

CIUDAD Y COMERCIO. REFLEXIONES SOBRE MÁLAGA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

MARIA BEGOÑA VILLAR GARCIA

1.— INTRODUCCION

Málaga ha sido siempre unas de las ciudades más privilegiadas del Sur de Europa. Punto de enlace, a partir del siglo XIII, a través de la llamada ruta de poniente, no solo de dos áreas económicas distintas: el Mediterráneo y el Atlántico, sino también dos culturas la cristiana y la musulmana que aprovechan los intereses comerciales para ampliar sus contactos casi siempre precarios. (1)

Al producirse el vuelco hacia al Atlántico, tras el descubrimiento de América, la importancia de Málaga no decayó. Por el contrario, desde el principio se insertó en los circuitos económicos occidentales de tal manera que, en el siglo XVIII, formaba parte de un conjunto de ciudades marítimas que, desde el Báltico al Mediterraneo, estaban en la avanzada del mundo económico moderno y servían de motor al desarrollo de sus respectivas comarcas. (2)

Efectivamente Málaga ocupaba una posición estratégica en las proximidades del Estrecho de Gibraltar, era el centro de una rica comarca agrícola con excedentes comercializables: vinos, pasas, almendras, agrios etc... así como puerto de salida del reino de Granada y parte de la Andalucía Occidental.

Por ello, a mediados del siglo XVIII, todos los testimonios coinciden en alabar la riqueza y variedad de la agricultura de la zona y todos los historiadores señalan la segunda mitad de aquella centuria como un periodo de prosperidad y crecimiento de la ciudad basado en la expansión de la agricultura vitivinícola y en el auge del comercio. (3)

1. Para la época de tránsito entre la Edad Media y la Moderna véase el estudio de MELIS, F.— *Málaga nel sistema económico del XIV e XV secolo; en Mercaderes italianos en España (siglos XIV a XVI)*, volumen homenaje a F. MELIS de la Universidad de Sevilla; Sevilla, 1976. Asimismo son de utilidad los trabajos de LOPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E.— *Málaga, colonia genovesa (siglos XIV-XV)*, "cuadernos de estudios medievales" núm. 1 (1973), págs. 135-144; y *Mercaderes genoveses en Málaga (1487-1516). Los hermanos Centurión e Ytalian*, en historia, instituciones, documentos (1981), págs. 205-223. Este último artículo, escrito en colaboración con M^a. Teresa LOPEZ BELTRAN. De esta autora véase también su libro *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. Málaga, 1986.

2. MEYER, J.— *Quelques vues sur l'histoire de villes à l'époque moderne*. "Annales, E.S.C." (1974) págs. 1564-1571.

3. *Abundantes referencias bibliográficas sobre la prosperidad económica malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII pueden encontrarse en mi obra*. Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII. Córdoba, 1982.

La población malagueña conoció entonces un alza espectacular llegándose a doblar el número de habitantes que pasaron de unos 24.000 en 1717 a más de 50.000 a finales del siglo. Tal crecimiento, que se vió afectado, como en otras zonas, por la persistencia de crisis locales que producían retrocesos momentáneos, fue más intenso en la segunda mitad del XVIII debido a la atracción que Málaga ejerció sobre inmigrantes de la más variada procedencia, tanto nacionales como extranjeros que acudían a la ciudad atraídos por las expectativas económicas abiertas en la ciudad tras la promulgación de los decretos del libre comercio con los que Málaga se benefició a partir de 1765.

2.— LA CIUDAD HACIA 1750.

Tal y como hoy la conocemos, la ciudad tuvo un núcleo inicial de origen romano-musulmán situado en la margen izquierda del Guadalmedina. Sus límites naturales eran el río por el oeste, como se acaba de decir, el mar por el sur y las montañas que la ceñían por el norte y este.

