

**EL COMERCIO
VALENCIANO CON EL
INTERIOR PENINSULAR
EN EL S. XVIII: LOS
NEGOCIOS DE LA COMPAÑÍA
DE CLAUDIO JOSÉ BRUNET
EN ALZIRA Y REQUENA**

Ricardo Franch Benavent

I) Requena en el contexto del comercio valenciano con el interior peninsular en el siglo XVIII.

El comercio valenciano con el interior peninsular se intensificó claramente desde principios de la edad moderna como consecuencia de la unión dinástica de las coronas de Castilla y Aragón y de la crisis que experimentó el tráfico marítimo de la ciudad de Valencia tras las Germanías. Uno de los factores fundamentales que estimuló los intercambios fue la fabulosa expansión que conoció la producción valenciana de seda, que convirtió a este territorio en el proveedor principal de la materia prima que consumían los centros manufactureros castellanos, entre los que destacaba Toledo, que conoció entonces su periodo de mayor esplendor. La importancia que adquirió dicha mercancía en el tráfico existente entre ambos territorios fue tan intensa que indujo a J. Casey a considerarla como el eje fundamental sobre el que descansaba su comercio durante el periodo de los Habsburgo, plasmándolo esquemáticamente en el intercambio de seda por pan. Es decir, la materia prima que vendían los valencianos era lo que les permitía adquirir el trigo necesario para suplir el déficit cerealístico que sufría el territorio y que le convertía en un área intensamente dependiente del abastecimiento exterior. Al constituir la Ribera del Xúquer la principal zona productora de seda, la mayor parte de la materia prima que se exportaba a Castilla se canalizaba por las aduanas de Alzira y Xàtiva. A partir de ambas localidades, el transporte se llevaba a cabo posteriormente bien por el camino que se dirigía hacia el sur y se adentraba en Castilla a través de Almansa; o bien por el camino que salía de la Ribera a través de Llobai y enlazaba en Buñol con el camino real que pasaba posteriormente por Requena. La distancia menor que existía hasta Toledo a través de este último lo convirtió en la ruta más frecuentada por la materia prima valenciana, dando lugar a que los habitantes de Requena denominasen el tramo inicial de aquella ruta como el "Camino de la Ribera", mientras que los valencianos la designasen como "Camí de Requena". En todo caso, esta circunstancia ponía de manifiesto el papel crucial que jugaba dicha localidad como puerta de entrada en Castilla, lo que facilitó su conversión en encrucijada de caminos y potenció su función de centro comercial de gran relevancia. No en vano, J. Piqueras ha atribuido a dichos factores el desarrollo experimentado por la sedería de Requena, que resulta "insólito" en una pequeña localidad que carecía de una producción propia de materia prima y se hallaba bastante alejada de los principales mercados consumidores de los productos que elaboraba¹.

La implantación del nuevo sistema político como consecuencia de la Guerra de Sucesión facilitó en mayor medida la realización de los intercambios, ya que se extendió también al ámbito económico la tendencia hacia la uniformidad política y administrativa que impulsó la monarquía borbónica.

Aplicando los principios básicos del pensamiento mercantilista, el objetivo que se pretendía era, en todo caso, el incremento del grado de integración de los diversos territorios que comprendía la monarquía, eliminando las trabas que dificultaban la circulación de las mercancías y que, al limitar la producción y el comercio, reducían la generación de riqueza y, consiguientemente, de los recursos fiscales que se obtenían de ella. Aprovechando la conquista militar del territorio, el 25 de enero de 1708 se dispuso la supresión de los puertos secos que gravaban el tráfico efectuado entre los Reinos de Valencia y Castilla, en los que, según destacaba Bernardo de Ulloa, se cobraba en concepto de aduana y otros agregados el 16% del valor de los géneros circulaban en uno u otro sentido. El proceso se completó con la supresión de los derechos antiguos de la Generalitat en 1718, lo que implicó la desaparición de los impuestos de "mercadería" y de la "doble tarifa", que gravaban, hasta con un 5% cada uno de ellos, las mercancías que salían por mar y tierra del Reino, y del "tall", que suponía una detracción de entidad similar sobre la compra-venta de tejidos. Los beneficios que generaron estas disposiciones fueron, por tanto, evidentes, siendo sintetizados por Ulloa en los siguientes términos: "...no sólo se ha conseguido el abasto de pan y carne con abundancia y baratura en él (Reino de Valencia), sino también la salida libre para Castilla y Andalucía de sus arroces, frutos y tejidos, con lo que se han aumentado sus telares..."².

Pero, a pesar de la radicalidad de las medidas adoptadas, no se logró imponer un marco fiscal totalmente uniforme debido a los intereses específicos de la propia monarquía. Las dificultades planteadas por la introducción de los impuestos de alcabala, cientos y millones en los territorios de la Corona de Aragón, junto con la constatación de su ineficacia y de los perjuicios que ocasionaban al tráfico comercial, determinaron la implantación en aquellos de un nuevo sistema fiscal. Aunque se basaba en el gravamen de las rentas obtenidas por los contribuyentes, lo que se pretendía básicamente era la obtención de unos ingresos equivalentes a los que hubiera generado la

1.- PIQUERAS, J., "La sedería de Requena: Siglos XVI-XIX. Un análisis de geografía histórica", *Oleana. Cuadernos de Cultura Comarcal*, Requena, 1989, pp. 69-88. La trascendencia del intercambio de seda por trigo se ha subrayado en CASEY, J., *El Regne de València al segle XVII*, Barcelona, 1981, p. 100. La crisis del comercio marítimo valenciano tras las Germanías puede verse en SALVADOR, E., *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia, 1973, pp. 333-357. Su compensación por el incremento del tráfico terrestre con Castilla se destaca en FRANCH, R., "El comercio marítimo y la manufactura de la seda en la Valencia del siglo XVI", en *Estudios de historia moderna en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban*. Vol. II. *Economía, sociedad, cultura* (R. Franch y R. Benítez, eds.), Valencia, 2008, pp. 619-635.

2.- ULLOA, B., *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, Madrid, 1992 (reproducción facsímil de la edición de 1740), p. 73. Sobre la política fiscal y económica impulsada por Felipe V, ver FRANCH, R., "Política mercantilista y comercio interior en la España de Felipe V", en *Felipe V y su tiempo. Congreso Internacional* (E. Serrano, ed.), Zaragoza, 2004, Vol. I, pp. 103-132. Los efectos concretos de la Guerra de Sucesión se han analizado recientemente en FRANCH, R., "La incidencia de la Guerra de Sucesión en las relaciones económicas del Reino de Valencia con el interior peninsular" (en prensa).

recaudación de los impuestos castellanos. De ahí que la nueva fiscalidad acabase conduciendo a la exigencia de una cantidad determinada en cada territorio, que luego se distribuía entre las localidades que lo integraban en función de la información sobre su población y riqueza de que disponían los delegados del poder real. A pesar de las distorsiones e injusticias que ello generaba, no cabe duda que el nuevo sistema resultaba menos perjudicial para las fábricas y el comercio que el existente en Castilla, como recalcaron los principales pensadores mercantilistas del periodo. Tampoco la administración de otros impuestos indirectos se realizó de forma homogénea en el conjunto del territorio español. Así ocurrió, por ejemplo, con el estanco del tabaco, en el que no existió un precio unitario hasta 1741, lo que facilitaba el fraude en las localidades que se hallaban en los límites de distintas circunscripciones administrativas. Así lo puso de manifiesto el motin desencadenado en la localidad de Ayora el 26 de agosto de 1730, al obstaculizar el clero la actividad de las fuerzas del resguardo de la renta esgrimiendo su derecho a adquirir el producto en el lugar que resultase más conveniente para su intereses. Incluso la recaudación de las rentas generales que se exigían en las aduanas se realizó de forma desigual debido a la arbitrariedad con que aplicaban los aranceles los responsables de cada una de las administraciones existentes. Fue sólo en 1782 cuando se promulgó un arancel uniforme que unificó los derechos exigidos en todas las aduanas españolas. Ahora bien, la diversidad fiscal existente en el territorio podía constituir tanto un obstáculo que entorpecía el tráfico como una oportunidad que estimulaba los negocios de las casas mercantiles más dinámicas de las regiones implicadas. Así, la inexistencia en los territorios de la antigua Corona de Aragón del impuesto del "millón" que gravaba en Castilla las importaciones de pescado, papel y azúcar daba lugar a que dichos productos se introdujesen en mayor medida por los aduanas de aquella zona. Gerónimo de Uztáriz destacaba, en este sentido, la intensidad del tráfico que se realizaba "...especialmente por el (Reino) de Valencia, por donde transitan también cantidades considerables para las Castillas y algunas porciones para Aragón...". Un fenómeno similar generaba la diversidad de las unidades de medida que se utilizaban en el Antiguo Régimen. Así, las menores dimensiones que tenía la vara castellana con respecto a la valenciana determinaban el incremento automático de las dimensiones de los tejidos que se remitían hacia el interior peninsular en una proporción que los comerciantes sederos valencianos solían fijar sistemáticamente en el 6%³.

