

PROBLEMAS ECONOMICOS DEL PUERTO DE VALENCIA EN EL SIGLO XVIII

El movimiento de la vida económica en el siglo XVIII, partiendo de una situación de colapso, sólo fue posible favoreciendo las comunicaciones, en las cuales nada se había hecho prácticamente desde los días de los Reyes Católicos y Carlos V. Contribuyó a despertar el interés por las obras públicas la existencia en el Gobierno de ministros franceses, discípulos de una prestigiosa tradición de constructores de buenos caminos, canales, puertos, etc.

Asimismo se dio un gran impulso al transporte marítimo, siendo más utilizado por la baratura, rapidez y relativa comodidad que ofrecía respecto al terrestre. Todo esto obligó a atender a los puertos como era preciso. En el último tercio del siglo XVIII se completaron las obras de todos los grandes puertos españoles, a los que se dotó de los medios técnicos precisos. Barcelona, Tarragona, Valencia, La Coruña, Gijón y Bilbao recibieron estas atenciones.

ASPECTOS MATERIALES DEL PUERTO DE VALENCIA

Antes de entrar en los problemas netamente comerciales de la Valencia del dieciocho es necesario plantear la situación geográfica y material de su puerto.

El puerto valenciano en el siglo estudiado, desde el punto de vista geográfico, reunía toda la serie de inconvenientes para ser un buen puerto general en todo el Mediterráneo, pues tan sólo la naturaleza había formado puertos seguros en Tolón, Denia y Cartagena.

Una descripción de la época nos da la siguiente visión de la costa valenciana: «Desde el cabo de Oropesa hasta el de Martín forma el mar un golfo llamado vulgarmente "herradura" y los antiguos "seno sucronense", por el Suco. Tirando una línea imaginaria de un cabo a otro se hallan 78 leguas, pero si se mide la costa, 28. Toda esta costa se halla poblada por pueblos ricos, como Castellón, Burriana, Murviedro, Valencia, Cullera, Gandía, Oliva, Denia y Jávea¹.

¹ Biblioteca Universitaria de Valencia, manuscrito 273. *El puerto de Valencia (1739-1765)*.

En cuanto a los vientos, Valencia experimentaba frecuentemente los efectos del llamado en la región *Levante* y *Griego*. Por otra parte, el río Guadalaviar desembocaba al lado del puerto, dando lugar, por lo tanto, a que desaguara dentro de él, siendo necesario dragarlo muy a menudo para mantener cierto calado².

Esto en lo que respecta a la geografía. Por lo demás, sus construcciones más antiguas correspondían a la Edad Media. Y consistían en un muelle de madera de unos 600 pasos de largo, llamado *el puente del Grao*. En esta época llegaban a Valencia gran número de galeras y bergantines para el comercio y el corso. Para ello los vascos procuraban tener abastecidas dos atarazanas, cuyos edificios aún subsistían a comienzos del XVIII, aunque estaban destinadas para otros usos. Las causas de este movimiento en el medievo eran muchas, pero contribuía decisivamente el que los corsarios de Berbería no eran tan poderosos como en la época estudiada y el que los buques no necesitaban tanto calado. La ciudad tenía además carta temporal de corsariar, por lo que la escuadra estaba muy bien abastecida de jarchias y municiones³. De todas formas, el muelle de madera siguió en pie hasta comienzos del siglo XVIII. Según Escolano, «Entre el XVII y XVIII existía un muelle o puente de madera de 600 pasos de largo para embarcar y desembarcar, que se conservaba con mucho gasto, pues los palos y estacas en que se apoya son comidos por un invisible gusanillo llamado "broma".» Sigue diciendo Escolano que tampoco hay posibilidad de hacer argamasa o piedra «porque son tantos los bancos de arena, que el flujo y reflujo de la corriente le van arrimando, que de un año para otro queda la mitad del muelle seco por la parte de tierra y es fuerza andar siempre alargándolo para adentro, que a no ser de madera no lo pudiera llevar y fuera gasto perdido si se labrara de piedra»⁴.

Sin embargo, en 1676 se acometió la empresa de hacer un muelle de piedra de forma poligonal y de 500 metros de longitud, según proyecto de Tomás Güelda, siendo su construcción tarea de pocos años.