La expansión urbana comenzó a finales del siglo XV tras la conquista de la ciudad por los Reyes Católicos. Los conventos de las órdenes religiosas asentados a las afueras marcaron las direcciones de un desarrollo radial que rebasó primero las murallas en su lado norte (calles Carretería y Alamos) y más tarde el más vulnerable de sus límites naturales: el río. Esto reforzó y dió mayor entidad al primitivo arrabal de la margen derecha, que pasaría a configurarse en dos barrios bien definidos, el Perchel y la Trinidad. (4)

No hubo en Málaga durante los siglos XVI, XVII y primera mitad del XVIII ninguna iniciativa para mejorar o modificar la estructura urbana. Tampoco se incrementó, en esta etapa, de forma notable su patrimonio monumental. Sólo se pueden contabilizar entre los edificios nobles de esa época los de carácter religioso, como la catedral aún inacabada, las distintas iglesias y conventos así como los restos de las fortificaciones de la época musulmana. Antes del siglo XVIII la transformación urbanística más importante, dentro del núcleo antiguo, se derivó de la necesidad de comunicar directamente la Plaza Mayor con el Arenal a través de la Puerta del Mar. Así se abrió calle Nueva que centralizaría la vida económica de la ciudad. En sus alrededores se instalaron desde antiguo los miembros de la colonia mercantil.

Por otra parte, la ciudad, como otras muchas de la cuenca mediterránea, estaba sometida a frecuentes y devastadoras inundaciones y a otras fuerzas naturales aún más terribles e imprevisibles: los terremotos, alguno de los cuales como el de 1680 redujeron a la ciudad casi a ruinas. (5)

4. OLANO, C.—*El desarrollo urbanístico de Málaga*. "Jabega" núm. 10 (1975), págs. 15-20.

5. El terremoto de 1680 ha sido estudiado por PEREIRO BARBERO, P.—Vid. sus trabajos *Los efectos del terremoto de 1680 en Málaga* "Jabega" núm. 50. (1985), págs. 34-40; y *Mentalidad colectiva: el miedo y sus manifestaciones en Málaga en el siglo XVII*. "Jabega" núm. 52 (1986), págs. 32-39.

Por ello hacia 1750, época de la que se conserva una de las visiones más fidedigna de la vida social y económica de Castilla a través del Catastro de Ensenada, el volumen de edificación y las casas en general aún acusaban en Málaga un fuerte atraso con respecto a otras ciudades andaluzas, especialmente con Cádiz, en donde las transformaciones urbanas se habían acelerado por motivos económicos y espaciales.

La Málaga de mediados del siglo XVIII era todavía una ciudad de edificaciones modestas y de pequeño tamaño. Casi el 20% de sus casas no alcanzaban los 50m² de superficie. Un 22% más tenía dimensiones entre 50 y 100 m² y otro 35% no llegaban a los 200 m² (6).

Esta exigüidad superficial que recordaba todavía la tradición musulmana de viviendas extraordinariamente pequeñas se correspondía con un alzado igualmente modesto de las casas. Por lo general —más del 90%— en dos plantas en la que la estructuración interior seguía pautas de gran simplicidad, siendo muy escasas y raras las viviendas con piezas bien diferenciadas para los distintos usos de la vida diaria o que estuvieran estructuradas en torno a corredores para independizar las distintas habitaciones y servicios.

En cuanto al estado de la red viaria y otros servicios públicos, los testimonios de cuantos viajeros nos visitaron en el XVIII mezclan alabanzas y críticas, aunque la impresión más generalizada es que nuestra ciudad tenía la mayor parte de sus calles mal empedradas, cosa que las hacía casi intransitables; no había alumbrado público y el abastecimiento de agua potable era insuficiente, por lo que no se practicaban las medidas de higiene pública y privada necesarias para ahuyentar las frecuentes epidemias que Málaga padeció en el siglo XVIII y aún en el XIX (7).

Quizá parezca poco brillante la imagen de Málaga a mediados del XVIII, pero se debe recordar que en esa época existían ya las bases que posibilitarían su crecimiento y posterior expansión. Ahora bien, tales bases eran recientes ya que durante el siglo XVII la ciudad sufrió, como otras muchas zonas de Europa, una larga crisis económica y demográfica sin que aparecieran signos de reactivación como en Cataluña en los años finales de aquella centuria.

Por el contrario, el terremoto de 1680, la crisis municipal de 1689 (8) y la guerra de Secesión que tuvo en el mediterráneo uno de sus puntos más candentes, concretándose en Málaga en la batalla naval anglo-francesa frente a las costas de Vélez en 1704 (9) o en las amenazas del ataque que la ciudad sufrió ese mismo año, debieron prolongar la poco halagüeña situación hasta la primera década del siglo XVIII, desequilibrando sus actividades económicas y especialmente el comercio, que desde antiguo se había configurado como la fuente fundamental de su prosperidad.