Las deficiencias de la infraestructura viaria tampoco obstaculizaron la intensificación del comercio valenciano con el interior peninsular que se produjo en el siglo XVIII. La política de mejora de la red caminera sólo comenzó a desarrollarse en la segunda mitad de la centuria, y concentró los mayores

esfuerzos en la red radial que conducía a la corte. Se otorgó prioridad, además, al camino más largo que descendía hacia el sur y conectaba Valencia con Madrid por el puerto de Almansa. Las obras fueron muy largas y costosas, iniciándose en 1765 y concluyendo completamente en torno a 1802. Los elevados recursos que se invirtieron en la construcción de este camino contribuyeron a la postergación de la mejora de la ruta más corta y directa que unía Valencia con Madrid a través de Requena. Las diversas tentativas que se plantearon para emprender su construcción y reducir en dos jornadas la duración del trayecto entre 1776 y 1780 han sido interpretadas por J. Piqueras como una muestra del descontento que suscitaba la predilección otorgada al camino de Almansa. A pesar de ello, hubo que esperar hasta 1825 para que se iniciase la construcción de lo que ya se denominó como la carretera de las Cabrillas, finalizando sus obras en 1852. Pero las pésimas condiciones que tuvo hasta entonces este camino no impidieron el desarrollo de un tráfico muy intenso. La proliferación de ventas y posadas que se construyeron a lo largo del trayecto constituyen un buen indicador de la demanda de servicios que requería dicho tráfico. A su vez, la expansión que conoció el bandolerismo en algunas partes del trayecto revela también la frecuencia de la circulación y el valor de los productos que se transportaban. Resulta significativo que cuando Cavanilles describió el camino real a su paso por Buñol, además de aludir a lo accidentado del trayecto en la sierra de las Cabrillas, insistiese sobre todo en el peligro constituido por los forajidos y malhechores que asaltaban a los viajeros "...en las seis leguas que hay desde la venta de Chiva hasta salir del Reyno...". Pero estos bandoleros no amenazaban sólo a los viajeros que circulaban por el camino real, sino también a los que lo hacían por el que procedía de la Ribera. El mismo Cavanilles destacó que se refugiaban en el amplio espacio montañoso y deshabitado que existía entre la localidad de Macastre y el río Xúquer, de norte a sur, y entre Llombai y la frontera del reino, de este a oeste⁴.

3.- Ver, por ejemplo, FRANCH, R., "Los negocios de una gran empresa sedera en la Valencia del siglo XVIII: la Compañía de Nuestra Señora de los Desamparados", *Revista de Historia Económica*, Año XIV, nº 3, Madrid, 1996, pp. 557-589. Sobre el comercio valenciano de redistribución hacia Castilla que generaba el "millón" que gravaba el pescado, papel y azúcar, ver UZTARIZ, G., *Teórica y práctica de comercio y de marina*, Madrid, 1968 [reproducción facsímil de la edición de 1742], p. 264. Sobre el motín de Ayora, ver FRANCH, R., "Regalismo e inmunidad eclesiástica en la España del siglo XVIII: la resistencia del clero valenciano a la imposición del estanco del tabaco", *Hispania. Revista Española de Historia*, nº 225, Madrid, 2007, pp. 295-316. El análisis de la implantación del nuevo sistema fiscal puede verse en FRANCH, R., "La nueva fiscalidad implantada en los territorios de la Corona de Aragón tras la abolición del régimen foral: una aproximación desde la perspectiva valenciana", *Norba. Revista de historia*. Nº 16. Cáceres, 2003. Pags. 525-542.

4.- CAVANILLES, A.J., *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*, Valencia, 1797, libro III, pp. 36, 38 y 40. Sobre los proyectos de mejora del camino directo de Valencia a Madrid por Requena y las ventas y posadas existentes en el mismo, ver PIQUERAS, J. y SÁNCHEZ, C., *Hostales y ventas en los caminos históricos valencianos*, Valencia, 2006, pp. 167-188. El contexto general de la política caminera llevada a cabo en el siglo XVIII puede verse en MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, 1984.

Realmente, la información proporcionada por el catastro de la Ensenada ha permitido comprobar la importancia económica que tenían las actividades de transporte desarrolladas por las localidades castellanas ubicadas en las proximidades del camino real de Valencia a Madrid. Este era el caso de Requena, donde se contabilizaron 70 empleados en la carretería y 30 en la arriería. Pero, una vez se superaban las gargantas del río Cabriel, la trajinería era también muy intensa en las localidades situadas a ambos lados del camino, destacando, sobre todo, en Campillo de Altobuey, Puebla del Salvador, Villalpardo, Villarta y Ledaña. D. Ringrose consideró que la actividad fundamental de estos transportistas se basaba en la conducción del trigo castellano hacia Valencia, regresando cargados de pescado, limones, hortalizas, etc., aunque también efectuaban un circuito más complejo trasladando los productos valencianos a Andalucía, donde adquirirían vino y aceite con destino a Madrid. Pero, además de las mercancías indicadas, no cabe duda que la lana integraba también las remesas realizadas hacia Valencia, mientras que la seda en bruto y manufacturada constituía uno de los productos fundamentales de los cargamentos de retorno. Igualmente, la oferta de transporte era también mucho más amplia, ya que la actividad de los trajineros castellanos se completaba con los servicios prestados por las localidades valencianas que se hallaban bien en las inmediaciones del camino real, como Chiva o Chestre, o en las del que se dirigía hacia Cuenca a través de Landete, donde destacaban los transportistas de Liria y Chelva. En fin, el conjunto de los indicadores señalados revelan perfectamente que las deficiencias del sistema de comunicaciones no impidieron el desarrollo del tráfico comercial, siendo realmente éste el que acabó forzando la mejora de la red viaria, que se llevó a cabo con mucho retraso con respecto a las auténticas necesidades del sistema económico⁵.