A comienzos del siglo XVIII aún se conservaba perfectamente el muelle de piedra, sirviendo para embarcar y desembarcar las mercancías y frutos. Pero a mediados de siglo ya no quedaban vestigios de él.

Don Pedro Vicente Calvo, cura párroco del Grao, aseguró a Cavanilles haber leído «que a principios de este siglo estaba el muelle entero sirviendo para embarcar y desembarcar mercancías y frutos y que cerca del fin del muelle, a la parte de Levante, había una gran losa de mármol blanco con la inscripción del año en que se hizo y los nombres de los que gobernaban la ciudad»⁵.

Ahora bien; ¿a qué se debió su desaparición? En la época de Cavanilles unos decían que había sido por defecto de la construcción y otros por malicia. Respecto a esto último hay que tener en cuenta lo que Fr. Joseph Teixidor, en su *Historia*

² Véase nota 1.

³ Véase nota 1.—VICENT CORTINA, *El puerto de Valencia*. C. S. I. C., Departamento de Geografía Aplicada del Instituto Elcano. Zaragoza. (Pamplona, 1954-1955), p. 22.

⁴ ESCOLANO, *Décadas*, II, 119.

⁵ CAVANILLES, *Observaciones sobre la Historia natural, geográfica, agricultura, población y frutos del reino de Valencia*, p. 144. (Zaragoza, 1958.) Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Crítica, dice: «Se lee en algunos manuscritos que Basset mandó arrancar las piedras de aquella obra, empleándolas en reparar el muro de la ciudad que corre desde la puerta del Real hasta la torre del Temple»⁶.

De lo anteriormente expuesto se deduce que el abandono y la despreocupación eran generales hasta bien entrado el siglo XVIII, período durante el cual se realizan las primeras gestiones.

IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL PUERTO DE VALENCIA

Dentro de la importancia económica valenciana es necesario hacer dos divisiones: teórica y práctica. Veamos la primera.

Valencia, durante todo el XVIII, era famosa por la producción de vino y almendra, productos que se exportaban al extranjero. Además de estos productos la sosa, barrilla y ceniza eran tan importantes que hasta la concesión de libre comercio con América abastecía las fábricas de jabón de Elche. Después de tal concesión, que perjudicó grandemente a Valencia, la falta de tales productos extinguieron las fábricas. También abundaban por el reino las fábricas de seda, lana y cáñamo, industrias cuyas ventajas eran inmensas para el Estado.

La situación de Valencia en el centro de la región era magnífica y podía dar lugar a un comercio rápido de todos sus frutos, caldos y manufacturas. Todo esto unido a que era el puerto más cercano a Madrid y por lo tanto podía abastecer su consumo diario. Sin embargo, en el XVIII, como Madrid no tenía quien le abasteciese, sufría una pérdida del 30 % por fletes y seguros.

Hay que tener en cuenta además que la llanura de La Mancha, al no tener un puerto en Valencia, no tenía quien le diera un empuje al cultivo de sus frutos y a las decaídas manufacturas de sus lanas, caldos y azafranes. En cuanto al movimiento demográfico de la llanura, cada vez era menor, al igual que sus industrias, faltas de la circulación de masa de dinero que se hallaba estancado en las manos poderosas dueñas de los frutos que escasamente producía la provincia⁷.

Sin embargo, la situación de Valencia al faltarle un buen puerto era muy distinta. Cavanilles nos dice: «Valencia en esta época tenía gran importancia por su agricultura y fábricas, entre ellas las de telas, galones, medias, cintas y otros artefactos de seda de los cuales se consumen anualmente al pie de 900.000 libras y dan ocupación a más de 25.000 almas. Falta un buen puerto para que fuese Valencia el centro del comercio como lo es de las riquezas del reino; la playa, de ningún fondo; y lo bravo del golfo presentan obstáculos insuperables»⁸.

Asimismo el barón de Bourgoing, que visitó España entre los años 1777 y 1795, afirmaba en sus viajes: «Durante mucho tiempo Valencia no ha tenido más puerto que la pobre rada que hay enfrente del Grao. Las embarcaciones pequeñas quedaban a media legua de la costa y casi nunca se aproximó ni a esa distancia un navío de

⁶ FR. JOSEPH TEIXIDOR, *Historia Crítica* (Manuscrito de Santo Domingo, de Valencia). Noticia conservada por CAVANILLES.

