

Índice

Agradecimientos	11
Abreviaturas frecuentes	15
Prólogo	17
Introducción	21
A. Delimitación del tema	21
B. Historiografía sobre el tema: estado de la cuestión	25
C. Fuentes y metodología	33
Capítulo 1. La población de los concejos y villas costeras en el siglo XVIII	45
1.1. Las fuentes de análisis demográfico. Tipología y localización.	45
1.2. La población de los concejos y su evolución en la Edad Moderna. Los censos de población	56
1.2.1. La población de los concejos entre el siglo XVI y mediados del siglo XVIII ...	57
1.2.2. La población en la segunda mitad del siglo XVIII. Del Catastro de Ensenada al Censo de Godoy	77
1.3. Estudio particular de la población de los concejos y su evolución	91
1.4. La población de las villas y el índice de urbanización	128
1.5. La población eclesiástica. Clero secular y regular en la costa asturiana	188
1.5.1. El clero secular	193
1.5.2. El clero regular	208
Capítulo 2. Estudio económico y social de los concejos y villas marítimas en la segunda mitad del siglo XVIII	223
2.1. Las villas marítimas. Su origen medieval	224
2.2. La infraestructura portuaria en el siglo XVIII	231
2.2.1. Provincia de Ribadesella	235
2.2.2. Provincia de Avilés	255

2.3. El problema de las reservas forestales en la costa	290
2.4. La pesca. Causas de la crisis	302
2.4.1. La pesca marítima	304
a) La matrícula del mar	306
b) Escasa tecnología y capitalización del sector pesquero.	319
c) Los Gremios del Mar y su endeudamiento	326
d) Otros problemas de tipo fiscal. El estanco de la sal y los derechos de particulares sobre la pesca	340
2.4.2. La pesca en las rías y los conflictos entre matriculados y terrestres	343
2.4.3. El marisqueo	356
2.5. La actividad manufacturera a mediados del siglo XVIII	359
2.5.1. Industrias de transformación y manipulación de alimentos.	365
a) Elaboración del pan. Molinos y panaderías	366
b) Lagares de sidra	379
c) Otros alimentos	385
d) Pesquerías	390
2.5.2. Las manufacturas textiles:	397
a) Trabajadores del textil: hilanderas, tejedoras y sastres	399
b) Los artefactos y su modernización.	409
2.5.3. El trabajo de pieles y cueros: zapatería, tenería y similares.	416
2.5.4. El trabajo de la madera	422
2.5.5. Cerámica	435
2.5.6. Sector de la construcción.	438
2.5.7. La metalurgia	446
a) La manufactura del cobre	449
b) El trabajo del hierro. La siderometalurgia y su fracaso final	453
2.6. La actividad comercial	477
2.6.1. Mercado interior	478
a) Mercados y ferias	480
b) Arrieros y trajineros.	488
c) Comercio mayorista y minorista: tratantes y mercaderes. Los comerciantes de tienda abierta	493
2.6.2. Mercado extrarregional	520
a) Por tierra	521
b) Cabotaje.	522
2.6.3. Mercado exterior.	535
a) Europa	538
b) América	554
2.7. Otros servicios	561
2.7.1. Oficiales de la administración central y municipal.	562

2.7.2. Profesiones liberales	567
2.7.3. Servicio doméstico. Otros	592
2.7.4. La pobreza	600
Capítulo 3. Las clases privilegiadas. El poder económico. Poder político y gobierno de los concejos	609
3.1. El poder económico	609
3.1.1. Los mayores hacendados de los concejos	610
3.1.2. Patrimonio económico de los linajes locales	620
3.1.3. Patrimonio económico del clero secular y regular: rentas y diezmos	643
3.2. Poder político y gobierno de los concejos	649
3.2.1. El proceso de oligarquización	652
a) La compra de oficios por los linajes locales en los siglos XVI y XVII	653
b) Transmisión de los oficios: herencia, compra a particulares, renuncia y acceso por matrimonio	672
3.2.2. Formas de gobierno: las variantes sobre el modelo de municipio castellano	688
3.2.3. Las reformas. La democratización del sistema desde 1767: el síndico personero y el diputado del común	711
3.2.4. La crisis del régimen municipal	719
a) La mecánica interna del Ayuntamiento. La asistencia de los regidores	719
b) Las elecciones de los oficios municipales: El sistema electoral. Conflictividad en torno a las elecciones y a la representatividad social	743
Conclusiones / Conclusions	763
Bibliografía	783
Anexo	807