No cabe duda que el comercio de productos alimenticios era la base fundamental que estimulaba los intercambios. El crecimiento demográfico y la diversificación de la producción agraria incrementaron aún más el tradicional déficit cerealístico valenciano, acentuando su dependencia del abastecimiento exterior. Buena parte de éste se realizaba por vía marítima, procediendo el producto de los grandes puertos redistribuidores del Mediterráneo, como Génova o, sobre todo, Marsella. El litoral valenciano jugó incluso un papel fundamental en el avituallamiento de la corte durante los años de carestía, como 1754 o el trienio 1764-66. En estos casos, la conducción del trigo al

5.- Esta es la tesis que sostiene también J. Fontana sobre la contribución del ferrocarril al crecimiento económico de la España contemporánea. FONTANA, J., "La dinámica del mercado interior (Algunas reflexiones a propósito del crecimiento de Santander)", en *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea* (T. Martínez Vara, ed.), Madrid, 1986, pp. 86-87. Sobre el circuito realizado por los trajineros castellanos de la provincia de Cuenca, ver RINGROSE, D.R., *Los transportes y el estancamiento económico de España. 1750-1850*, Madrid, 1972, pp. 41-42 y 163-204.

pósito de San Clemente puso de manifiesto el encarecimiento sustancial que experimentaba la mercancía como consecuencia de las dificultades que suponía su transporte terrestre. En 1765, por ejemplo, su coste fue diez veces superior al de los fletes pagados por el transporte marítimo del mismo producto desde Marsella a Valencia y suponía en torno al 45% de su valor en el lugar de desembarco. Sin embargo, el carácter excepcional del servicio prestado por los transportistas manchegos y castellanos que fueron contratados para atender la urgencia surgida en dichos años debió contribuir a la exigencia de las tarifas prohibitivas que acabaron imponiendo. En condiciones normales, aquellos solían efectuar el transporte a unos precios muy inferiores, conduciendo hacia las ciudades valencianas los excedentes cerealísticos obtenidos en su área de procedencia. Llevaban a cabo la actividad, además, de forma muy estacional, teniendo los ingresos que obtenían un carácter complementario de los generados por las labores agrícolas que seguían manteniendo en sus localidades de origen el resto del tiempo. Pero existía también otro factor que jugaba un papel crucial en los intercambios que realizaban: el transporte de la pesca salada que adquirían en los puertos valencianos y que constituía el cargamento de retorno fundamental que contribuía al abaratamiento de los costes del servicio que prestaban. El elevado consumo de bacalao y sardina que se realizaba en el interior peninsular como consecuencia de su bajo precio y de la frecuencia con que se observaba el precepto religioso de la abstinencia garantizaba la rentabilidad del transporte realizado. Su trascendencia era tan intensa que en Alicante se ha podido constatar que en los años en que los conflictos internacionales interrumpían la llegada de la pesca salada se reducía considerablemente la afluencia de los cargamentos de trigo transportados por los arrieros castellanos⁶.

Pero, aparte de los productos alimenticios, el comercio valenciano con el interior peninsular descansaba también en el transporte de materias primas y productos textiles. La más importante y tradicional de aquellas era la lana de origen castellano, que desde mediados del siglo XVI se canalizaba hacia el Mediterráneo a través del puerto de Alicante. Sin embargo, la información disponible a principios de la década de 1780 revela que Valencia efectuaba unas remesas de entidad similar, siendo las dos ciudades las que concentraban la mayor parte de la lana española que se exportaba al mercado internacional por el este de la península. La materia prima expedida por Valencia era de inferior calidad, ya que las dos terceras partes de la misma procedía del propio territorio valenciano. Alicante, en cambio, expedía fundamentalmente la lana de mayor calidad de origen segoviano. Pero ambas

6 - GIMÉNEZ, E., *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, 1981, p. 270. Sobre el transporte del trigo ultramarino para el avituallamiento de Madrid, ver PALOP, J.M., "El litoral valenciano y el avituallamiento triguero de Madrid. Hambres de 1754 y 1766", *Estudis*, n° 5, Valencia, 1976, pp. 125-155.

ciudades completaban sus cargamentos con la materia prima obtenida en una extensa área de influencia que se adentraba hacia la Mancha y las sierras de Cuenca y Albarracín. Un radio de redistribución similar tenían las manufacturas textiles importadas por los puertos valencianos. Su afluencia se fue intensificando a medida que avanzaba la centuria y se intensificaba su consumo entre la población como consecuencia de las transformaciones económicas, sociales y culturales que se estaban experimentando. De ahí que a finales del siglo XVIII constituyesen ya la principal mercancía importada, representando algo más del 50% del valor de los géneros introducidos por vía marítima por la aduana de Valencia. La actividad solía estar controlada por las casas de comercio de origen extranjero, destacando las de origen francés y, ya a finales de la centuria, las maltesas. El análisis de sus negocios ha permitido constatar la amplitud del radio de comercialización de los productos que importaban, bien a través de las ventas a crédito que efectuaban en sus almacenes y tiendas de la ciudad de Valencia; por medio de los agentes que enviaban a las ferias y mercados realizados periódicamente en diversas localidades; o, como culminación del proceso, en las propias tiendas estables que creaban en los lugares que gozaban de las mejores condiciones para el desarrollo del negocio⁷.

De todas formas, no cabe duda que la mercancía más importante que estimulaba el comercio valenciano con el interior peninsular eran los géneros de seda. Si durante el periodo de los Habsburgo fue la materia prima la que alimentó básicamente el tráfico, la fabulosa expansión que conoció la sedería valenciana en el siglo XVIII dio lugar a que las remesas más valiosas estuviesen constituidas entonces por los tejidos de seda. No obstante, su comercialización en el mercado peninsular estuvo dificultada por la intensa competencia que ejercieron los géneros de origen francés. La flexibilidad de su estructura productiva permitió su adaptación a los nuevos gustos de la demanda, otorgando mayor importancia al diseño y hermosura externa que a la solidez de su confección. En cambio, los géneros valencianos se seguían elaborando según las normas tradicionales que privilegiaban fundamentalmente este último factor. De ahí que fuesen sufriendo una creciente regresión en el mercado español, destinándose básicamente a Madrid o comercializándose de forma más rudimentaria en las ferias y mercados periódicos que se efectuaban en las localidades más importantes.

7.- Una buena muestra del comercio de redistribución realizado puede verse en MUÑOZ, D., "Comercio de tejidos al por menor en la Valencia del siglo XVIII. Los Sumbiela y los Solernou. Dos linajes de botigueros de ropas", *Estudis*, n° 34, Valencia, 2008, pp. 285-302. Sobre la entidad de las importaciones textiles valencianas a finales del siglo XVIII, ver FRANCH, R., *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia, 1986, pp. 107-117. Las exportaciones de lana se han analizado en FRANCH, R., "Los comerciantes valencianos y el negocio de exportación de lana en el siglo XVIII", en *El negocio de la lana en España (1650-1830)* (A. González Enciso, ed.), Pamplona, 2001, pp. 201-234.

**EL COMERCIO VALENCIANO CON EL INTERIOR PENINSULAR EN EL S. XVIII:
LOS NEGOCIOS DE LA COMPAÑÍA DE CLAUDIO JOSÉ BRUNET EN ALZIRA Y REQUENA**

Esta circunstancia determinó que la mayor parte de la producción realizada se remitiese al mercado colonial, donde se contaba con la protección que dispensaba el sistema monopolístico y con las exenciones fiscales otorgadas por la monarquía para estimular el comercio español con América. Sin embargo, los fabricantes valencianos solían limitar su actividad al envío de sus productos a Cádiz, donde eran adquiridos por los cargadores de Indias, quienes eran los que asumían el riesgo de su comercialización posterior en el mercado americano. A pesar de la comunicación marítima existente entre ambas ciudades, el transporte de los tejidos se realizaba fundamentalmente por vía terrestre. Al tratarse de una mercancía de bajo peso y elevado valor, su coste tenía una escasa incidencia sobre el precio final del producto en destino, rondando en torno al 1% del mismo. El transporte era llevado a cabo por los carreteros valencianos que residían básicamente en Cheste, Chiva y Liria, los cuales prestaban un servicio regular que gozaba de cierto prestigio a nivel peninsular. La ruta que seguían se adentraba en el sudeste peninsular a través de Almansa y se dirigía hacia Alcaraz, desde donde, o bien conectaba con el camino real de Madrid a Cádiz antes de atravesar el desfiladero de Despeñaperros, o penetraba directamente en Andalucía entre la sierra de Alcaraz y las últimas estribaciones de Sierra Morena aprovechando el curso de los primeros afluentes del río Guadalquivir. El intenso tráfico que existía en ambos tramos, junto con el refugio que ofrecían las sierras citadas, es lo que explica la proliferación de actos de bandolerismo que logró localizar S. Madrazo siguiendo el itinerario de Matías Escribano. A su llegada a Cádiz, los corresponsales de las casas de comercio valencianas procedían a la venta de los tejidos, percibiendo por ello una comisión del 5 al 3%, en función de que garantizasen o no la percepción de los créditos que generaba la operación. El margen de beneficios que se obtenía era bastante elevado, rondando en las décadas de 1770 y 1780 el 20% del coste de producción del género elaborado. La relativa seguridad y rentabilidad del negocio es lo que explica que los fabricantes valencianos concentrasen la mayor parte de sus operaciones en Cádiz, arriesgándose sólo de forma excepcional a expedir los tejidos por su cuenta al mercado americano y prestando una atención muy secundaria al mercado peninsular, donde se sufría, además, la competencia de los géneros franceses⁸.

