

LOS INTERCAMBIOS EN LA CATALUÑA DEL SIGLO XVIII *

Josep Maria Oliva Melgar

El siglo de la Ilustración presenta para Cataluña un indudable balance positivo. La afirmación anterior es una simplificación, desde luego. Pero viene obligada por la constatación de progresos que pueden apreciarse desde muchos puntos de vista. Tanto a través del crecimiento de las fuerzas productivas de todo tipo y de la importante movilidad social como a través de la creatividad en algunos campos del pensamiento y del arte -aunque a veces estas manifestaciones catalanas del siglo XVIII hayan sido infravaloradas- los avances son evidentes. Incluso, una vez que quedó atrás la terrible crisis de 1714, se ha de reconocer una estabilidad política que llegó a ser sostenida hasta finales del siglo. Naturalmente, la imagen resultante tiene mucho de claroscuro. Contrástese lo anterior con la clausura impuesta a los centros superiores de enseñanza o con la pérdida de las instituciones tradicionales de autogobierno y la paulatina inserción del Principado en el régimen político de la Monarquía borbónica para ver la otra cara de la moneda.

A una visión como la resumida en líneas tan generales no se ha llegado sin esfuerzo y sin debate. Hizo falta que la historiografía catalana avanzase lo suficiente como para abandonar ciertos tópicos y prejuicios. En cualquier caso, una vez superada desde los años cincuenta la visión ofrecida por la historiografía romántico-nacionalista catalana del siglo XIX y buena parte del XX, un nuevo enfoque, mucho más centrado en

* *Este texto es la conferencia pronunciada por J. M. Oliva en noviembre de 1987 en el marco del segundo ciclo de conferencias Historia moderna, historia en construcción, organizado por el Centre d'Estudis d'Història Moderna "Pierre Vilar". Agradecemos al autor y al dicho centro el permiso para su publicación.*

los aspectos económicos y sociales, presenta un siglo XVIII caracterizado por el crecimiento económico. Me refiero con ello, en primer lugar, a la obra de Jaume Vicens Vives. Para Vicens Vives el siglo XVIII catalán es, sobre todo, un período de progreso económico dirigido por una burguesía mercantil que, una vez puestas las bases para el nacimiento de la Cataluña industrial del siglo XIX, entregará el relevo a la que ya sería su tercera generación burguesa, la de la revolución industrial y el capitalismo.

Ahora bien, la renovación más completa y profunda de nuestra visión sobre el siglo XVIII catalán es obra de Pierre Vilar. Con su *Catalunya dins l'Espanya Moderna* nos hallamos, por primera vez, ante una propuesta totalizadora. Mediante una rigurosa y prolongada investigación, apoyada en una amplísima recopilación de fuentes y en una sólida teoría de la historia extraída del Materialismo Histórico, Pierre Vilar desarrolló un impecable esquema explicativo global. Un modelo general, sustentado a su vez en no pocos análisis microscópicos que, inmediatamente, y por mucho tiempo, se convirtió en el armazón imprescindible en el que las investigaciones posteriores, ladrillos y tabiques colocados según los planos de la genial arquitectura de Pierre Vilar, han venido teniendo cabida.

Así, conocemos bien el modelo de crecimiento de Cataluña en el siglo XVIII. En primer lugar, un importante auge demográfico, con un ritmo de crecimiento medio anual algo superior al 10 por 1.000 y que hace duplicar holgadamente la población del Principado al cabo de la centuria. Una población en aumento que se sustenta sobre una agricultura cuya expansión es uno de los fenómenos más claramente apreciables en la Cataluña del siglo XVIII: multiplicación de las roturaciones de tierras, intensificación de las explotaciones en diversas comarcas, especialización de los cultivos y, finalmente, amplia comercialización del producto agrario, aumento de los precios y, con ello, de las rentas de la tierra. Junto a la expansión agraria, la industrial. En este clima expansivo, buen número de industrias tradicionales se vieron reactivadas contando con las oportunidades ofrecidas por la multiplicación de los intercambios. Y también, sin duda, mucho tuvieron que ver los intercambios en la aparición de nuevos subsectores industriales que, pronto, se revelarían como los de mayor futuro.