Introducción

A. DELIMITACIÓN DEL TEMA

La presente obra, titulada *Las villas marítimas del Principado de Asturias a finales del Antiguo Régimen (1750-1810)*, tiene por objeto alcanzar un mejor conocimiento de la situación de estas localidades del litoral asturiano a finales de la etapa ilustrada a través del estudio de su demografía y su economía, el análisis social de sus oligarquías locales y en el plano institucional, de sus gobiernos municipales. El objetivo básico de esta obra es analizar el grado de atraso económico de las villas y concejos de la fachada marítima asturiana en una etapa clave para el despegue económico como fue la correspondiente a los decenios finales del Antiguo Régimen, más concretamente los años 1750 a 1810. Si bien es un periodo concebido tradicionalmente como de crecimiento, los comienzos de la investigación realizada permitieron constatar algunos indicios que apuntaban en un sentido sutilmente diferente, al menos en cuanto a la sociedad y la economía. El estudio de la actividad económica de las villas portuarias asturianas en este periodo constituye uno de los núcleos fundamentales de esta obra, pues deben verificarse los indicios de dicha crisis, que parece manifestarse en múltiples aspectos. Requiere atender especialmente a la actividad marítima, pesquera, industrial y comercial, como rasgo distintivo de la economía de estas localidades, pretendiendo ofrecer un diagnóstico de la misma. Otra manifestación indiciaria de dicha crisis planea sobre las instituciones locales, cuyo estudio supone un complemento necesario al conocimiento de la realidad demográfica y económica. Interesa la comparación de Asturias con el noroeste atlántico y demás regiones cántabras: Galicia, Cantabria y provincias vascas¹. Este es el objeto principal de esta obra que se presenta y se desglosa en unos objetivos concretos:

¹ El tratamiento de los territorios cántabros trata de ajustarse a su realidad histórica e institucional en el periodo en el que son objeto de estudio. Tanto el reino de Galicia como el Principado de Asturias eran ya entonces entes político-administrativos definidos y territorialmente bien reconocibles y delimitados. Por su parte, el actual territorio de Cantabria (también denominado *Santander*, *Montaña* o *Asturias de Santillana*) ofrece mayores dificultades de individualización por cuanto ni estaba definido como tal ni su configuración era asimilable a la presente, sino que el mismo se encontraba a mediados del siglo XVIII fragmentado en diferentes entes político-administrativos, incluidos a su vez en la Intendencia de Burgos. Los proyectos de unificación cántabros se iniciaron desde el *partido de las Cuatro Villas* y desde la *provincia de los Nueve Valles*. Este último dio lugar a la provincia de Cantabria en 1778, pero esta carecía de una diputación y no incluía la comarca de Campoo. Fue Santander quien de forma tardía

1. Se analizará la evolución demográfica y el grado de urbanización tanto de los concejos como de estas villas de origen medieval, a fin de demostrar los indicios que parecen apuntar a un aumento poblacional durante la segunda mitad del siglo XVIII. En dicha evolución demográfica debe diferenciarse según concejos (tanto los que vieron crecer su población y en qué medida como aquellos que incluso eventualmente registraron pérdidas), en especial el impulso y desarrollo de Gijón al final del periodo. Igualmente, cabe establecer ritmos y diferencias en el incremento demográfico aludido que tendría, *a priori*, un punto de inflexión en el último cuarto de la centuria, momento a partir del que parece ralentizarse, en consonancia con otros indicios que permiten atisbar la existencia de una crisis económica.
En este sentido, debe valorarse especialmente el grado de impacto de la emigración asturiana como válvula de escape de la presión demográfica y atraso económico, así como sus destinos hacia el resto de regiones españolas y América.
2. A continuación, y dentro de un estudio ya de carácter económico, es esencial el conocimiento de la situación de las infraestructuras, especialmente los puertos de mar y los problemas que estos presentaban. Destaca el ascenso del puerto de Gijón como centro mercantil del Principado, lo que requiere examinar sus razones y motivaciones.
3. Debe analizarse el sector pesquero y el volumen de la pesca, tras la crisis de la actividad ballenera, analizando sus causas, especialmente la *matrícula del mar*, exigida a las poblaciones marítimas. Es interesante valorar la presión fiscal que se presume excesiva y los derechos de particulares que impedían la libertad de pesca en las rías. A diferencia del caso gallego, la ausencia de una industria pesquera motivada por el atraso técnico y falta de capitales se cree que lastró las posibilidades de progreso de Asturias, aunque son de interés las propuestas planteadas por el gobierno y los ilustrados. Igualmente, resulta necesario evaluar el impacto de las sucesivas guerras de la segunda mitad del siglo XVIII sobre el comercio y economía asturianos, así como analizar la crisis del sector en relación con la disminución del número de pescadores y la pobreza de los mismos.
4. Es necesario estudiar la actividad comercial de estas villas marineras a través del tráfico producido en torno a sus ferias y mercados, el peso de la arriería, así como el comercio interior y el de cabotaje. Se analizarán las importaciones y exportaciones, que explican la posible dependencia asturiana respecto a otras economías de la costa noratlántica y cantábrica, como la gallega y la vasca. Por su parte, a partir de 1778 interesa poner el foco en los cambios derivados de la apertura al comercio americano.
5. Se analizará un grupo social importante en la sociedad del litoral asturiano de finales del Antiguo Régimen: la *burguesía* mercantil, concentrada especialmente en Gijón