Pero las manufacturas valencianas no absorbían la totalidad de la materia prima producida por el territorio, lo que permitió el mantenimiento de la tradicional corriente de comercialización de la fibra destinada al abastecimiento de los restantes centros sederos españoles. La información disponible sobre las exportaciones realizadas entre 1768 y 1777 permite constatar

8.- FRANCH, R., *La sedería valenciana y el reformismo borbónico*, Valencia, 2000. Sobre la proliferación de los actos de bandolerismo en la ruta indicada, ver MADRAZO, S., Op. cit., pp. 612-617.

que su entidad oscilaba anualmente entre las 350.000 y las 400.000 libras valencianas, lo que representaba en torno al 40% de la cosecha obtenida regularmente. La decadencia experimentada por la sedería toledana determinó, no obstante, que Castilla perdiese la hegemonía que había ostentado en las remesas realizadas con anterioridad. En el periodo aludido, Andalucía constituyó el destino más importante, absorbiendo en torno al 40% del volumen exportado. No cabe duda que su transporte se realizaría por la misma ruta por la que se canalizaban los tejidos de seda dirigidos al mercado colonial, ya que las ciudades fundamentales de destino eran Sevilla, Córdoba y Granada. Pero, además, Castilla vio amenazada también su posición por el desarrollo alcanzado por la sedería catalana, hasta el extremo de que en el periodo indicado ambas regiones absorbían una proporción similar de las exportaciones de seda valenciana, rondando el 30% del total en cada caso. No obstante, mientras que la práctica totalidad de la materia prima que se destinaba a Cataluña salía en rama, la mayoría de la que se remitía a Castilla estaba ya torcida, lo que revela el menor grado de desarrollo de su actividad manufacturera. Igualmente, las exportaciones hacia aquella región se realizaban exclusivamente a través de la aduana de la ciudad de Valencia. Por el contrario, las destinadas a Castilla se registraban mayoritariamente por la aduana de Alzira, que controlaba alrededor del 50% del volumen total. Esta circunstancia pone de manifiesto que, aunque los mercados de destino se habían diversificado considerablemente, buena parte de la materia prima de la Ribera del Xúquer seguía canalizándose hacia el mercado castellano. La información obtenida a partir del estudio de los registros de saca de Alberic en la segunda mitad de la centuria confirma, a grandes rasgos, el panorama general indicado. Permite precisar, además, que, junto con Toledo, Pastrana, Priego o Tarazona, Requena constituía uno de los destinos castellanos que aparecía con frecuencia en los años analizados. No cabe duda, por tanto, que el camino que partía de la Ribera del Xúquer hacia esta última localidad continuaba siendo la vía de conducción básica de la materia prima valenciana que se remitía a Castilla. Los registros de Alberic revelan también que los fabricantes de Requena solían recurrir a los servicios de los intermediarios de aquella comarca para adquirir la materia prima que necesitaban. Entre ellos se encontraba Claudio Brunet, que en 1769-70 intervino como comisionado del fabricante Juan Martínez Padrón, ejerciendo la misma función para Tomás Mata en 1775-76⁹. Se trataba de uno de los grandes acaparadores de seda de la Ribera del Xúquer que residía en Alzira. No obstante, la intensidad de

9.- FRANCH, R. y ANDRÉS, F., "Aproximación al estudio de los canales de comercialización de la seda valenciana. El caso de la baronía de Alberique (1749-1804)", *Saitabi*, n° XXXIII, Valencia, 1983, pp. 125-142. Sobre las exportaciones de materia prima realizadas en el periodo 1768-77, ver FRANCH, R., "La política de liberalización económica de Carlos III y la materia prima sedera valenciana", *Estudis*, n° 14, Valencia, 1989, pp. 70-76.

los negocios que realizaba con Requena le fue vinculando cada vez más con esta localidad, constituyendo un buen ejemplo de las oportunidades que ofrecía para los comerciantes de la Ribera el tráfico sedero que se realizaba con Castilla.

II) Los negocios de Claudio José Brunet: el intercambio de seda por madera y la venta de los productos ultramarinos en Requena.

Claudio Brunet era un comerciante de origen francés establecido en Alzira que se hallaba muy involucrado en el negocio sedero, ya que, además de las compras que realizaba en las restantes localidades de la Ribera del Xúquer, figuraba como uno de los cosecheros más importantes en los manifiestos de la seda confeccionados en dicha ciudad en las décadas de 1760 y 1770. Entonces comenzó a introducir en sus negocios a su hijo Claudio José, constituyendo con él la sociedad "Claudio Brunet, padre e hijo", la cual se mantuvo a pesar de su muerte a mediados de la década de 1780. Realmente, Claudio José se convirtió en el continuador de la actividad comercial desarrollada por su padre. En su testamento de 1782, éste le otorgó la mejora del tercio de sus bienes. Pero, además, en el acuerdo que suscribieron en 1785, sus tres hermanas renunciaron en su favor a la parte de la herencia que les correspondía, contentándose con las 500 libras que habían recibido como dote en el momento de su matrimonio. Por su parte, su madre, Águeda Arduin, se consideraba satisfecha con 2.000 libras por la mejora del quinto de sus bienes que su marido le había otorgado en su testamento, así como por los gananciales, dote y arras que le correspondían. Pero este capital seguiría en manos de su hijo hasta que ella lo solicitase, residiendo mientras tanto en la casa de éste y recibiendo 150 libras anuales para satisfacer sus gastos personales. De ello se deduce que siguió colaborando en sus negocios, lo que explica el mantenimiento de la razón social anterior. No en vano, cuando Claudio José decidió desavecindarse de Alzira en 1790, registró a su madre al frente de la casa familiar que poseía en dicha ciudad. Al mismo tiempo solicitó su avecindamiento en Requena, alegando tanto los beneficios que habían obtenido sus fábricas por el comercio de seda que había mantenido "...desde mi más tierna infancia...", como el establecimiento en ella de una casa de comercio desde el año 1788¹⁰. A partir de entonces, los negocios que realizaba podían gozar de las ventajas otorgadas a sus vecinos por ambas ciudades, lo que reforzaba los vínculos económicos que su actividad había creado entre ellas.