⁷ Biblioteca Universitaria de Valencia, manuscrito 273. *El puerto de Valencia*.

⁸ CAVANILLES, n.º 135.

tres palos. Hacían las descargas trasladando las mercancías a lanchones que se acercaban a la orilla y eran después remolcados por bueyes hasta la playa. A Valencia sólo le faltaba un puerto para ser una de las ciudades más prósperas de España»⁹.

La importancia, por lo tanto, de Valencia era muy relativa; por una parte hay que reconocer que era una de las regiones más ricas de toda España, pero esta riqueza, para ser completa, necesitaba los auxilios de la navegación; de lo contrario toda la producción y los artículos iban a merced del extranjero. Por otra parte, el Gobierno favorecía muy poco este intento de la ciudad por prosperar.

La Junta Particular, Gobierno, Comercio y Agricultura de Valencia exponía a mediados del XVIII que las causas de la decadencia eran las siguientes:

1.^a El impuesto con que necesariamente contribuye el pescado que se introduce para el consumo de la ciudad, capital cuyo gravamen cargado sobre las utilidades de un ejercicio que todas las naciones alientan con exenciones y libertades.

2.^a Otra causa es la suma escasez de puertos en la costa de Valencia, pues en toda ella apenas se conoce otro que el de Alicante. Denia, famoso antes, por la suciedad se ha hecho incapaz de abrigar buques grandes. La playa de Vinároz, aunque fondeable, está abierta, indefensa, desabrigada y mantenida exclusivamente para la extracción de los caldos que acopia el extranjero¹⁰.

Y se cerraba la exposición afirmando que la nación que no posea una navegación floreciente, dependiendo de los fletes extranjeros, no podrá decir que tiene una riqueza sólida.

RIVALIDAD ENTRE LOS PUERTOS DE VALENCIA Y DE ALICANTE

En 1758 el cuerpo de Comercio y la Junta Particular y el Consulado pidió a Fernando VI que fuera desocupada la Lonja del Mar, que servía de cuartel desde la guerra de Sucesión. Solicitando además que por virtud de privilegio otorgado por Fernando el Católico se pudiera cobrar 2 dineros por libra de valor o 4 maravedíes. Sin embargo, esta petición fue impugnada por la Audiencia.

Ahora bien, en 1762, por Real Cédula, fue creado un Cuerpo de Comercio y Junta Particular encargada de lo gubernativo y un Consulado para lo contencioso. Se autorizaba a cobrar un derecho de 2 dineros por libra de valor de las mercancías que llegasen por mar¹¹. Desde este momento se puede decir que la rivalidad entre los dos puertos comienza.

El problema se inició cuando los comerciantes franceses recurrieron al rey contra el monopolio que se daba a los del país en el Cuerpo de Comercio, pero fueron desestimadas sus pretensiones. Por su parte, los comerciantes de Alicante se mostraron opuestos a que el consulado de Valencia cobrase el arbitrio de 2 dineros de las mercancías que entrasen en aquel puerto, ya que querían ser independientes de

⁹ BARÓN DE BOURGOING, «Un paseo por España durante la Revolución Francesa», en *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, t. III, Ed. Aguilar, Madrid, 1962.

¹⁰ Biblioteca Universitaria de Valencia, manuscrito 273, *El puerto de Valencia*.

¹¹ CARRERA PUJAL, *Historia de la economía española*, t. V, p. 485, (Barcelona, 1947) Bosch, ed.

Valencia. Defendió el Consulado de Valencia sus derechos alegando su antigua jurisdicción en todo el reino, a la par que presentó los inconvenientes de la existencia de varios Consulados, oponiéndose a la creación de otro en Alicante. Sin embargo, se indicó que se pusiera allí una subdelegación de la Junta General, criterio que prosperó¹².

Durante cierto tiempo y en algunas ocasiones los de Alicante no quisieron pagar el derecho al Consulado, hasta que en 1774 la Junta General declaró que nadie estaba exento de pagar el derecho y advirtió a la Junta Particular de Valencia que sería responsable de lo que ocurriera¹³.

La oposición irreductible del comercio de Alicante a acatar la jurisdicción de la Junta Particular de Valencia, y por tanto a abonarles el producto de los 2 dineros por libra de valor de los géneros entrados por mar, creó a la Junta Particular y Consulado una situación delicada.