6. REINA MENDOZA, J.M.—*La vivienda en la Málaga de la mitad del siglo XVIII*. Málaga, 1987.

7. KRAUEL HEREDIA, B.—*Viajeros ingleses en Málaga*. Málaga, 1988.

8. QUINTANA TORET, F.J.—*La crisis municipal de Málaga en el siglo XVII*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Málaga, 1985.

9. PLASENCIA PEÑA, J.J.—*La batalla de Málaga (1704)*. "Jábega" núm. 35 (1981), págs. 62-71.

Sólo el afianzamiento de la nueva administración borbónica, a partir de 1714 y la buena coyuntura internacional tras la paz de Utrecht, impulsando de nuevo las actividades mercantiles y éstas adquirieron a partir de entonces tal dinamismo que sirvieron de motor a los cambios que se produjeron en la segunda mitad del siglo.

3.— EL APOGEO MERCANTIL.

Tales actividades descansaban sobre la especialización creciente de los cultivos y productos malagueños —vid, frutos secos y agrios— que se orientaban a la exportación junto con algunos otros productos del interior andaluz como el trigo o la lana y sobre el papel de mercado redistribuidor de productos importados que Málaga ejercía en una extensa área de la Andalucía Oriental.

Con tal estructura de mercado una de las características de la clase mercantil malagueña fué, desde tiempos muy remotos, el peso que en ella tenían los elementos foráneos.

Si durante la etapa musulmana y en los primeros tiempos cristianos fueron los genoveses los principales beneficiarios del tráfico malagueño, con el tiempo hicieron su aparición mercaderes vascos, portugueses, catalanes, valencianos e incluso “nizardos”. (10) Al final del siglo XVI iniciaban la frecuentación de nuestro puerto los flamencos y franceses, mientras que en el XVII serían los ingleses y holandeses los animadores del comercio malagueño. (11)

Ello contribuyó, como se ha dicho, a la integración paulatina de la ciudad en los circuitos económicos occidentales, pero el desarrollo más intenso del capitalismo comercial en las áreas de la Europa Nórdica trajo como consecuencia una acentuación del proceso de colonización económica que la ciudad sufrió con el asentamiento en ella de factores y agentes comerciales extranjeros.

El control paulatino que éstos lograron sobre el tráfico marítimo de nuestro puerto tuvo dos tempranas manifestaciones: por una parte, empezó a desaparecer el tráfico eventual que beneficiaba al comercio local; por otra, se desarrolló el tráfico de consignación, en el que los navíos traían las mercancías dirigidas a unos destinatarios concretos, los factores y agentes de las compañías europeas, quienes de esta manera lograban acaparar y posteriormente redistribuir la mayor parte de los productos llegados a Málaga. En consecuencia, los mercaderes malagueños se veían reducidos al papel de intermediarios en las relaciones comerciales con los extranjeros.

Las exportaciones malagueñas seguían siendo las tradicionales ya que la demanda de los productos meridionales no cesó de crecer. A cambio, las importaciones eran muy diversificadas, aunque los tejidos y alimentos se perfila como la porción más abultada. Ambos capítulos se destinaban en gran medida a la redistribución por el interior de Andalucía y con ellos era posible controlar y asegurar el abasteci-

10. LOPEZ BELTRAN, M. T.—*El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, págs. 236-248.

11. QUINTANA TORET, F.J.—*El circuito mercantil de la Andalucía Oriental. La actividad comercial de Málaga en el siglo XVII*. “Jábega” núm. 52 (1986), págs. 21-32.

miento de la ciudad en artículos tan vitales como *cereales y lanas*, cuyo destino era el consumo directo o el trueque en el comercio exterior. (12)