La ascendencia familiar francesa de Brunet contribuyó a que sus re-

¹⁰ .- PIQUERAS, J., "La sedería de Requena...", p. 82. Los antecedentes familiares indicados se han reconstruido a partir de la información contenida en el concurso de acreedores realizado en el Consulado de Valencia en 1793. A.M.V. (Archivo Municipal de Valencia). Tribunal de Comercio. Caja 31, exp. n° 2.

laciones comerciales se canalizasen básicamente a través de los hombres de negocios de dicha procedencia establecidos en España. No en vano, este mismo origen tenía el propio factor que administraba la casa de comercio que había abierto en Requena, Juan Marchán. De ahí que su actividad fuese notablemente perjudicada por el estallido de la guerra con Francia en 1793 y, sobre todo, por los tumultos antifranceses que se produjeron en la ciudad de Valencia y otras localidades del Reino en los meses de febrero y marzo de dicho año. A pesar de que Requena pertenecía a la corona de Castilla, se vio afectada también por dichas tensiones, ya que los franceses expulsados del Reino de Valencia fueron trasladados fundamentalmente a aquel territorio a través de ella. No obstante, su condición de centro manufacturero de tejidos de seda pudo contribuir también a generar entre la población la hostilidad hacia los negocios perjudiciales para el sector que llevaban a cabo los franceses, que se hallaban en gran medida en la base de los tumultos valencianos. En todo caso, la incidencia que tuvieron estas tensiones en sus negocios fue el argumento fundamental que esgrimió Claudio José Brunet para solicitar al Consulado de Valencia el 15 de abril de 1793 una moratoria de cuatro meses en el abono de los compromisos de pago contraídos. Resulta significativo que el primero de los motivos alegados fuese "...que con motivo del extrañamiento de los franceses residentes en este Reyno, ha sido forzoso cerrar la casa de comercio que la compañía tenía en la villa de Requena a cargo de un factor francés...". Pero se aclaraba, además, que la mayoría de los efectos facturados por la compañía se hallaban en manos de comerciantes franceses cuyos bienes habían sido embargados, habiendo aceptado, así mismo, letras de cambio libradas por hombres de negocios del mismo origen por valor de 16.000 pesos¹¹. No cabe duda, por tanto, que los conflictos socio-políticos acontecidos habían desarticulado intensamente la red mercantil en la que se insertaba la actividad llevada a cabo por Claudio José Brunet.

Pero la tramitación de su solicitud se complicó considerablemente tanto por su ascendencia francesa como por la doble vecindad con la que operaba su compañía. El Consulado de Valencia se interesó inmediatamente por el origen de los miembros que integraban la sociedad, ya que si existía algún francés entre ellos se debía proceder al embargo de sus bienes. Claudio José aclaró que él era el único responsable de la misma, habiendo mantenido

11. - A.M.V. Tribunal de Comercio. Caja 31. Exp. n° 2. Sobre los tumultos antifranceses de Valencia, ver ARDIT, M., *Revolución liberal y revuelta campesina. Un ensayo sobre la desintegración del régimen feudal en el País Valenciano (1793-1840)*, Barcelona, 1977, pp. 88-98. Más recientemente, ver ARDIT, M., GIL, V. y HERNÁNDEZ, T., "Les français résidents et émigrés dans le Pays Valencien: les émotions populaires de 1793 et 1794", en *Espagne et la France à l'époque de la révolution française. 1793-1807*, Perpignan, 1993, pp. 219-246. Sobre la incidencia de la hostilidad antifrancesa de los artesanos sederos en los tumultos de 1793, ver FRANCH, R., "Inmigración extranjera y reacciones de xenofobia a finales del Antiguo Régimen: Algunas consideraciones sobre su incidencia en los casos de Valencia y Alicante", *Saitabi*, n° 53, Valencia, 2003, pp. 117-132.

la razón social tradicional a pesar del fallecimiento de su padre. Por tanto, al ser natural de Alzira, no podía considerársele como francés. Realmente, el problema más grave que generó el proceso fue el conflicto jurisdiccional que se generó entre el Consulado de Valencia y el corregidor de Requena, al reclamar ambos la competencia sobre la causa en sus respectivos ámbitos territoriales. Al haber presentado su instancia ante el tribunal valenciano, fue éste quien requirió al corregidor que procediese al embargo de los bienes que la sociedad tenía en Requena y los pusiese a su disposición para incluirlos en el consiguiente concurso de acreedores. Sin embargo, aquel esgrimió que Brunet se había avecinado en dicha ciudad, por lo que le correspondía a su tribunal la tramitación de la causa. De hecho, procedió a designar como síndico para la confección del balance del negocio al comerciante local Bernardo Petorne, de probable ascendencia francesa. Esta circunstancia puede avalar la reiterada acusación que realizaron los acreedores de Brunet de que el corregidor, más que por el celo en la defensa de sus atribuciones, estaba actuando con una clara parcialidad en favor de los intereses de los comerciantes y fabricantes de Requena. En el balance general que confeccionaron los síndicos de aquellos se denunciaba la argucia a la que habían recurrido los más ricos e influyentes de ellos al tener noticia de la quiebra de Brunet el 24 de abril de 1793 para resarcirse de la deuda que éste había contraído con ellos. Así, Antonio Herrero, a quien debía 8.000 pesos, logró que el factor Merchan le entregase 14 vales de otros tantos deudores de Brunet por valor de 7.944,93 pesos, y había procedido a su cobro. Por su parte, Juan Penen Díaz, a quien debía 6.240 pesos, se había apropiado de tres vales y de 896,17 libras de seda que se hallaban en la lonja de Brunet, con un valor total de 6.603,59 pesos, por lo que había cambiado su condición desde la de acreedor a la de deudor del comerciante quebrado. A su vez, el factor Merchan, tras haber suspendido inicialmente su actividad, volvió a reanudarla rápidamente después, vendiendo géneros en la tienda y comerciando libremente a pesar del auto de embargo de los bienes que había emitido el Consulado de Valencia. Todo ello indignaba a los acreedores, que denunciaban "...la indulgencia o sobrada condescendencia con que se maneja..., de modo que en aquella villa se ha hecho reparable la pasión hacia éste con que obra el tal corregidor..."¹².

Finalmente, los acreedores lograron que la causa se tramitase íntegramente en el Consulado de Valencia, confeccionando el balance sobre la situación de la sociedad el 5 de noviembre de 1793 (ver cuadro nº 1). Su análisis revela la elevada entidad de los negocios que realizaba, ascendiendo el activo a un total de 134.094,25 libras valencianas, es decir, algo más

¹².- El expediente sobre las diligencias realizadas por el corregidor de Requena en el concurso de acreedores de Claudio José Brunet se halla en A.M.V. Tribunal de Comercio. Caja 230, exp. nº 2.

de 2 millones de reales de vellón. Ciertamente, las deudas contraídas eran también muy cuantiosas, pero aún permitían la existencia de un capital líquido de 7.817,75 libras. Es decir, la sociedad no se hallaba en quiebra, sino que sufría un problema de liquidez a corto plazo. Disponía de un importante patrimonio inmobiliario en las localidades de Alzira y Benimuslem. La residencia familiar ubicada en aquella estaba valorada en 1.687 libras, y los efectos domésticos de que disponía ascendían 1.628,89 libras, lo que revela la acomodada posición económica de que gozaba. En el centro de dicha ciudad disponía, además, de otras dos casas valoradas en 2.599 libras, y en el arrabal de San Agustín de otras dos por valor de 1.253 libras. Por su parte, en Benimuslem poseía otras cuatro casas y una era valoradas en 2.503 libras. Finalmente, los inmuebles se completaban con la propiedad de 292 hanegadas de tierra huerta situadas en Alzira que se valoraban en 9.004 libras. El cultivo de éstas había generado una producción agraria valorada en 7.158,48 libras, aunque descontando los gastos efectuados se reducía a 2.162,65 libras. Su análisis es muy revelador, poniendo de manifiesto el creciente interés que suscitaba el cultivo del arroz, ante la pérdida de rentabilidad que sufría la seda en el último tercio de la centuria. De ahí que aquel representase 61,07% del valor de los productos agrarios cosechados, frente al 35,40% que suponía ésta. De todas formas, su negocio seguía basculando fundamentalmente sobre la comercialización de dicha materia prima, pudiendo esquematizarse básicamente en el intercambio de la seda por madera y en la venta de los productos ultramarinos adquiridos en Valencia en la tienda que había establecido en Requena.