Alicante era un competidor terrible de Valencia en el tráfico anterior, ya que contaba con un buen puerto, mientras que Valencia carecía de él. Por esa razón al puerto de Alicante concurrían los buques extranjeros y también los nacionales, de modo que en él estaba casi la principal base de sostenimiento de la Junta y del Consulado.

Pero el comercio de Alicante, con sus constantes quejas y peticiones de un Consulado propio, logró tener bloqueado el producto del derecho, y tanto la Junta como el Consulado no podían disponer de él sin permiso de la Junta General.

En 1775 Alicante hizo una nueva petición de un Consulado propio, aunque no dejó de impugnarla Valencia; pero en la Junta General el pleito estuvo a punto de ser ganado por Alicante, por tener un puerto excelente. La Junta dio la solución siguiente: Que los comerciantes de Alicante formasen un solo cuerpo con los de Valencia y contribuyeran con 2 dineros al Consulado valenciano, además de tener derecho a uno de los tres oficios de cónsul, y que en Alicante hubiese delegación del Consulado y juez de alzadas ante los cuales se ventilasen todas las causas mercantiles sin necesidad de ir a Valencia. Esta decisión de la Junta era ya por sí misma una gran victoria para las aspiraciones alicantinas.

Sin embargo, Alicante persistió en su irreductible propósito de lograr la separación del Consulado de Valencia, aspiración que se vio satisfecha al publicarse la Real Cédula de 1778, que reglamentó el comercio libre de América, pues entre los nuevos consulados que se crearon figuraba el de Alicante. No obstante, no fue erigido hasta el año 1785¹⁴.

EL LIBRE COMERCIO CON AMÉRICA: SUS PROBLEMAS

En el momento en que la recién dinastía borbónica se vio obligada a conceder a Inglaterra el «navío de registro», el problema de las relaciones comerciales entre España y sus colonias se planteaba en el terreno de la libertad. Efectivamente, por

¹² CARRERA PUJAL, t. V, p. 486.

¹³ CARRERA PUJAL, t. V, p. 495.

¹⁴ CARRERA PUJAL, t. V, p. 496.

Real Decreto de 16 de octubre de 1765 se puso fin a la política de puerto único y se autorizó que se despacharan navíos desde nueve puertos españoles: Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona; y cinco islas americanas: Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad.

Los problemas que plantea la concesión de libre comercio, en lo referente a Valencia, son fundamentalmente dos: ¿A qué causas se debió la no entrada de Valencia en el libre comercio? ¿Qué condiciones reunía el puerto de Alicante para entrar en este comercio con América?

Analizando el primer problema se distinguen en él dos partes. Es posible que la falta de unas buenas instalaciones y un buen puerto que pudiera soportar un comercio de gran escala, como lo era sin duda el de América, bien pudo influir en el ánimo de los gobernantes que no se atrevieron a hacer tal concesión por carecer de condiciones apropiadas. Condiciones que poseía, sin embargo, Alicante; de ahí que esta ciudad entrase en el libre comercio y Valencia no.

Hay que tener en cuenta además la inclinación de los monarcas españoles a proteger el puerto de Alicante, considerándolo como el puerto de Castilla en el Mediterráneo. A este respecto es muy significativo la opinión de varios de ellos:

El infante don Alfonso, más tarde Alfonso X el Sabio, conquistó y repobló la ciudad de Alicante en 1248. Y su opinión sobre este lugar era la siguiente: «Porque es hi uno de los mejores castillos e porque es puerto de mar de los buenos e de los más señalados que ha en España.» Este monarca concedió también un privilegio en 1271 reservando a Alicante y Cartagena todo el movimiento para ultramar¹⁵.

Incorporado Alicante a la Corona aragonesa en 1304, por sus excelentes condiciones, así como por los impuestos que agobiaban a Valencia y Cartagena, pasó allí todo el tráfico.

Fernando el Católico convirtió a Alicante en ciudad «por haber servido valerosamente en la guerra de Granada y que Alicante estaba en el paraje muy importante del reino para tiempos de guerra y cargar y descargar mercaderías por tener tal y tan buena y segura playa y muelles»¹⁶.

De la estimación militar en que tenía Felipe III a la ciudad de Alicante buena prueba es su frase: «Más importa conservar a Alicante que Valencia, porque perdida Valencia, lo que Dios no quiera, se pierde ella sola y perdida Alicante se pierde Valencia y Castilla»¹⁷.