Hasta aquí, una somera y escueta descripción, una evocación más que nada, de lo más significativo en el conjunto de las transformaciones económicas del siglo XVIII catalán. En este punto conviene señalar que el crecimiento del siglo XVIII, en su sentido social y económico, había comenzado ya en el último tercio del siglo XVII. Es cierto que recientes investigaciones, como las de Jaume Dantí, han moderado tanto la dureza

de la recesión anterior como el optimismo ante el progreso representado por la recuperación de las décadas finales del seiscientos. Pero permanecen algunos hechos. Carlos Martínez Shaw puso de relieve, en un trabajo publicado en 1980, la importancia adquirida ya en aquellas fechas por la construcción naval. Una activa construcción naval que, como es obvio, está al servicio de un sector comercial que ha adquirido dinamismo y que se encuentra encabezado por mercaderes cuyos nombres y actividades vamos conociendo cada vez mejor. Son, entre otros, los Feu, los Feliu de la Penya, los Durán, los Dalmases, integrantes destacados de una generación mercantil de transición que, como se ha escrito, se sitúa a caballo entre dos siglos, entre dos ciudades -Mataró y Barcelona-, entre dos mares y entre dos dinastías, generación sobre la que las investigaciones de Isabel Lobato nos va ofreciendo ya importantes resultados.

Ahora bien, el análisis de los intercambios no debe quedar cerrado en sus propias fronteras. Esa razón justifica haber comenzado por las evocaciones anteriores. Como explicó Pierre Vilar, el intercambio, el comercio, es consecuencia antes que causa, y no determina el crecimiento por sí mismo; tampoco existiría comercio sin una producción detrás que lo sostuviera. Pero, en el caso de la Cataluña del siglo XVIII, y precisamente por no ser su economía, al menos primordialmente, intermediaria entre otras economías, el comercio, una vez activado, consiguió convertirse, a su vez, en catalizador de la actividad productiva. En atracción creadora. Por eso, el mundo de los intercambios alcanza en Cataluña gran importancia explicativa. De esta forma, el crecimiento económico catalán del Setecientos no puede entenderse bien sin tener en cuenta el impulso extraordinario de las operaciones comerciales y de las otras formas de reproducción del capital mercantil. Esta circunstancia define muy bien uno de los rasgos más característicos de la vida económica del Principado en el siglo XVIII: producir para vender, como señaló Pierre Vilar. En general, y cada vez más conforme avanza el siglo, el productor agrario, el productor industrial prestará más atención al destino comercial de su producto. Tanto el *rabassaire* del *Camp* como el pintor de indias barcelonés tienen sus miras puestas en mercados más o menos mediatos. El salto cualitativo que ésto representa es fundamental. Un país con una agricultura suficientemente comercializada está a las puertas de la revolución industrial. Pero el camino fue largo, no faltaron frenos y los ritmos fueron desiguales. A grandes rasgos, la primera mitad del siglo supone más bien una reconstrucción, poco más que una recuperación que enlaza, pasando por encima del trauma de la implantación borbónica, con la de las últimas décadas del XVII. En cambio, la segunda mitad,

a tenor de lo que sabemos sobre la cuantía de las cifras que alcanzan los intercambios y sobre la naturaleza del comercio de corto radio y del lejano, muchas cosas adquieren un aspecto nuevo y definitivo.

Así pues, el punto de partida es la constatación de un crecimiento económico prolongado, que, sin dejar de verse salpicado por diversos impulsos coyunturales, fue capaz de dar lugar a que la propia producción catalana nutriera en gran medida su comercio exterior y dominara ampliamente en el interior. Ahora se trata ya de abordar, combinando la brevedad necesaria con la profundidad exigible, los problemas relativos a la importancia y características de las diferentes áreas de intercambio de la Cataluña del setecientos. Previamente hay que señalar que el comercio colonial se ha visto considerablemente privilegiado en las investigaciones en relación con los restantes ámbitos. La tenacidad, la decisión y los métodos con los que los más importantes mercaderes catalanes del XVIII se incorporaron a la Carrera de Indias llamaron tanto la atención de los investigadores que este hecho ha convertido al comercio colonial en una de las parcelas mejor conocidas, o menos desconocidas, de la economía catalana del siglo XVIII. El caso es que esta notoria preferencia por el tráfico de Indias -de la que he participado yo mismo- ha retrasado la investigación sobre las restantes direcciones y hasta ha dado lugar a cierto desenfoque. Y, por ello, estamos todavía incapacitados para plantear sobre bases lo bastante sólidas el peso relativo de cada uno de los ámbitos en los que se movió el capital mercantil catalán del siglo XVIII. Donde ahora ha de insistir más la investigación es en los tráficos no coloniales y, seguramente muy en especial, en el comercio interior.

