reconocimiento de unos privilegios que ya tenían reconocidos a través de su pertenencia a los gremios tradicionales, ya fuera de San Telmo para los marinos, ya fuera de San Pedro para los pescadores.⁵⁰

No conviene llevar más allá la singularidad institucional de las ciudades marítimas. La originalidad de los gobiernos de algunas de estas ciudades, como en grado sumo lo fue el de Venecia, no tiene un significado general. Incluso una ciudad de nueva planta como Lorient mantiene un marco institucional que no difiere en nada del imperante en otras ciudades francesas de la época, con la única salvedad del régimen aforado de su ámbito portuario, pero también esto es una excepción y no una regla. El único hecho que puede destacarse es la influencia incontestable que en muchas de estas ciudades ejercieron las capas superiores de los grupos sociales directamente implicados en la economía marítima. Estas élites de comerciantes y armadores pudieron dictar desde instituciones similares a las de otros lugares la política municipal o incluso la política de todo el estado, como pudo ocurrir en algunos momentos en la "república de mercaderes" de las Provincias Unidas.

En cualquier caso, una economía original, una sociedad particular y una realidad institucional signada por la existencia de áreas privativas y por la influencia sobre la vida política de los municipios y aun de los estados no dejan de constituir hechos diferenciales insoslayables. Sin una relación meramente mecánica, estas circunstancias no dejaron de tener su reflejo en la configuración de una cultura con rasgos específicos, falta aún de estudios suficientes para proceder a una satisfactoria sistematización.

⁴⁹ El mejor estudio de una institución de este tipo es el de P. Butel (dir.), *Histoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux*, Burdeos, 1988.

⁵⁰ Sobre la Matrícula de Mar en la España ilustrada, cf. O. López Miguel y M. Mirabet Cucala, "La institucionalización de la Matrícula de Mar. Textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza", en C. Martínez Shaw (ed.), *El Derecho...*, pp. 217-239.

Los rasgos específicos de una cultura vinculada al mar

Las funciones desempeñadas por la ciudad marítima tiene un indudable trasunto en su ordenamiento urbano y en su arquitectura. Sin referirnos a las condiciones naturales del emplazamiento, hemos señalado al puerto como el ámbito que define la singularidad de las ciudades litorales, hemos subrayado la incidencia física de las necesidades defensivas y hemos aludido a la consideración del faro como torre de la ciudad. Se podría añadir una nota sobre el papel de la fachada marítima, escaparate para el visitante, taller para el trabajador portuario, sede de los edificios administrativos y paseo para los curiosos y los desocupados. Sobre todo, se podrían avanzar más detalles sobre la distribución de los espacios en los barrios marítimos, tanto en los ocupados tradicionalmente como en los diseñados de nueva planta por una mente racionalista o ilustrada. En ese sentido, la historia del urbanismo y la arquitectura tienen un campo por delante que cada día se está explorando con mayor dedicación e intensidad.⁵¹

Otro de los campos que suscita actualmente la atención es el de la cultura marinera como un mundo separado. En efecto, la cultura marinera aparece como el patrimonio de hombres jóvenes, pobres y aislados, como una cultura popular, plebeya e intransferible (inclusive en su vocabulario de tecnicismos e interjecciones), recorrida al mismo tiempo por la religiosidad (una religiosidad de salvación al margen de la uniformización impuesta por las iglesias), el anticlericalismo y la superstición, obligada a la solidaridad y a la sociabilidad (expresada en cuentos y canciones, en ritos de paso y en la bebida compartida), pero al mismo tiempo libre, igualitaria, violenta y proclive a la soledad. En palabras de uno de los especialistas, "la pertenencia al medio marino, más allá del origen geográfico, genera comportamientos particulares. Las ausencias prolongadas entorpecen toda evolución cultural cultural y religiosa normal y regular, las condiciones y el lugar de trabajo descubren o acentúan ciertos rasgos psicológicos; una fuerte religiosidad no específicamente cristiana, una violencia a menudo manifiesta, una independencia notoria".⁵²

Sin embargo, esta es la cultura de los hombres del mar. ¿Hay una cultura específica de los que se quedan en tierra? ¿Hay una relación dialéctica entre ambas culturas? ¿Hay una cultura portuaria que sea la resultante híbrida de dicha interacción? Los estudiosos que se han ocupado del caso se pronuncian por una

⁵¹ La mayoría de los estudios sobre las ciudades portuarias incluyen capítulos dedicados a la topografía urbana. Sobre la mayor perduración de la segregación geográfica dentro del recinto urbano de las gentes de mar, cf. A. Cabantous, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, 1980, pp. 241-244. Sobre las edificaciones características de una ciudad marítima, cf. Q. Hughes, *Seaport: architecture and townscape in Liverpool*, Londres, 1969.

⁵² A. Cabantous, *La mer...*, p. 292. Sobre la cultura de los hombres de mar, son también obras de referencia obligada las de M. Rediker, *Between the devil...*; N. A. M. Rodger, *the wooden world. An anatomy of the Georgian navy*, Glasgow, 1986; A. Cabantous, *Le ciel dans la mer: christianisme et civilisation maritime, XVI-XIX siècles*, París, 1990; y P. E. Pérez-Mallaina, *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, 1992.

respuesta afirmativa, pero los trabajos sobre dicha cuestión son todavía insuficientes.⁵³

La cultura urbana, en general, es una cultura heterónima. En ese sentido, por el momento sólo cabe decir que, al margen de las singularidades técnicas (conocimientos profesionales, jerga propia), la ciudad marítima parece diferenciarse de las demás no tanto por la cualidad como por el grado sumo que adquieren los rasgos característicos de sentido de la libertad, extraversion, innovación, movilidad, creatividad, comunicación, asimilación de influencias lejanas, cosmopolitismo...⁵⁴ Es sobre todo en este último campo donde la ciudad marítima se comporta menos como un mundo aparte que como la quintaesencia de un modelo.

En resumen, volvamos a la pregunta inicial. ¿Existe una ciudad marítima como realidad diferenciada? Los testimonios recogidos parecen confluír hacia una respuesta afirmativa. Unas funciones económicas distintas desarrolladas en el ámbito específico del puerto, una estructura social con una fisonomía claramente singularizada, unas instituciones privativas aun dentro de un marco administrativo homologable, una cultura que lleva a su máxima expresión los caracteres de la civilización urbana: otros tantos factores para reservarle un lugar aparte en la tipología de las ciudades del Antiguo Régimen.

⁵³ Sobre la cultura portuaria, el trabajo más específico es el de W. Rudolph, *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte*, Stuttgart, 1980.

⁵⁴ Para ilustrar esta afirmación no me resisto a transcribir este texto de Melchor de Santa Cruz de Dueñas (Toledo, 1574): "...por estar lejos del mar no hay ocasión, por causa del puerto, a que gentes extranjeras hayan de hacer mucha morada en él, de donde se sigue corrupción de la lengua, y aun también de las costumbres" (cit. en A. Alonso, *Castellano, español, idioma nacional*, Buenos Aires, 1958, 3ª ed., p. 66).