capitaneará ese proceso, con la creación en 1801 de la provincia homónima, definitivamente restaurada en 1833 y de la que estarían excluidas las Peñamelleras y Ribadedeva, incorporadas en la misma fecha a la provincia de Oviedo. Respecto a las provincias vascas, cada una de ellas (el señorío de Vizcaya, Guipúzcoa y Álava) mantenían entonces sus propios fueros e instituciones (juntas y diputaciones), aun vinculadas a la misma Corona.

- y Puerto de Vega, con su mentalidad, valores y comportamiento, así como sus diferencias y analogías con la existente en el resto del Cantábrico, en cuanto a capitales o espíritu empresarial. Se valorará especialmente su grado de importancia y evolución.
6. Otro aspecto importante es el análisis de las actividades manufactureras, evaluando su diferente peso relativo, según ramas de actividad, en los concejos de las tres áreas costeras del Principado. Sobre todo, observar el grado de importancia de la industria textil en torno al lino, importante en el conjunto de Asturias, y la del hierro en el occidente de la región y su desarrollo posterior, insuficiente para el despegue de la industrialización a finales de siglo, cuyas causas habría que analizar y —con especial interés— la diferencia con la evolución vasca.
 7. Resulta de interés comprobar si desde un punto de vista dinámico existió una cierta recuperación demográfica y económica en la Asturias costera de la segunda mitad del siglo XVIII, comparándola con la producida en la primera mitad del mismo, así como averiguar sus causas de fondo, para lo que habrán de examinarse sus presupuestos de base, tales como el agotamiento del modelo del maíz, crisis demográficas y agrarias, epidemias, infraestructuras deficientes o desequilibrio de la propiedad de la tierra, entre otros.
 8. Se estudiará la estructura socioprofesional de las villas que son objeto de análisis, incluyendo los grupos sociales existentes en ellas, como la elite nobiliaria y clerical al tiempo que los artesanos, el servicio doméstico y otras clases productivas, así como evaluar el importante problema de la pobreza.
 9. Ha de analizarse la organización político-institucional de los concejos marítimos asturianos, incidiendo tanto en sus peculiaridades como en aquellos puntos comunes con otras villas cantábricas. Examinar las oligarquías locales, básicamente nobiliares, tratando de establecer variantes sobre el modelo municipal de base castellana. Aspecto interesante sería evaluar los cambios políticos locales derivados de la reforma carolina, que conlleva una cierta pérdida de poder nobiliario. Por último, considerar las implicaciones, a menudo negativas, de la oligarquización existente en el plano municipal.

Por lo tanto, detallados así los objetivos concretos de esta obra, el presente estudio se circunscribe a un marco espacio-temporal concreto, que conviene clarificar con la precisión debida desde el principio.