El conde de Aranda, en una visita a Alicante en 1765, llegó a iguales conclusiones sobre el puerto y su importancia, diciendo: «De los más interesantes de la Monarquía por la extracción e introducción de efectos comerciales»¹⁸.

Esta serie de opiniones confirman la inclinación de los monarcas anteriormente dicha. Se puede decir, por lo tanto, sin miedo a caer en el tópico, que Castilla la Nueva se mira al mar en Alicante.

¹⁵ LÓPEZ GÓMEZ, JULIA, *El puerto de Alicante*, «Estudios Geográficos», n.º 16 (1955), p. 518.

¹⁶ VICIANA, *Chronyca de Valencia*, 1564-66, tercera parte.

¹⁷ VIRAVÉNS, *Crónica de Alicante*, p. 185.

¹⁸ LÓPEZ GÓMEZ, p. 520.

Vamos ahora a ver las condiciones que reunía Alicante para su entrada en el libre comercio. Primeramente, unas condiciones económicas que comprendía una rica agricultura, pesca, minería y un comercio muy floreciente. Sobre todo este último jugaba un gran papel, puesto que representaba la entrada y salida de una serie de productos de gran valor, como por ejemplo:

Cenizas de plantas barrilleras, destinadas para las industrias de vidrios y jabones.

El esparto se enviaba mucho a Francia; hasta que una orden prohibió su salida, aunque los particulares podían exportar cantidades determinadas, pero ya trabajado y no en bruto como antes

El vino rival del Jerez se exportaba a Francia, Inglaterra, Norte de Europa en la cantidad de 17.000 cántaros al año.

La producción de pasas iba destinada a los mercados de Cataluña, Francia e Inglaterra.

Las almendras hacia Cataluña, Marsella y Holanda.

El jabón duro y el aguardiente eran objetos de comercio para Inglaterra y Holanda.

Sin embargo, el pescado salado se importaba de Inglaterra y Francia, mercados tradicionales del puerto de Alicante¹⁹.

Buena prueba del auge económico que todo esto representaba era que a finales del siglo XVIII el movimiento del puerto era considerable: unos 800 ó 900 buques al año.

Además, entre los años 1786 y 1787 un viajante inglés, José Townsend, nos dejó una magnífica descripción del movimiento comercial y de la importancia de Alicante. Townsend nos dice lo siguiente: «El comercio de Alicante es considerable; entran anualmente en su puerto de quinientos a mil barcos, la mayor parte de los cuales son catalanes. En 1782 entraron novecientos sesenta y uno»²⁰.

Exportaciones a la Gran Bretaña e importaciones, según Townsend

Puertos	Exportación (1785)	Valor en esterlinas
Alicante	Barrilla, 2.957 fardos	21.068
Valencia	Uvas, 120.000 cestos	39.000
Murviedro	Aguardiente, 300 pipas	3.000
Alicante	Vinos y frutas	1.500
La Muetta	Sal, 1.600 Tm.	960
<i>En resumen</i>		65.528
<i>Importaciones</i>		
Alicante	Bacalao de Terranova, 45.000 quintales	30.375
Valencia	Idem, 15.000 quintales	10.500

¹⁹ LÓPEZ GÓMEZ, pp. 522-23.

²⁰ JOSÉ TOWNSEND, «Viaje a España hecho en los años 1786 y 1787», en *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, t. III. Madrid, 1962.

Puertos	Exportación (1785)	Valor en esterlinas
Denia	Bacalao de Terranova, 15.000 quintales	7.700
Alicante	Salmón, 100 cajones	275
	Bacalao seco de Shetland, 1.250 quintales	1.312
	Objetos manufacturados	1.174
	Telas de lana	3.780
Valencia	Idem, íd.	27.106
	<i>En resumen</i>	82.222

Puertos	Exportación (1788)	Valor en esterlinas
Alicante	Barrilla, 7.375 balas	40.562
Valencia	Uvas, 120.000 cestos	39.000
Murviedro	Aguardiente, 430 pipas	4.300
Alicante	Vinos y frutas	3.800
La Muetta	Sal, 630 toneladas ,	378
	<i>En resumen</i>	89.344