Por aquí habría que comenzar, por la reconstrucción de la insuficientemente conocida y complejísima red de intercambios interiores, por las condiciones del mercado interior catalán a lo largo del siglo. Un segundo ámbito, también poco investigado hasta ahora, es el peninsular, el tráfico hacia y desde el mercado interior español. En tercer lugar, está el conjunto de las relaciones mercantiles exteriores, a su vez subdivididas en diversas áreas, sobre las que varnmos sabiendo más día a día, pero que aún presentan muchos flancos en penumbra. Y, por último, centraré la atención en el comercio colonial, en la participación catalana en la Carrera de Indias, antes y después del fin del monopolio gaditano. Precisamente, el desarrollo de este esquema lineal de los cuatro circuitos de intercambios, al ser finalizado por el colonial, el único de los tráficos en el que hay una acción reformadora con apreciable coherencia por parte de la Administración borbónica, servirá para plantear, al final, algunos de los más agudos y candentes debates en

torno al papel del comercio catalán en la época del llamado reformismo borbónico.

Los intercambios interiores.

Ya he recordado que una parte central de la investigación de Pierre Vilar está dedicada al análisis de las transformaciones agrarias. Entre estas transformaciones, la especialización en la producción y comercialización de vinos y aguardientes en las comarcas litorales y semilitorales es uno de los hechos más señalados, si no el que más. Y no sólo eso. Como puede fácilmente constatarse, la especialización vitícola generó uno de los más poderosos estímulos para la formación e integración del mercado interior. El mecanismo es sencillo, y nace con la demanda de alimentos y de materias primas generada en las comarcas que han sustituido el sembrado por la viña. En el extremo opuesto, ante esa demanda, otras comarcas incrementan la producción y comercialización de importantes excedentes alimenticios. En este sentido, el seguimiento de la coyuntura alcista de los precios agrarios, como indicadores de la presión de la demanda, resulta altamente ilustrativo. Los precios del trigo y del aceite, dos productos tradicionales bien significados, experimentaron alzas moderadas en la primera mitad del siglo. En cambio, desde los años cincuenta en adelante, las subidas de precios de los granos fueron muy importantes. Por su parte, el vino también mantuvo una tendencia claramente alcista en el movimiento de larga duración. En su caso, algunas bruscas oscilaciones coyunturales son explicables principalmente por dificultades ocasionales en su comercialización en el exterior, no siempre matizadas por el recurso a la destilación y comercialización como aguardientes. Pero lo que aquí interesa es que, como resultado de todo ello, este movimiento alcista general de los precios agrarios, además de expresar el impulso demográfico, sirva para sostener la hipótesis de un notable incremento de la comercialización interior de la producción agraria catalana.

Pero contamos con más indicadores que avalan la progresiva vertebración del mercado interior catalán. A través de estos indicadores podrá afirmarse que, hacia 1780, la economía interior catalana aparece ya dominada por un activo sistema de intercambios a corta distancia a lo que se añadirá, además, la influencia en el interior de algunas grandes exportaciones e importaciones. En esas últimas décadas del siglo se percibe con claridad la dependencia recíproca ya establecida entre diversas comarcas, ninguna de las cuales se autoabastece del todo, y algunas de las cuales ya están muy especializadas. Pierre Vilar, principalmente a partir de informaciones no cifradas y de carácter

literario -casi las únicas disponibles- pudo recoger una buena serie de datos de mucho interés. Por ejemplo, el conjunto del corregimiento de Tarragona, al dedicar su agricultura a los cultivos mediterráneos de exportación, necesita satisfacer sus necesidades de granos con importaciones. Muchos de estos granos son aragoneses, que por el Ebro afluyen continuamente hacia Tortosa, desde donde son reexpedidos por mar y distribuidos por los núcleos de población de la costa. Ahora bien, a los trigos aragoneses suelen acompañar los que proceden de los confines occidentales de Cataluña, ésto es, del *Segrià* y de la *Noguera*. Paralelamente, otros excedentes de granos de la Cataluña occidental también se concentran en mercados importantes como Balaguer, Lleida y Tàrrega. Desde aquí son vendidos con destino a Barcelona o redistribuidos en los mercados secundarios de Cornudella, Montblanc y Valls. Por otra parte, en otros muchos lugares el grano producido sólo alcanza regularmente para seis meses al año. La carencia se cubre con la comercialización de vinos, aceites, frutos secos, hortalizas, maderas, etc. Son casos como los de Berga y Cardona. En ambas ciudades existe una población numerosa y, en ella, muchos *traghers*, cosa significativa. Manresa necesita conseguir las dos terceras partes del consumo de granos en otras comarcas, como el *Lluçanès*, *L'Urgell* o la *Segarra*. En la *plana de Vic*, por el contrario, como ha demostrado Carles Sudrià, es el cereal el que aumenta su superficie bajo el estímulo de la demanda de grano de las comarcas litorales. Como se ve, estos tráficos sobrepasan ya el intercambio puramente local y conforman una intrincada red en la que mulas y carros instrumentan las interrelaciones entre los diversos sectores de la producción catalana y ponen a buena parte de ella en contacto con el exterior.