En el espacio, este trabajo comprende las villas cabeceras de los distintos concejos marítimos que formaban parte del Principado de Asturias en el siglo XVIII. Solo se atenderá a aquellas que mantienen puerto, pero la adopción de este criterio obliga a realizar una serie de puntualizaciones y matices. Por una parte, la regla general es que estas villas marítimas dispongan de las infraestructuras portuarias más importantes en sus respectivos concejos que, además, están localizadas en el tejido urbano de la propia villa; son los casos de Llanes, Ribadesella, Gijón, Candás, Luanco, Avilés y Luarca. Sin embargo,

y a pesar de que algunas villas costeras tienen puertos integrados en su casco urbano o sus inmediaciones, los mismos no eran los principales de sus municipios en los casos de Villaviciosa (El Puntal), Navia y Castropol, donde los referentes fueron respectivamente los de Tazones, Puerto de Vega y Tapia. Por lo tanto, deben analizarse también estos puertos en el estudio que se presenta, además de los de sus respectivas villas cabeceras. Asimismo, otras dos villas no se localizan sobre la costa misma, careciendo por consiguiente de puerto de mar, que está situado en otra localidad del concejo: son los casos de Lastres y Cudillero, principales puertos de mar de las villas y concejos de Colunga y Pravia. También deben sumarse a este examen dos villas más que, como cabeceras de cotos señoriales, albergaban puertos de cierta entidad; Muros de Nalón (San Esteban de Pravia) y Figueras. Por otra parte, se excluyen del análisis —salvo algún dato muy excepcional y siempre justificado— aquellas jurisdicciones que carecían de puerto de mar o que disponiendo de alguno en su territorio (Ortiguera, Viavélez) no pasaban de ser concejos cuya economía era netamente rural; Caravia, Castrillón, Coaña y El Franco. Dentro de las villas así seleccionadas para su análisis, debe contemplarse como punto de partida la dimensión costera de las mismas —característica que las une bajo una misma cultura e idiosincrasia marinera— estudiándose sus circunstancias específicas. En resumen, serán objeto del estudio que se presenta las villas de Llanes, Ribadesella, Colunga, Villaviciosa, Gijón, Candás, Luanco, Avilés, Pravia, Luarca, Navia y Castropol, así como los concejos de los cuales eran entonces cabeceras de jurisdicción y las localidades de Lastres, Tazones, Cudillero, Puerto de Vega y Tapia, más las villas de Muros y Figueras, con sus respectivos cotos. Los mapas 1-12 del anexo reproducen el espacio geográfico de cada uno de estos concejos durante la segunda mitad del siglo XVIII.

En cuanto al territorio de los municipios resulta necesario advertir que se contempla desde el punto de vista de los concejos históricos, no de los actuales, lo que conlleva necesarias puntualizaciones en los casos de Gozón, Pravia, Navia y Castropol. En Gozón se incluía la parroquia de Navarro, unida a Avilés desde 1924. Los actuales concejos de Cudillero y Soto del Barco se adscribían entonces a Pravia, como el concejo de Villayón y una parte de la parroquia de La Montaña de Rionegro lo estaban a Navia y los actuales municipios de Tapia y Vegadeo a Castropol. Asimismo, dos cotos señoriales se vinculaban puntual y justificadamente a dos de ellos, pese a que en este estudio se contemplarán en la medida de lo posible como diferenciados, por cuanto sus cabeceras político-administrativas eran villas con puerto: Muros en Pravia y Figueras en Castropol. Finalmente, algunos cotos estaban enclavados en concretos concejos, casos de Carrandi en Colunga, Valdediós y Poreño en Villaviciosa, Natahoyo y Granda en Gijón, Bocamar, Pronga, Quinzanas, Ranón, Villavaler y Luerces en Pravia y La Veguina y Montealegre en Castropol.

En el tiempo, este estudio se centra, fundamentalmente, en el período comprendido entre los años 1750 y 1810 (reinados de Fernando VI, Carlos III y Carlos IV), que marcan el final del Antiguo Régimen en España. La etapa escogida se presenta como un bloque

coherente, analizando las coyunturas demográfica y económica de la Asturias de aquel tiempo, tan íntimamente relacionadas. Es también el período en donde se pueden visualizar los intentos de reforma, propuestas e iniciativas planteadas tanto por los ilustrados asturianos como por el gobierno central.

B. HISTORIOGRAFÍA SOBRE EL TEMA: ESTADO DE LA CUESTIÓN.

En atención a los distintos temas abordados, conviene hacer una mención de síntesis a las principales obras, escuelas y autores que apoyan el trabajo realizado, siendo necesario distinguir la producción bibliográfica publicada, a cuatro niveles.