Importación

Alicante	Bacalao de Terranova, 55.800 quintales	34.875
Valencia	Idem, 5.200	3.380
Denia	Idem, 8.900	5.785
Alicante	Bacalao seco de Shetland, 2.500	1.575
	Salmón salado, 674 cajones	1.685
	Objetos manufacturados	2.000
	Telas de lana	6.000
Valencia	Idem, íd.	19.945
	<i>En resumen</i>	75.245

Por otra parte, se deben tener en cuenta también las condiciones geográficas, como era una comunicación cercana de Madrid, que le convertía en el principal puerto mediterráneo abastecedor de la capital. Y unas instalaciones excelentes de muelles para el embarque y desembarque de productos, así como un calado suficiente para las mayores embarcaciones de la época.

Junto a toda esta serie de factores hay que añadir unos típicamente políticos. Carlos III desplegó una interesante política mediterránea encaminada a la expansión comercial por el Levante y el Norte de Africa. Como ejemplo basta citar esta serie de tratados: Tratados con Marruecos de 1765-1780, tratados con Turquía de 1782 y los Convenios con Regencias berberiscas de Trípoli, Argel y Túnez²¹. Los efectos de esta política se reflejaron en Alicante, ya que en 1732 se tomó como puerto de embarque para las tropas que iban a la conquista de Mazalquivir y Orán. Construyóse un acueducto para la aguada²².

²¹ REGLÁ, JUAN, y ALCOLEA, SANTIAGO, «El siglo XVIII», en *Historia de la Cultura Española*. (Barcelona, 1957), Seix y Barral, ed.; RODRÍGUEZ CASADO, *Política marroquí de Carlos III*. Madrid, 1946.

²² LÓPEZ GÓMEZ, p. 520.

EL PUERTO DE VALENCIA EN LA ÉPOCA DE CAVANILLES: SU CONSTRUCCIÓN

Entre los años 1739 y 1765 la Junta Particular, Gobierno, Comercio y Agricultura de Valencia pidió al Gobierno español y a su monarca la ayuda necesaria para la construcción de un puerto, problema que, como hemos visto, era de gran trascendencia para la economía valenciana. Por ello, y después de exponer todos los beneficios que reportaría a la Hacienda, se pedían las siguientes autorizaciones:

- 1.^ª Que V. M. concurra a esta obra con el dinero que quiera.
- 2.^ª Que el remanente del caudal depositado por el pleito con el comercio extranjero de Alicante se aplique a esta obra.
- 3.^ª Que los 4 mrs. sobre las mercaderías por mar se aumente a 8 mrs.
- 4.^ª V. M. permita tomar a censo redimible 200.000 pesos al fuero regular del 3% sobre el cual pueda redimirse de 5 en 5.000 pesos.
- 5.^ª Que V. M. establezca seis plazas de factores y que se arrienden estas plazas.
- 6.^ª Que se destinen 100.000 pesos de los sobrantes de los propios y arbitrios de las ciudades a la distancia de 50 leguas de Valencia, por espacio de cuatro años.
- 7.^ª Que se destinen 150 pesos del derecho de puertas.
- 8.^ª Que se efectúe en esta ciudad una lotería de medio millón de pesos como medio más eficaz para la obtención de dinero.

Con anterioridad a esta petición se habían propuesto varios proyectos, entre ellos el de un tal Barberá en 1686. Proyecto que llegó a ponerse en práctica haciéndose una línea de 210 palmos de estanco y 300 cajones de argamasa, después de lo cual se paralizaron las obras. La nueva planta de Gobierno que a principios de este siglo varió la constitución del antiguo magistrado de la ciudad le privó de facultad para renovar el proyecto.

Ahora bien; juntamente con la petición expuesta anteriormente se adjuntaba un proyecto de un tal Manuel Gómez Marco, vicario, que en el año 1765 hizo un reconocimiento de toda la playa, viendo que a 600 varas valencianas de su orilla se encontraba una barrera de peñas conocida por la *Barreta*, teniendo sobre sí de 5 a 7 brazas de agua. Se hallaron también otras barreras. Este descubrimiento indicó a Manuel Gómez la idea para reconstruir sobre las dos primeras barreras los cimientos del puerto.

Desconozco el resultado de todas estas gestiones; lo más seguro es que se quedaron en proyecto, puesto que el año 1791 comenzaron las obras del puerto moderno, según nos cuenta Cavanilles²³, a costa del Consulado, clavándose la primera estaca el día 26 de marzo de 1792 bajo la dirección del ingeniero hidráulico don Manuel de Mirallas.