El grado de dependencia a que había llegado el comercio malagueño a mediados del XVIII es posible comprobarlo mediante los datos que nos proporcionan el Catastro de Ensenada. Ellos confirman que la vida mercantil de la ciudad, especialmente es sus niveles más altos, estaba dominada por los extranjeros pudiéndose asegurar que tal predominio se había venido gestando en etapas anteriores. En efecto, esta situación prepotente había cristalizado hacia 1740 en una organización particular con la que, de forma corporativa, pretendían salvaguardar sus intereses económicos. Se trataba de una asociación concertada entre las compañías extranjeras que controlaban la mayor parte del tráfico portuario, a la que se denominó “Comercio Marítimo”. Según las quejas de la ciudad, este cuerpo de extranjeros tenía sus juntas privadas que escapaban al control de las autoridades e incluso se obligaban a pagar un tanto sobre las mercancías exportadas a fin de crear un fondo común que les permitiera hacer frente a gastos eventuales. (13)

Catorce eran las compañías que hacia 1754 componían el “Comercio Marítimo”. En la segunda mitad del siglo esta situación se consolidó ya que las medidas liberalizadoras del comercio americano, iniciadas en 1765 y de las que el puerto de Málaga se benefició, abrieron nuevas perspectivas económicas en sus actividades. En aquella fecha –1765– eran 18 las compañías comerciales extranjeras, sin contar los mercaderes de vara del mismo origen que sumaban 29. En 1776 en vísperas del definitivo decreto de libertad comercial, promulgado en 1778, y cuando se iniciaron las presiones municipales para la consecución de un Consulado en la ciudad, las casas comerciales extranjeras habían aumentado hasta 21. En los quince años siguientes la situación debió ser boyante ya que en 1791 el número de compañías creció hasta 42, de las cuales 27 estaban formadas en su totalidad por socios extranjeros y 15 eran mixtas. (14)

Efectivamente, Málaga experimentó en esta etapa una extraordinaria prosperidad. Los decretos de libre comercio dieron sus frutos a partir de 1765. Entre los puertos andaluces era el que seguía a Cádiz en volumen de tráfico y actividad. En el comercio de exportación llegó a ser el tercero, tras Cádiz y Barcelona, con un 2% aproximadamente del tráfico total. Además cumplía otras funciones igualmente importantes: era escala del comercio directo con América de otras regiones como Cataluña y Valencia y también punto de concentración del comercio indirecto que se hacía mediante intermediarios y comisionistas. (15)

12. QUINTANA TORET, F.J.— *Ibidem*; y VILLAR GARCIA, M^a. B.— *Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII*.

13. VILLAR GARCIA, M^a. B.— *Ibidem* Pág. 191.

14. *Ibidem*, Pág. 194.

15. Para este período véase RUEDA HERNANZ, G.— *Aportación a la historia de la economía malagueña en el período de crisis del Antiguo Régimen (1791-1833)*. En *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna (siglo XVIII)*, IV, Córdoba, 1978, Págs. 201-221; y LOPEZ GONZALEZ, J.J.— *El comercio y el movimiento portuario de Málaga durante el reinado de Carlos IV, Actas del I Congreso de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna*, III, Págs. 301-321.

En especial, el comercio catalán se servía de Málaga como escala preferente en su ruta hacia América. En nuestro puerto encontraban más facilidades aduaneras que en Cádiz, aquí completaban su carga con productos de la tierra y efectuaban un segundo registro de mercancías. Por otra parte, no todos los barcos catalanes viajaban hasta América muchos, y en especial los llondros transportaban productos catalanes hasta nuestro puerto (aguardientes, textiles, calzado, vidrio, cerámica, ferrerías, etc.) y aquí cargaban coloniales para el tornaviaje. En consecuencia, los establecimientos catalanes en Málaga aumentaron en función directa a la frecuencia de tales escalas. (16)

En el área exterior un intenso movimiento marítimo se concretó, en los últimos quince años del siglo, en los más de 2.000 barcos por año como medida que hacían escala o estadia en nuestro puerto. Los tipos de barcos más comunes que servían a este tráfico eran los faluchos y laudes, bergantines, llondros, jabeques, canarios, tartanas, polacras, gabarras y fragatas por no citar sino los más comunes entre la rica nomenclatura marinera. (17)

En cuanto a su procedencia, los mercantes extranjeros eran los más numerosos. Los encabezaron los ingleses con casi 200 por año y los seguían los franceses, suecos, daneses, venecianos, holandeses y genoveses.