Concepto	Valor en Libras	% Activo
Dinero en efectivo	100,00	0,07
Efectos domésticos de la casa de Alzira	1.628,89	1,21
Bienes inmuebles en Alzira y Benimuslem	14.990,50	11,18
Valor neto de los productos agrarios cosechados	2.162,65	1,61
Valor neto de la madera existente	13.156,74	9,81
Géneros y efectos existentes en la lonja de Requena	8.679,83	6,47
Créditos buena calidad	68.292,65	50,93
Créditos de dudoso cobro	10.563,23	7,88
Créditos de difícil cobro	14.519,76	10,83
VALOR TOTAL DEL ACTIVO	134.094,25	100,00
PASIVO	126.276,50	
CAPITAL LÍQUIDO	7.817,75	

Cuadro1: Composición de los bienes incluidos en el balance de la sociedad
"Claudio Brunet, padre e hijo" en 1793 (datos en libras valencianas).

El negocio más problemático de gestionar por los acreedores fue el de la madera, ya que la suspensión de pagos se produjo en plena temporada en que la mercancía estaba siendo conducida por los ríos Cabriel y Xúquer. Concretamente, el 5 de mayo de 1793, Juan Navarro, que era el responsable de su transporte, informaba que se estaba procediendo al traslado de 1.150 cargas de madera, operación en la que intervenían más de un centenar de personas. La partida debía llegar a la villa de Alzira antes de la finalización del mes de agosto, puesto que las avenidas que sufría el Xúquer posteriormente podían arrastrarla al mar y causar graves daños que resultarían muy perjudiciales para los intereses de los propios acreedores. Para hacer frente a los gastos que requería la operación, Navarro estimaba que se necesitaban unos 4.000 pesos, proponiendo incluso el mecanismo que podría utilizarse para obtener este capital: "...puede mandarse que de los bienes trabados se venda la seda, que es de lo que más fácilmente se puede sacar dinero...". El Consulado aceptó esta sugerencia y dispuso que se procediese a la venta de las 628 libras de seda que se hallaban embargadas en la localidad de Alzira. Significativamente, la materia prima se condujo a Requena, donde fue adquirida por el fabricante Juan Penen Díaz por el precio de 2.539,35 pesos, completándose el resto del capital necesario para la conducción de la madera con la entrega de otros bienes embargados en Alzira y Requena. En todo caso, el problema planteado revela la intensa complementariedad que existían entre los dos negocios básicos que llevaba a cabo la sociedad de Claudio José Brunet. Realmente, la sede social de la misma se hallaba situada en un enclave estratégico para el control de ambos, ya que, además de constituir el centro básico de comercialización de la seda de la Ribera, por Alzira pasaba también la madera que se conducía tanto a ella como, sobre todo, a la desembocadura del río Xúquer.

La intervención de Brunet en el negocio de la madera procedente de la Serranía de Cuenca parece que era muy intensa. En el expediente del concurso de acreedores se presentaron los contratos que firmó con el comerciante de Valencia Joseph Escrig para la conducción de la madera adquirida a medias en los años 1792 y 1793. El primero de ellos está firmado significativamente en la localidad de Pajaroncillo, que constituyó hasta mediados del siglo XIX el principal centro de embarque de la madera que se conducía por los ríos Cabriel y Xúquer. Aunque la mercancía pertenecía a los dos socios citados, era Brunet quien asumía los riesgos de su conducción hasta Alzira o Cullera percibiendo por ello una remuneración de 11,5 pesos por carga en 1792 y de 10,25 en 1793, rebajándose incluso a 10 pesos en este último año si Brunet se encargaba también de la conducción de la madera adquirida por Antonio García Larrubia. Es decir, los costes de conducción variaban, lógicamente, en función del volumen de la mercancía transportada. La remuneración

acordada se debía abonar en cuatro plazos: al embarcar la madera en el río; en los Tamayos; en Cortes; y tras proceder a su desembarco en Alzira o Cullera. Esta última operación se debía realizar antes de finalizar el mes de agosto. Si existía alguna avenida con antelación que arrastrase la madera al mar, Brunet rebajaría en un peso por carga el precio de la conducción, corriendo de cuenta de ambos socios los costes de su recogida. Si el problema se planteaba tras la finalización del mes de agosto, la rebaja sería de dos pesos por carga. La conducción del producto se realizaba bajo la dirección de Juan Navarro, que se calificaba como labrador de la villa de Alzira. Parece que éste gozaba de una gran experiencia en el negocio, puesto que, además de ejercer esta función, se encargaba también de comprar los pinares, cortar la madera y conducirla hasta el centro de embarque, percibiendo por ello de ambos socios la séptima parte de los beneficios que se generasen. Aunque la mayor parte de la madera que adquiría se conducía por los ríos Cabriel y Xúquer, el inventario de Brunet permite comprobar que también intervenía en el negocio que se realizaba por el río Turia. Así, disponía de 35,5 cargas de madera en el portal nuevo de Valencia, cuya conducción había generado unos gastos de 300 libras, lo que suponía un precio de 8,45 libras por carga. Tal vez éste era algo más elevado de lo que resultaba habitual, puesto que en el contrato que realizaron los asentistas de madera para la Armada de Cartagena en 1785 con un vecino de Tuéjar se fijaba en 6,5 libras por carga el precio de la conducción desde el aguadero de Santa Cruz de Moya hasta el Grao de Valencia. En cambio, estos mismos asentistas firmaron en 1786 un contrato con varios vecinos de Cofrentes para la conducción de la madera por los ríos Cabriel y Xúquer al precio de 12 libras por carga, que se sitúa en la línea de las tarifas percibidas por Brunet¹³.

En el balance que confeccionaron los síndicos de los acreedores de éste se registraron un total de 872 cargas de madera valoradas en 23.682,62 libras que se hallaban en diversos parajes. Algo más de la mitad de ellas estaban en el tramo del Xúquer situado entre Alzira y Cullera; en la ciudad de Valencia y el Grao existían otras 89,5 cargas; pero 325 cargas aún se encontraban en la Serranía de Cuenca, concretamente en la orilla del río

13.- A.M.V. Tribunal de Comercio. Caja 222, exp. n.º 2. En el expediente n.º 9 de esta misma caja se halla el proceso instado por Juan Navarro solicitando que se le abonase la séptima parte de los beneficios de la madera que había comprado y conducido por cuenta de Claudio José Brunet y Joseph Escrig. Los contratos firmados por ambos con esta finalidad en los años 1792 y 1793 se hallan en A.M.V. Tribunal de Comercio. Caja 31, exp. n.º 2, fols. 130-131. El marco general de esta actividad puede verse en PIQUERAS, J. y SÁNCHEZ, C., "El transporte fluvial de madera en España. Geografía histórica", *Cuadernos de Geografía*, n.º 69-70, Valencia, 2001, pp. 127-162. Más concretamente, ver SÁNCHEZ, C. y PIQUERAS, J., "La conducción fluvial de fusta a Valencia (siglos XVIII-XX)", *Cuadernos de Geografía*, n.º 69-70, Valencia, 2001, pp. 195-214. Los peligros que ocasionaban las avenidas se han analizado en ALBEROLA, A., "Sequía, lluvias torrenciales y transporte fluvial de madera: las avenidas del río Turia del otoño de 1776", *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, n.º 23, Alicante, 2005, pp. 49-74.

**EL COMERCIO VALENCIANO CON EL INTERIOR PENINSULAR EN EL S. XVIII:
LOS NEGOCIOS DE LA COMPAÑÍA DE CLAUDIO JOSÉ BRUNET EN ALZIRA Y REQUENA**

Cabriel, procedente de los pinares de Villora, y en Villar del Humo y Boniches. Significativamente, estas últimas se valoraron a 2 libras por carga; mientras que las que se hallaban en la orilla del Cabriel lo fueron a 17 libras por carga; y las que ya estaban entre Alzira y Cullera oscilaron entre las 34 y las 38 libras por carga. Esta gradación de precios puede resultar reveladora tanto del coste del corte y transporte de la madera como del elevado margen de beneficios que generaba el negocio. Una buena aproximación a este último aspecto es la precisión que se realizó en la nota 17ª del balance, indicando que aún estaba pendiente de liquidar la séptima parte de los beneficios que le correspondía a Juan Navarro sobre la madera bajada por el río en el año 1793. Aunque, teniendo en cuenta el justiprecio que habían realizado los peritos, se podía calcular su remuneración en unas 600 libras, se consideraba conveniente esperar a que se produjese su venta para conocer exactamente lo que le correspondería. De ello se desprende que los beneficios totales de la madera inventariada en el balance de Brunet podrían ascender a 4.200 libras. Teniendo en cuenta que en la misma fuente se indica que los gastos generados por la compra y transporte de la madera inventariada habían ascendido a 10.525,88 libras, las ganancias indicadas supondrían el 39,90% de la inversión realizada. En todo caso, representaban el 31,92% del valor líquido que se había asignado al producto en el balance realizado¹⁴. No cabe duda, pues, que el negocio generaba una rentabilidad muy elevada.