Este escogió un sitio antiguo al que ocupó en el siglo anterior el muelle destruido, distante como 400 varas al este de la población. En este lugar comienza el muelle, que debía formar una curva y entrar mar adentro 900 varas; al poniente, y enfrente de la villa, estaba el contramuelle, que debía entrar en el mar 300 varas,

²³ CAVANILLES, n.º 144.

quedando al sur entre las extremidades del muelle y contramuelle una boca de 90 varas. De los arranques del muelle y contramuelle siguieron las obras hacia el baluarte, que cierran enteramente el puerto, dejando solamente dos puertas: una junto al citado baluarte y otra a la extremidad de los almacenes hacia el este, mediando entre ellas 400 varas. Los murallones que entran en el mar tienen 30 varas de ancho en la superficie descubierta, aumentando su grueso hasta el fondo, y están defendidos con escollera por la parte exterior del puerto, habiendo en cada extremidad una batería a barbata y una torre de observación. Según Cavanilles: «El muelle abrigará las embarcaciones ancladas y las defenderá de los nordestes y estes; el contramuelle, de los vientos del oeste y sureste e impedirá al mismo tiempo el acarreo que hace el Turia hacia el NE., formando bancos con las materias que trae de los montes y campos.»

Desde la fecha que comenzaron tales obras ya no se paralizaron hasta ya casi terminado todo el puerto; «ya quedaban en el puerto 22 palmos de agua y se aporvechaban los buques del abrigo, estaban contruidos varios almacenes, puertas, caminos y otras obras de tierra, cuando las fatales circunstancias de la guerra actual se opusieron a los proyectos rápidos que anunciaban la pronta conclusión del proyecto»²⁴. De todos modos, los cimientos base ya estaban puestos, de tal forma que las naves ya podían desempeñar su papel casi normalmente.

PROCESO SEGUIDO POR VALENCIA HASTA LA ENTRADA EN EL LIBRE COMERCIO CON AMÉRICA

Desde la concesión de la Real Cédula concediendo la libertad de comercio a un buen número de puertos españoles, Valencia sigue una política encaminada a conseguir un puerto y una autorización de entrada en esta libertad de comercio. Ambas cosas llevadas a cabo paralelamente. El primer paso se consigue cuando en 1740 queda ya estructurada la división aduanera de todo el país, formándola 24 aduanas generales, entre ellas Valencia. Por esta misma época se había concedido también a Valencia la posesión de una aduana marítima. Aunque eran Alicante y Cartagena los favorecidos por el tráfico con América²⁵.

El siguiente gran paso lo dio Valencia cuando se reglamentó la exportación de la seda por el Real Decreto de 31 de julio de 1744. La reglamentación la hizo Ensenada, el cual mandó la creación de unos depósitos de seda en las aduanas de Alicante, Cartagena y Denia, prohibiéndose que los particulares la guardaran. El embarque se hacía según cupos concedidos por Madrid, que variaban según las noticias de su autorización. Los puertos autorizados eran tan sólo: Valencia, Alicante y Gandía²⁶.

²⁴ CAVANILLES, n.º 145.

²⁵ MUÑOZ PÉREZ, *Mapa aduanero del XVIII español*, pp. 782 y 792, «Estudios Geográficos», XVI, n.º 61. Madrid.

²⁶ Real Decreto de 31 de julio de 1744, en A. H. M. H., Col. 00, G. G., t. 7, ref. 812, fols. 178-187; MUÑOZ PÉREZ, p. 760.

Tales concesiones y autorizaciones fueron el primer impulso que recibió Valencia y que repercutieron en un pequeño aumento de su tráfico comercial. Pero el momento propicio para la petición de entrada en el libre comercio no llegó hasta una serie de años después, en 1786. En el Cabildo Municipal Ordinario²⁷ celebrado el día primero de julio de 1786 bajo la presidencia de don Joaquín Pareja y Obragón, corregidor de la ciudad de Valencia, hizo presente don Gaspar Ferrer, síndico personero del público, que dijo: «Que cierto comerciante valenciano muy acreditado, que a la sazón se hallaba en la corte, había escrito sobre lo conveniente y beneficioso que sería a Valencia que se habilitase la playa del Grao para comerciar con las Indias, o sea con América, por los muchos frutos que con la consiguiente utilidad podrían extraerse o exportarse desde aquí.» La ocasión —según el aludido comerciante— era propicia para que la ciudad presentara una petición en este sentido al señor marqués de Sonora, secretario del Despacho de las Indias.