En contraste con ello, en la Cataluña oriental, húmeda y de hábitat disperso, la del dominio de la masía, la vida agrícola se abre menos a los intercambios regionales. Su universo económico es más cerrado, ciertamente. Pero incluso aquí, este hecho general no impide que desde el *Empordà* se garantice el suministro de madera, maíz, arroz, hortalizas y carne a Barcelona. Y, naturalmente, las comarcas más directamente en contacto con Barcelona o con el mar son las más accesibles a los intercambios y más sensibles a sus efectos. Ya hemos visto que la densa población del *Maresme*, desde Mataró a Blanes, se abastece de trigo desde el interior, además del que afluye por mar. Pero aquí el comercio exterior comienza a dominar el intercambio regional. Esto mismo sucede, claro está, en Barcelona y sus alrededores más inmediatos, donde, en palabras de Pierre Vilar, todo muestra el grado de excitación económica debido al impulso del puerto-capital.

En definitiva, en amplias zonas de Cataluña el producto de la tierra se va convirtiendo a lo largo del siglo XVIII en una mercancía propiamente dicha, en un producto obtenido para el mercado. Algunos indicios de tipo fiscal referentes al consumo y a la circulación permiten afirmar que en la Cataluña del siglo XVIII este proceso de articulación del mercado interno fue rápido. ¿En qué medida lo fue? La medida nos la puede dar la comparación de los precios entre diversas áreas. A mediados del siglo, son todavía considerables los contrastes de precios entre los del interior y los de las comarcas más abiertas al comercio exterior. Tanto a nivel cíclico como estacional, los precios en las comarcas interiores suelen ser más bajos que en el litoral, pero, a su vez, las fluctuaciones estacionales e interanuales son mucho más violentas, en especial a causa de faltar en ellas el elemento compensador de la importación marítima. Sin embargo, al avanzar la segunda mitad del siglo, se puede comprobar una paulatina atenuación de las desigualdades. Esto demostraría que el mercado interior catalán habría ido alcanzando progresivamente un alto grado de integración. Esta es la conclusión general de un trabajo de Ramon Garrabou publicado en 1970 y convertido en clásico. La superposición de las series de precios de Barcelona y de Tàrrega permitió comprobar que la diferencia de nivel entre las dos series se va reduciendo sensiblemente. De una diferencia media del 15,6% durante los años 1732-46 a favor de los precios barceloneses, se pasa a un 8% en 1757-70, baja a sólo un 6,6% en 1771-89 y se ve prácticamente anulada en el período final: el 1,6% en los años 1790-1802. Así, los resultados obtenidos por Ramon Garrabou confirman la validez de la hipótesis formulada por Pierre Vilar. En efecto, los precios de Tàrrega, como posiblemente los de otras comarcas interiores, son inicialmente más bajos y con oscilaciones más agudas, en general, que los de Barcelona. Pero la paulatina disminución de la diferencia entre uno y otro mercado hasta su práctica eliminación demuestra la existencia de un nivel muy importante de intercambios entre las diversas comarcas catalanas afectadas. En especial, entre las de la periferia y del interior. Sin duda, a finales del siglo XVIII se han producido importantes avances en la formación del mercado interior catalán.