Esta procedencia se correspondía con la estructura de las importaciones malagueñas y con los principales países abastecedores de nuestro puerto. Los textiles —lino, cáñamo, algodón, lana y seda— seguidos por comestibles —granos y bacalao— maderas, productos de mercería y quincallería, pieles y cueros procedían en su mayor parte de Inglaterra, Bremen, Francia, Países Bajos Austríacos, Prusia, Rusia, Hamburgo; amén de otros muchos países con cuyo comercio los intercambios eran más modestos (con Estados Unidos menos de un millón de reales a fines del siglo XVIII). (18)

En cuanto a las exportaciones malagueñas, vinos, pasas y agrios tenían un destino que se correspondía con la estructura de las importaciones que acabamos de describir (es de destacar como dato curioso que la penetración de nuestros caldos en Rusia se debió a un miembro de la familia Gálvez, quien siendo embajador en San Petersburgo regaló a Catalina la Grande varias cajas de nuestros afamados vinos, regalo que fue correspondido con la anulación de aranceles en los puertos rusos a los caldos malagueños en 1792. Ese año se vendieron en aquel mercado 111.000 arrobas de las distintas variedades).

No pasó desapercibido a los malagueños la situación de dependencia respecto al capitalismo exterior que se había creado con este fuerte impulso del comercio. Tal dependencia repercutía a su vez en las actividades agrícolas ya que el mundo rural buscaba sus créditos en los medios comerciales con los que contraían obligaciones de pago en especie que colocaba la valoración de la producción agrícola a merced de quienes controlaban los mercados.

16. DELGADO RIBAS, J. M.— *Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778. Actas del I Congreso de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna*, III, págs. 127-141.

17. LOPEZ GONZALEZ, J.J.— *Opus cit.* Pág. 303.

18. *Ibidem*, Pág. 315-317.

Por ello las autoridades malagueñas elevaron protestas muy pronto al poder central, impulsando al mismo tiempo la creación de organismos e instituciones con los que se pretendía contrarrestar esta relación.

En su empeño se vieron ayudados por la familia Gálvez, uno de cuyos miembros, José de Gálvez, marqués de Sonora y tío de Bernardo de Gálvez, un representante genuino del despotismo ilustrado, había sido nombrado Secretario del Despacho de Indias en 1776.

Los proyectos malagueños para superar la colonización foránea que sufrían fueron variados, unos de tipo económico como la constitución de compañías privilegiadas para comerciar con los puertos habilitados de América o la fundación de un Montepío de Viñeros que aliviara la situación de dependencia en que se hallaban los cosecheros respecto del comercio extranjero. Otros proyectos fueron institucionales, como la erección de un Consulado Nuevo o la fundación de la Sociedad Económica de Amigos del País. Incluso los hubo de carácter cultural, plasmados en la escuela de Latinidad y Retórica, fundada en 1786, o en la creación del Colegio de San Telmo 1787 que alejándose de planteamientos tradicionales recogió las aspiraciones educativas de la Ilustración y ofrecía a sus alumnos un plan de estudios acorde con la época. (19)

Todos estos proyectos fueron alentados y apoyados por los Gálvez. Pero su realización estuvo acompañada de resultados variados. El Consulado Nuevo, la Sociedad Económica de Amigos del País, el Colegio de San Telmo o el Montepío de Viñeros tuvieron una vida más dilatada y su influencia dejó huellas en la vida de la ciudad.

En cambio, las compañías privilegiadas (Compañía de Navieros -1784-, Compañía de Caracas -1786- Compañía Marítima de Málaga -1790-, resultado de la fusión de las dos anteriores) no cumplieron la función para la que fueron creadas. A las dos primeras se les concedió el auxilio estatal del transporte exclusivo de los naipes fabricados en Macharaviaya y del papel necesario para la fábrica de tabaco de México. Pero privadas del apoyo estatal tras la muerte de José de Gálvez en 1788 languidieron hasta su disolución a fines de la centuria. Por otra parte, proyectadas para servir de contrapeso a la influencia de las compañías extranjeras, estuvieron, sin embargo, dirigidas por estos mismos comerciantes que eran quienes tenían los fondos y los conocimientos necesarios para impulsar tales empresas. Muchos de ellos se habían naturalizado para poder traficar con América y otros tenían relación con españoles a través de las compañías mixtas a que antes se ha aludido. En cualquier caso, no fué sólo la falta de apoyo estatal o la nacionalidad de sus directores la causa de su fracaso. Han de ser tenidas en cuenta a la hora de valorar el fracaso de estas compañías en los últimos años del siglo XVIII (20) la competencia de fletes de otras zonas peninsulares como la catalana, la libertad de comercio en la América española concedida a los países neutrales durante las guerras con Inglaterra de fines de siglo, las dificultades internas en el grupo de comerciantes, el rebrote de un sentimiento xenófobo indiscriminado en la ciudad a raíz de la Revolución Francesa e incluso la muerte de alguno de los comerciantes más activos.