<u>Concepto</u>	<u>Reales de vellón</u>	<u>% Total</u>
Deudores por venta de seda	199.239,00	54,76
Otros créditos	33.928,91	9,32
Seda existente	87.938,25	24,17
Tejidos existentes	23.621,85	6,49
Otros géneros existentes	15.549,82	4,27
Dinero en efectivo	1.673,82	0,46
Utensilios de la tienda	1.920,50	0,53
TOTAL	363.872,16	100,00

Cuadro2: Estructura del negocio realizado por Claudio José Brunet en Requena según el balance de 1793 (datos en reales de vellón).

El otro pilar sobre el que descansaba la actividad de Brunet era la comercialización de la seda de la Ribera y de los productos ultramarinos en la lonja que había establecido en Requena. El balance de los créditos y efectos que tenía en esta ciudad fue elaborado el 31 de mayo de 1793, y su estruc-

¹⁴ .- A.M.V. Tribunal de Comercio. Caja 31, exp. nº 2. El justiprecio y los gastos ocasionados por la madera existente en los diversos parajes puede verse en los fols. 325r-325v. La nota 17ª se halla en el fol. 317v.

tura se ha sistematizado en el cuadro nº 2. Como puede apreciarse, su valor total ascendía a 363.872,16 reales de vellón, lo que representaba el 18,02% del capital activo del conjunto de su negocio. De su examen se desprende que el núcleo fundamental de la actividad que realizaba en Requena era la comercialización de la seda, ya que representaba el 78,9% del valor total de los créditos y efectos de que disponía en ella. En la lonja allí existente tenía 156 libras de seda torcida de diversas calidades. Pero, además, había distribuido otras 364,08 libras a diversos torcedores, lo que revela que era en la propia ciudad donde se realizaban las primeras fases de elaboración de la fibra de seda. No en vano, la información estadística disponible sobre la segunda mitad de la centuria revela la existencia de alrededor de una veintena de tornos, en los que trabajaban 23 maestros, 24 oficiales y 12 aprendices según los datos de 1740. No obstante, a las cantidades indicadas debían añadirse otras 896,17 libras de seda de las que se incautó Juan Penen Díaz el 24 de abril aprovechando la "...persecución de los franceses..." que se produjo en la localidad, según se indica en la nota 10 del balance general, y que consideró como pago de los 6.240 pesos que le debía Brunet. El conjunto de la materia prima disponible ascendía a un total de 1.416,25 libras. Teniendo en cuenta que en 1792 se estimaba en unas 50.000 libras el consumo total de la sedería de Requena, la cantidad indicada pone de manifiesto la importancia de la actividad que desarrollaba Brunet en su abastecimiento. Pero esta circunstancia se aprecia también perfectamente analizando los créditos derivados de la venta de seda, ya que, por sí solos, representaban el 54,76% del valor total de los bienes de que disponía en la ciudad. Sus deudores eran un total de 29 personas o razones sociales que tenían pendientes de pago cantidades muy elevadas (ver cuadro nº 3), ya que en 8 casos se superaban los 10.000 reales de vellón y en otros 17 estaban comprendidas entre los 1.000 y los 10.000 reales. Entre sus miembros se encontraban las familias más representativas del comercio de tejidos de seda de la ciudad, como los Monsalve, López Ochando, Ibáñez, Moral, etc. A ellos cabría añadir los Penen o los Herrero, que, como se ha indicado anteriormente, figuraban en el balance como acreedores de Brunet y lograron cubrir la mayor parte de sus créditos apropiándose de la seda o de los vales que se hallaban en poder de su factor. Pero, además de estos indicios, la trascendencia que tenía su actividad para la sedería local se aprecia perfectamente en el contenido de la carta que dirigió el 21 de julio de 1793 uno de sus fabricantes a la compañía de Manuel Hurtado de Valencia. Basilio Sáez, que figuraba como deudor de 9.271,72 reales de vellón por venta de seda, indicaba expresamente en ella que "...lo que he podido rastrear es que, si somos en ésta 30 fabricantes, los 25 somos deudores de Brunet...". Su testimonio parece bastante exacto, ya que en las relaciones de finales del siglo XVIII el número de comerciantes-fabricantes

**EL COMERCIO VALENCIANO CON EL INTERIOR PENINSULAR EN EL S. XVIII:
LOS NEGOCIOS DE LA COMPAÑÍA DE CLAUDIO JOSÉ BRUNET EN ALZIRA Y REQUENA**

Nombre del deudor	Reales de vellón
Checa, Blas	28.412,74
Matta, Casimiro	24.600,03
Monsalvé, D. Josef e hijos	21.271,59
López Ochando, Josef	17.045,27
Mata, Guillermo	14.595,64
Ibañez, Nicolás	11.534,81
Mata, Ramón	10.551,91
López, Bernardo	10.162,26
Saez, Basilio	9.271,72
Cabanes, Andrés menor	5.997,62
Lacuesta, Juan Antonio	4.739,76
López, Lorenzo	4.584,85
Ibañez, Francisco menor	4.447,12
Gallego, Francisco	4.117,96
Moral, Gregorio	3.979,17
Vicente, Silvestre	3.192,47
Cabanes, Nicolás	2.807,22
Roda, Pasqual	2.736,63
Cantero, Eusebio	2.455,59
Zorrilla, Miguel	2.336,25
Pérez Correjas, Francisco	2.112,19
Ibañez, Francisco mayor	2.060,74
García, Fernando	1.677,18
García Arguy, Antonio	1.400,47
Ruiz, Francisco	1.017,98
Moral Herrero, Nicolás	984,03
Solano, Nicolás	655,12
Valle, Josefa	385,88
Iranzo, Martín y Diego hermanos	104,78
Total de los 29 deudores	199.238,96

Cuadro 3: Relación de los créditos derivados de la venta de seda en Requena según el balance del negocio de Claudio José Brunet en 1793, (datos en reales de vellón).

oscila entre los 31 y 35, los cuales controlaban la mayor parte de la actividad llevada a cabo por alrededor de 500 ó 600 telares existentes. Si en el balance confeccionado aparecen como deudores por venta de seda 29 de ellos, no cabe duda que Brunet puede ser considerado como uno de los principales abastecedores de la sedería de Requena¹⁵.

La intensidad de los vínculos que el negocio de Brunet había creado en Requena le indujo a la apertura de una tienda en la localidad, la cual era administrada por un factor de origen francés, Juan Marchan. De esta forma, contribuyó a la superación de los métodos tradicionales de comercialización de carácter periódico (en ferias y mercados) y ambulante, insertándose en el proceso de creación de establecimientos permanentes

que se produjo en las ciudades y áreas más dinámicas a lo largo del siglo

¹⁵.- La relación de comerciantes-fabricantes de finales de la centuria puede verse en PIQUERAS, J., "La sedería de Requena...", p. 85. La carta de Basilio Sáez a la que se alude en el texto se halla en A.M.V. Tribunal de Comercio. Caja 230, exp. n° 2, fols. 12r-12v.