Teniendo en cuenta que el presente estudio se adscribe al ámbito de la historia urbana², destacan sobre esta materia en el plano internacional los diferentes estudios que viene realizando el *Centre for Urban History (CUH)* de la Universidad de Leicester, referente británico en esta materia y con especialistas de la talla de Rosemary Sweet³. En el Reino Unido, y ya más orientado hacia una vertiente netamente económica, destaca también el *Centre for Maritime Historical Studies (CHMS)* de la Universidad de Exeter, con trabajos específicos sobre el medio marino y un equipo dirigido por María Fusaro⁴. Asimismo, historiadores británicos están trabajando la temática comercial y mercantil atlántica, también en el ámbito español, como Perry Gauci (Universidad de Oxford)⁵.

² Un clásico es Bernard Lepetit: *Les Villes dans la France moderne (1740-1840)*, París: Albin Michel, 1988.

³ Su propio trabajo de tesis doctoral Rosemary Sweet: *The Writing of Urban Histories in Eighteenth-Century England*, Oxford: Clarendon Press, 1997. Asimismo, Rosemary Sweet: «The Historic Built Environment and the Conceptualization of urban space in Britain and Italy c. 1700-1830», en Michel Pauly; Martin Scheutz (eds.), *Cities and Their Spaces. Concepts and Their Use in Europe*, 2014, Colonia-Weimar-Viena: Böhlau, 2014, pp. 183-193; «Borough Archives and the Preservation of the Past in Eighteenth-Century Towns», en Jean Philippe Genet; François-Joseph Ruggiu (eds.), *Du papier à l'archive, du privé au public. France et îles Britanniques, deux mémoires*, París: Publications de la Sorbonne, 2011, pp. 129-148; «Corrupt and Corporate Bodies. Attitudes to Corruption in Urban Government in Eighteenth-Century Towns», en James Moore; John B. Smith (eds.), *Corruption in Urban Politics and Society, Britain 1780-1950*, Londres: Routledge, 2007, pp. 41-56. Sobre género y mundo urbano véase esta misma autora en colaboración con Penélope Lane: *On the Town. Women and Urban Life in Eighteenth-Century England*, Aldershot, Hampshire, England; Burlington, VT, USA: Ashgate, 2003.

⁴ María Fusaro: «Cooperating Mercantile Networks in the Early Modern Mediterranean», *Economic History Review*, 65 (2), 2012, pp. 701-718. «'Migrating Seamen, Migrating Laws'? an Historiographical Genealogy of Seamen's Employment and States' Jurisdiction in the Early Modern Mediterranean», en Albrecht Cordes; Stefania Gialdroni (eds.) *Migrating Words, Migrating Merchants: Migrating Law*, Leiden: Brill, 2019, pp. 54-83. Con Richard J. Blakemore; Benedetta Crivelli; Kate J. Ekama; Tijl Vanneste; Jan Lucassen; Matthias van Rossum; Yoshihiko Okabe; Per Hallén; Patrick M. Kane: «Entrepreneurs at sea: Trading Practices, Legal Opportunities and Early Modern globalization», *International Journal of Maritime History*, 28 (4), 2016, pp. 774-786. Esta misma autora en colaboración con Bernard Allaire; Richard J. Blakemore; Tijl Vanneste: *Law, Labour, and Empire: Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, Londres: Palgrave Mcmillan, 2015. Adscrito al *Centre for Maritime Historical Studies*, véase James Davey: «Navigating State and Society: New Naval Histories of the Long Eighteenth Century», *English Historical Review*, 133, 565, 2018, pp. 1546-1562.

⁵ Vinculado al comercio hispanobritánico, véase José Ignacio Martínez Ruiz; Perry Gauci: *Mercaderes ingleses en Alicante en el siglo XVII*, Alicante: Universidad de Alicante, 2008. En el ámbito británico, Perry Gauci ha vinculado sus estudios sobre la política al campo socioeconómico y ha publicado, en colaboración con Elaine Chalus: *Revisi-*

En el estudio del comercio atlántico durante la Edad Moderna en los Países Bajos sobresale muy especialmente el *Institute for History* de la Universidad de Leiden, donde los trabajos de Cátia Antunes y su equipo son punteros y vanguardistas en el estudio de las redes comerciales internacionales europeas⁶. En esta línea, puede citarse entre otros a Leos Müller (Universidad de Estocolmo) que investiga el comercio sueco en el siglo XVIII a través de sus embajadores y cónsules, así como su vinculación con España⁷. Debe tenerse en cuenta la asociación internacional de Historia Urbana y la revista *Urban History*, que son referentes en el estudio de la disciplina.