19. Se enseñaban Gramática Castellana y Francesa, Caligrafía Nacional, Geografía Política de Europa, Aritmética, Geometría, Dibujo, Trigonometría Esférica, Cálculo, Artillería y Náutica (Cf. MADÓZ, P.—*Diccionario geográfico y estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1848, voz Málaga).

20. SANCHEZ-APELLANIZ VALDERRAMA, M.— *La Compañía Marítima de Málaga. Aportación al estudio de los antecedentes jurídico-mercantiles de la sociedad anónima*. Resumen de tesis doctoral. Universidad de Málaga, 1975.

4.— LOS LOGROS DE FIN DE SIGLO

En cualquier caso, es favorable el balance que se puede hacer del impulso que el comercio dió a la ciudad en el siglo XVIII. Fue precisamente en esa época cuando se iniciaron las transformaciones que dotaron a Málaga de algunas de sus calles y plazas más entrañables. Se trata asimismo del período en que llegó a la ciudad el influjo del urbanismo monumental europeo y también aquel en que se construyeron algunos de sus monumentos civiles más característicos.

Las calles Alamos y Carretería empezaron a evolucionar hacia su estado actual en el primer cuarto del siglo XVIII al ceder, en 1721-1728, el municipio solares a los vecinos junto al foso de la antigua muralla. La colmatación de éste se concluyó a lo largo del siglo ya que en 1791 estaba consolidada su nomenclatura como calles.

También se configuró en esta época la plaza del Obispo tras el derribo de algunas edificaciones antiguas que dejaron espacio suficiente para la cimentación de la portada de la catedral (1719-1792) y el palacio episcopal (1772).

Así mismo se deben contabilizar entre las mejoras urbanas la continuación de las obras del muelle nuevo en 1780 y la construcción del acueducto de San Telmo (1782-1784) por iniciativa del obispo ilustrado Molina Lario. Esta obra que estuvo precedida por varios proyectos municipales, vino a paliar la escasez en el suministro de agua a la ciudad en una época de fuerte crecimiento demográfico y cuando se empezaban a demandar nuevos hábitos higiénicos tanto privados como públicos. En 1785 cuando se inauguró el suministro eran siete las fuentes que distribuían el preciado líquido por distintos sectores de la ciudad. Con el tiempo las fuentes se multiplicaron hasta alcanzar el número de 25 en 1813, permitiéndose a ciertos particulares disfrutar de los derrames siempre que costearan las obras necesarias o cuidaran de la conservación de las instalaciones. (21)

Pero lo más llamativo dentro del conjunto de transformaciones urbanísticas de Málaga conoció a lo largo del setecientos y en donde mejor se plasmó la influencia que sobre tal proceso tuvo el comercio fue en la incorporación al espacio urbano, como conjunto revalorizado, de los terrenos que existían entre el castillo de San Lorenzo y los muelles del puerto.

Efectivamente las obras del Muelle Nuevo estuvieron unidas a la supresión de la muralla sur de la ciudad y al trazado de un paseo de tipo monumental en la "playa" o "banda de la mar" como se denominaba entonces esa zona de la ciudad. Se trataba de la Alameda, proyectada a semejanza del madrileño Paseo del Prado e inaugurada en 1785 de forma casi simultánea a otras mejoras de la Málaga dieciochesca.