Este Cabildo Ordinario quedó en reunirse de nuevo el día 3 de junio²⁸. Cuya reunión estuvo presidida por don Vicente Guerán de Arellano, oyéndose el informe encargado. Los informantes reconocieron la utilidad de implorar a S. M. para que se dignase «Habilitar el Grao por surgidero en que pueda cargarse naves y viajar con registros a los puertos y provincias de las Américas que previenen de los Reales Decretos con las mismas concesiones, gracias y franquizas que los demás puertos, habilitados de la Península.»

El resultado de esta petición no se supo hasta pasada una serie de años, ya que hasta el 15 de septiembre de 1791 no se hizo pública la decisión real. Y fue de esta manera:

«D. Miguel Joseph de Azanza, del Consejo de su Majestad, Intendente General del Ejército y Reynos de Valencia y Murcia. Juez particular y privativo de todas las Rentas Reales, de las Generalidades del Reyno y de Correos, Subdelegado de la Real Junta de Comercio, Moneda y Minas y Presidente de la Particular de Gobierno y Consulado de esta ciudad.

»Hago saber al público que con fecha de 12 de agosto próximo pasado me ha comunicado el Excelentísimo Señor Conde De Lerena una Real Orden del tenor siguiente:

»Deseando el Rey el fomento de comercio e industria de la ciudad y Reyno y que sus frutos y manufacturas tengan mayor y más pronta salida, se ha dignado, conformándose con el dictamen de la Suprema Junta del Estado, condescender a la súplica de la Junta Particular de Comercio y Agricultura de ese Reyno, relativa a que se habilite para el comercio libre de América el puerto del Grao o playa de esa ciudad.

»A su consecuencia es su Real voluntad que dicha playa se tenga y reputé por puerto habilitado, pero esta habilitación sea sólo para comerciar a la América frutos, géneros y efectos nacionales, con absoluta exclusión de todos los extranjeros. Lo que

²⁷ Archivo Municipal de Valencia, *Libro de Capítulos*, sig. D, fol. 172 y 172 v.; ALMELA Y VIVES, *Notas sobre el puerto de Valencia*, p. 227, «Valencia Atracción», 1953-1954.

²⁸ Archivo Municipal de Valencia, fol. 173 y ss.

participo a V. S. de su Real Orden para la inteligencia de la Junta y a fin de que V. S. dé las providencias correspondientes para que se verifique esta gracia. Valencia, 15 de Septiembre de 1791»²⁹.

Y con la concesión anterior Valencia quedaba incorporada a la órbita del comercio americano, aspiración que juntamente con la construcción de su puerto habían sido los problemas económicos más graves de esta provincia durante el siglo XVIII.

* * *

En las anteriores páginas se ha intentado ver los posibles problemas que tenía planteado el puerto valenciano en el XVIII, su construcción y la libertad de comercio. Tanto en un problema como en otro se necesitaba el apoyo de la monarquía; por eso Valencia tuvo que esperar el momento propicio para que su demanda no fuera rechazada.

Es posible que Valencia desde Madrid se viera como una población que no reunía las condiciones necesarias para soportar un tráfico de gran escala, como era el americano. Al mismo tiempo no se veía la necesidad de dotarla de unas instalaciones apropiadas, ya que relativamente cerca funcionaba Alicante, con buen puerto y movimiento grande. Por lo tanto, aunque los dos problemas sean cronológicamente paralelos, uno se hallaba subordinado al otro. La concesión de libre comercio no se podía conseguir mientras que no hubiera un puerto con las mínimas condiciones para el tráfico de buques de cierto desplazamiento, condiciones que no se lograron más que después de una serie de años.

De todos modos, el crecimiento de Valencia no es un hecho aislado: se halla dentro del fenómeno común del nacimiento y despliegue de la burguesía periférica.

²⁹ JORDI DE FENOLLAR, *De los siglos pasados: Una importante concesión al puerto de Valencia*, en «Las Provincias», 25 de mayo de 1933.