A nivel general, en España se pueden destacar varias publicaciones relativas a la vida urbana, especialmente relacionadas con el mundo atlántico y cantábrico, entre ellos las de Ramón Lanza García, José Ignacio Fortea Pérez, Ramón Maruri Villanueva, Carlos Martínez Shaw, Aingeru Zabala Uriarte, entre otros, siendo su producción obras de contenido fundamentalmente económico⁸. En cuanto al análisis social, destaca Roberto

ting the Polite and Commercial People. Essays in Georgian Politics, Society, and Culture in Honour of Professor Paul Langford, Oxford: Oxford University Press, 2019. Perry Gauci estudia el ámbito comercial británico en *The Politics of Trade. The Overseas Merchant in State and Society (1660-1720)*, Oxford: Oxford University Press, 2001 y es quien más específicamente se ha centrado en el análisis de la city de Londres y en *William Beckford: First Prime Minister of the London Empire*, Yale: Yale University Press, 2013, *Emporium of the World. The Merchants of London, 1660-1800*, Londres: Hambledon Continuum, 2007.

⁶ Cátia Antunes: «Cross-Cultural Business Cooperation in the Dutch Trading World. A View from Amsterdam's Notarial Contracts», en *Religion and trade. Cross-cultural exchanges in world history, 1000-1900*, Oxford: Oxford University Press, 2014, pp. 150-168; «The Portuguese Maritime Empire: Global Nodes and Transnational Networks», en Rolf Strootman; Floris van den Eijnde; Roy van Wijk (eds.), *Empires of the Sea. Maritime Power Networks in World History*, Leiden: Brill, 2019, pp. 294-311; *Early Modern ports, 1500-1750. Cities, hinterlands and networks*, publicación en línea en <<http://ieeg-ego.eu/en/threads/crossroads/courts-and-cities/catia-antunes-early-modern-ports-1500-1750>> [Consulta: 4/9/2021]. Esta misma autora en colaboración con Amelia Polónia: «Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800. An Introduction», en Cátia Antunes; Amelia Polónia (eds.) *Beyond Empires: Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, Leiden: Brill, 2016, pp. 1-11; y con Susana Münch Miranda; Joao Paulo Salvado: «The Resources of Others: Dutch Exploitation of European Expansion and Empires, 1570-1800», *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 131(3), 2018, pp. 501-522.

⁷ Leos Müller, *Consuls, corsairs and commerce. The Swedish consular Service and Long-Distance Shipping, 1720-1815*, Upsala: Universidad de Upsala, 2004 aborda también la presencia sueca en España e incluye algunas alusiones relativas al ámbito cantábrico a partir del estudio del consulado sueco en El Ferrol, así como una referencia al comercio con Asturias. Esta línea de investigación está siendo continuada por su discípulo, el doctor Martin Almbjär.

⁸ Ramón Lanza García: «Ciudades y villas de la Cornisa Cantábrica en la época moderna», en José Ignacio Fortea Pérez, *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (ss. XVI-XVIII)*, Santander: Universidad de Cantabria, Asamblea Regional de Cantabria, 1997, pp. 165-200. Más en detalle, «Crecimiento demográfico y transición urbana: el caso de la ciudad de Santander, 1752-1930», *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 25, 2005, pp. 117-160; «El puerto de Santander en el siglo XVIII: entre el privilegio y la libertad de comercio», en José Ignacio Fortea Pérez; Juan Eloy Gelabert González (eds.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander: Universidad de Cantabria, 2006, pp. 413-448.

José Ignacio Fortea Pérez; Juan Eloy Gelabert González (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander: Universidad de Cantabria, 2006. A nivel individual, José Ignacio Fortea Pérez: «La ciudad y el fenómeno urbano en el Mundo Moderno: España en su entorno europeo», *Anuario IEHS: Instituto de Estudios Histórico Sociales*, 24, 2009, pp. 111-142; «Las ciudades de la Corona de Castilla en el Antiguo Régimen: una revisión historiográfica», *Revista de Demografía Histórica-Journal of Iberoamerican Population Studies*, 13, 3, 1995, pp. 19-60; «La ciudad y el fenómeno urbano en la España de la Ilustración», en Manuel-Reyes García Hurtado; Ofelia Rey Castelao; Domingo Luis González Lopo (coords.), *El mundo urbano en el siglo de la Ilustración*, 1, 1, 2009, pp. 59-94.

Carlos Martínez Shaw: «La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen», *Ma-*