21. DAVO DIAZ, P.J.—*El acueducto de San Telmo*. Málaga, 1986, Págs, 100-113.

Sin embargo, estas mejoras tenían como rasgo singular la amplitud del trazado y la ordenación consecuente de todos los terrenos circundantes en donde se empezó a construir un numeroso caserío. No se trataba, pues, de pequeños retoques a una ciudad medieval sino el comienzo de un nuevo trazado urbano en donde se ponían de manifiesto las nuevas perspectivas que la buena marcha de los negocios abrían en la ciudad.

Desde luego los comerciantes, y en especial los extranjeros, estuvieron interesados en esta remodelación, ya que la mayor parte de las construcciones que surgieron en torno a su eje fueron promovidas por la clase mercantil.

Allí se apresuraron a comprar solares y a edificar casas de nueva planta que por el valor otorgado en escrituras públicas y por los ejemplos que han llegado a nuestros días debían ser de las más espaciosas y lujosas de la ciudad, creándose de este modo una auténtica zona residencial para la naciente burguesía malagueña. (22)

El mayor tamaño de estas casas permite suponer que en ellas se asociaban la habitación del comerciante con sus oficinas y a veces incluso con los almacenes. Sin embargo la complejidad de los negocios y la necesidad de mayor espacio para el almacenamiento de mercancías o para la instalación de bodegas y factorías dió paso para que los arrabales del Perchel y la Trinidad albergaran los almacenes y edificios complementarios del desarrollo mercantil. (23)

Así pues, los comerciantes se interesaron por las inversiones urbanas y especialmente por aquellas que suponían el control y la revalorización de las zonas vitales en el movimiento económico de la ciudad. Desde esta óptica hay que ver a los miembros de la clase mercantil como inversores selectivos que participan en la expansión urbana de Málaga desde una doble dimensión: por un lado contribuyendo a la creación de un nuevo barrio residencial en torno a la Alameda, que se convertiría en el máximo exponente de la preponderancia de una nueva clase social, la burguesía mercantil; por otro, dotando a los barrios que tradicionalmente habían albergado las actividades artesanales el Perchel y la Trinidad, del equipamiento necesario para proseguir el desarrollo económico de la ciudad.

Para finalizar se debe subrayar el incremento notable del patrimonio monumental que se produjo en Málaga a fines del XVIII. Este fenómeno fue consecuencia del amplio período de bienestar general que se vivió en la ciudad pero más directamente de las transformaciones urbanísticas antes aludidas y sobre todo de la creación de nuevos organismos a los que fue necesario dotar de edificios adecuados. Sin embargo los edificios de aquella época que han llegado hasta nosotros no son muy numerosos. El afán de asfalto y cemento de hoy ha acabado con muchos o se ha descuidado, hasta ahora, su conservación. No obstante hay que reconocer que muy recientemente se está llevando a cabo una inteligente

22. La ocupación de solares en la Alameda por parte de la burguesía mercantil a finales del siglo XVIII está atestiguada de forma fehaciente. Véase a este respecto mi libro *Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII*, Págs. 206 y mi artículo *Notas sobre la clase mercantil entre 1750 y 1830* "Baetica" núm. 4 (1981), Págs. 253-265.

23. VILLAR GARCIA, M^a. B.—*Los extranjeros en Málaga*, Págs. 206-207.

y amorosa política de restauraciones que está devolviendo a Málaga la imagen más noble de sí misma.

No es mi intención hacer un recorrido por esos venerables recuerdos que están en la mente de todos aunque pienso que su evocación quizá nos sacaría de la indiferencia con que, a menudo, pasamos junto a ellos.

Lo que si quisiera destacar es algo del carácter de esos monumentos. Frente a otras ciudades de gran riqueza monumental pero cuyo origen está en las rentas que recibían las clases privilegiadas del Antiguo Régimen, nobleza y clero, el patrimonio malagueño del XVIII se incrementó, fundamentalmente, gracias a los beneficios del trabajo y el esfuerzo en el tráfico mercantil. Por ello, salvo la aduana y algunas realizaciones eclesiásticas –fachada de la catedral y palacio episcopal fundamentalmente– la Málaga del XVIII nos legó sobre todo edificios privados o semiprivados –como la casa del montepío de Viñeros– exponentes de una arquitectura doméstica –que no por familiar menos noble– ligada a las aspiraciones y logros de una clase social: la burguesía mercantil.