XVIII¹⁶. Su ascendencia francesa, junto con el propio origen del factor encargado de su administración, ratifica el destacado papel que solieron jugar en aquel sentido los comerciantes de dicha procedencia. No obstante, la tienda aludida no tenía aún un carácter especializado, como era habitual cuando el proceso se hallaba bastante evolucionado. Como puede apreciarse en el cuadro nº 4, el núcleo básico de la actividad descansaba en la venta al por menor de tejidos y de otros géneros textiles. Pero, junto a ellos, se comercializaban también productos alimenticios de origen ultramarino, como bacalao, cacao de Caracas, azúcar o especias. Los curtidos tenían, así mismo, una presencia importante, destacando los cordobanes, la piel de ante y la suela para el calzado. La mercería estaba constituida exclusivamente por abanicos, mientras que el papel era de estraza, es decir, de carácter muy ordinario y utilizado fundamentalmente para embalar los productos. Entre los diversos géneros textiles, eran los pañuelos de seda, lino y algodón los que tenían una presencia más destacada, junto con las mantas y el hilo para coser. Pero no cabe duda que el producto más importante que se comercializaba en la tienda eran los tejidos, reflejando la creciente demanda que existía de los artículos que ponían de manifiesto en mayor medida el elevado grado de complejidad de la realidad social de la localidad.

Tipo producto	Reales. Vellón	%Total
Tejidos	23.621,85	60,30
Otros textiles	5.041,56	12,87
Alimentación	6.019,50	15,37
Curtidos	4.334,56	11,07
Mercería	147,00	0,38
Papel	7,21	0,02
Total	39.171,68	100,00

Cuadro 4: Relación de los créditos derivados de la venta de seda en Requena según el balance del negocio de Claudio José Brunet en 1793, (datos en reales de vellón).

La tipología de los tejidos existentes en la tienda (*ver cuadro nº 5*) revela, no obstante, que la demanda tenía aún un carácter bastante tradicional. El núcleo fundamental estaba constituido por los géneros de lino, que representaban la mayor parte de la extensión, aunque la proporción que suponían sobre el valor era muy inferior debido al reducido precio que solían tener estos productos. Se trataba, básicamente, de lienzos ordinarios elaborados en el propio territorio valenciano, destacando los de Alzira, o tejidos de lino importados, sobre todo, de Francia, como creas, lavales, ruanes, etc. Se destinaban a la satisfacción de un consumo básicamente popular, ya que el precio medio era de 6,83 reales por vara, superándose raramente los 10 reales. Aunque los géneros de lana tenían una extensión inferior, represen-

16.- El contexto general de este proceso puede verse en TORRAS, J. e YUN, B. (dirs.), *Consumo, condiciones de vida y comercialización. Cataluña y Castilla, siglos XVII-XIX*, Ávila, 1999.

**EL COMERCIO VALENCIANO CON EL INTERIOR PENINSULAR EN EL S. XVIII:
LOS NEGOCIOS DE LA COMPAÑÍA DE CLAUDIO JOSÉ BRUNET EN ALZIRA Y REQUENA**

taban la proporción más elevada del conjunto de los productos atendiendo a su valor. Muchos de ellos se destinaban también al consumo popular, como las bayetas ordinarias de origen valenciano o las estameñas castellanas. Pero también existían partidas importantes de paños de mediana y alta calidad para atender la demanda de las categorías sociales superiores. Cabe destacar, entre ellos, la presencia de paños 24no y 26no originarios de Alcoy, con un precio de entre 30 y 35 reales por vara, así como del 30no procedente de Bokairente, valorado en 44 reales por vara. No cabe duda que su existencia reflejaba tanto el vigor de la actividad manufacturera que se estaba desarrollando en ambas localidades, como el papel jugado por los comerciantes valencianos en su comercialización hacia el resto de la península. También de calidad media-alta eran los géneros de lana importados, como las bayetas inglesas o el grenoble y las lilas francesas. Los géneros de seda estaban representados básicamente por las 31,75 varas de paño de seda negro de origen desconocido que se valoraron al precio de 25 reales por vara. Pero la tendencia más reveladora es la existencia de los géneros de algodón, cuya presencia es, no obstante, bastante modesta. Aparte de las muselinas e indianas de origen desconocido, cabe destacar la existencia de 59 varas de bombasi de Barcelona y de 10,5 varas de cotonía de Filipinas. Ambas partidas reflejan muy bien tanto el origen asiático de la moda que potenció la difusión de dicha fibra en la Europa del siglo XVIII, reforzada en el caso español con la creación de la Compañía de Filipinas en 1785, como el fabuloso desarrollo que adquirió su manufactura en la Cataluña de la época. De todas formas, la proporción que suponían los géneros de algodón en la tienda de Brunet es mucho más modesta que la que se ha apreciado en las tiendas estudiadas en la Ribera del Xúquer por Daniel Muñoz, sobre todo en las regentadas por mercaderes de origen maltés, que fueron los que contribuyeron en mayor medida a su difusión¹⁷. Sistematizando el origen conocido de los géneros textiles existentes en la tienda de Brunet (*ver cuadro*

Fibra	Varas	%Total	Valor	%Total	Precio medio
Lino	1.194,00	50,16	8.155,35	34,52	6,83
Lana	911,00	38,27	10.958,68	46,39	12,03
Algodón	216,75	9,11	3.307,85	14,00	15,26
Seda	35,25	1,48	913,76	3,87	25,92
Lana-seda	13,50	0,57	236,21	1,00	17,50
Cañamo	10,00	0,42	50,00	0,21	5,00
Total general	2.380,50	100,00	23.621,85	100,00	9,92

Cuadro 5: Tipología de los tejidos existentes en la tienda de Requena según el balance del negocio de Claudio José Brunet en 1793 (extensión en varas castellanas y valor en reales de vellón).

nº 6), se puede concluir que su establecimiento jugó un papel importante en la comercialización de los tejidos españoles, con una significativa presencia de los elaborados en los centros manufactureros más dinámicos del sur del territorio valenciano y de Cataluña. El resto eran géneros de calidad media-alta de procedencia básicamente francesa y, en menor medida, inglesa. Por tanto, aunque redistribuyó sobre todo géneros importados, contribuyó también a la comercialización de los de origen nacional.

Origen	Varas	% Total	Valor	%Total
Reino de Valencia	378,25	15,89	4.580,06	19,39
Albarracín	23,00	0,97	345,00	1,46
Andalucía	65,00	2,73	406,24	1,72
Castilla	319,50	13,42	2.587,44	10,95
Cataluña	66,75	2,80	1.178,24	4,99
Filipinas	10,50	0,44	262,21	1,11
Flandes	8,00	0,34	108,00	0,46
Francia	902,25	37,90	7.222,29	30,57
Inglaterra	103,50	4,35	1.538,76	6,51
Países Bajos	37,50	1,58	281,24	1,19
Desconocido	466,25	19,59	5.112,38	21,64
Total general	2.380,50	100,00	23.621,85	100,00

Cuadro 6: Procedencia de los tejidos existentes en la tienda de Requena según el balance del negocio de Claudio José Brunet en 1793 (extensión en varas castellanas y valor en reales de vellón).

17.- MUÑOZ, D., "Comercio textil en la Ribera del Júcar (siglos XVII-XVIII). El interior de una tienda de tejidos", en Vercher, S. (ed.) *Actes de l'XI assemblea d'Història de la Ribera*, Corbera, 2008, pp. 255-267. Sobre la evolución experimentada en Cataluña, ver TORRA, L., "Las "botigues de teles" de Barcelona: aportación al estudio de la oferta de tejidos y del crédito al consumo (1650-1800)", en Llopis, E., Torras, J e Yun, B. (eds.), *El consumo en la España pre-industrial*, número extraordinario de la *Revista de Historia Económica*, Año XXI, Madrid, 2003, pp. 89-105.

**EL COMERCIO VALENCIANO CON EL INTERIOR PENINSULAR EN EL S. XVIII:
LOS NEGOCIOS DE LA COMPAÑÍA DE CLAUDIO JOSÉ BRUNET EN ALZIRA Y REQUENA**