Pero los intercambios interiores en la Cataluña del setecientos no se reducen a la comercialización de buena parte del producto agrario. El comercio de manufacturas, en particular el de tejidos, fue también una vía de articulación del mercado interior. En este caso, el instrumento básico fue la *botiga*, especialmente la *botiga de teles*. Este tipo de empresa, que puede ser definida como asociación de capital y trabajo para el comercio al por menor, no es ciertamente una peculiaridad del

comercio interior, entendido como regional. Pero, comenzando por Barcelona y los mayores núcleos de población, estos establecimientos hacen que diversos productos industriales lleguen hasta las localidades catalanas de muy pequeña entidad. Estudiadas a fondo por Pierre Vilar mediante el análisis de ejemplos muy elocuentes, sabemos que las *botigues* se ocupaban preferentemente de la distribución de elaboraciones de la manufactura catalana. Es cierto que no suelen faltar en la trastienda los tejidos extranjeros y algunos productos coloniales; pero, por otra parte, muchas de ellas están directamente relacionadas con la producción industrial a domicilio a través de todos o de alguno de sus socios. Eso es lo que brillantemente ha comprobado Assumpta Muset en los casos de Olesa y de Esparraguera. Y, sin duda, a pesar de la escasa entidad comercial de la mayoría de ellas, la proliferación de estas compañías por toda Cataluña hace pensar que la cifra global de sus operaciones debió ser muy importante. La *botiga* cumple, pues, una función redistribuidora de primer orden.

Contamos con algunas constataciones más. Incluso el ritmo de autorizaciones concedidas para la instalación de hostales y mesones en las carreteras catalanas puede convertirse en un dato de interés. Pierre Vilar halló que hasta 1750 sólo hubo ocho peticiones. En cambio, entre 1753 y 1807 hubo 155 solicitudes. Indudablemente, los períodos de numerosas peticiones -en particular abundan en los años sesenta y setenta- se corresponden claramente con los momentos de mayores impulsos comerciales. De forma parecida se podría sumar a estas consideraciones el auge experimentado en la segunda mitad del siglo por los gremios catalanes especializados en el transporte de mercancías. Otros testimonios paralelos, como el incremento de los precios del transporte terrestre, no hacen sino añadir firmeza a las anteriores conclusiones, avaladas también por trabajos como los de Guillermo Pérez Sarrión y los de Luis Navarro y el equipo de Historia Moderna de Tarragona sobre la Compañía de Aragón, importantísima sociedad encabezada por miembros de la familia Cortadellas y dedicada, entre otros muchos negocios, al comercio interior de granos y otros productos. No obstante, como señalaba más arriba, el ámbito del comercio interior, con los problemas anejos sobre rutas, transportes, arriera, corresponsalías y demás, es uno de los que actualmente padecen un déficit mayor de investigaciones.

El mercado peninsular.

Todavía es mayor, por el momento, nuestro déficit de conocimientos sobre el segundo ámbito propuesto, el del mercado interior peninsular. En cuanto a las relaciones entre la economía catalana del siglo XVIII y el resto de la península nos tenemos que conformar por ahora con generalizaciones y con ejemplos y noticias que permiten poco más que vagas aproximaciones. Hay que reconocer que, en las investigaciones sobre este ámbito, las dificultades son muchas y arduas: las aduanas interiores y puertos secos ya no existen en la práctica, por lo que no se cuenta con fuentes directas de origen fiscal que permitan cifrar un tráfico que vaya desde Cataluña hacia el interior de España. Además, la coexistencia de transportes por tierra y por mar haría aún más inviable por el momento el intento de cálculos globales. De todas formas, a falta de apreciaciones cuantitativas generales, queda la observación microscópica, la cual permitirá razonar sobre las características de este ámbito. Afortunadamente, contamos para ello con algunos datos que, aunque dispersos y muy insuficientes todavía, hacen posible el acercamiento a estos problemas y hasta avanzar algunas hipótesis.

Para empezar, disponemos de diversas referencias proporcionadas por Pierre Vilar. Una de ellas, la creación en Madrid hacia 1730 de una *botiga* por parte de la compañía barcelonesa de Miquel Alegre. Se trata, ciertamente, de un negocio de escasa envergadura al lado de otros emprendidos por esta polivalente compañía. Pero, con ejemplos como éste, el capital mercantil catalán da testimonio, desde fechas muy tempranas, de su ambición comercial sobre el interior peninsular. Como se ve, la *botiga* es utilizada, también en este ámbito, como uno de los instrumentos más importantes para la penetración mercantil catalana. Otro ejemplo parecido es el de la polifacética familia de los Gloria, cuyas actividades, entre las que se cuentan diversas *botigues* y corresponsalías dentro y fuera del Principado, han sido analizadas pormenorizadamente por Roberto Fernández. Por su parte, Magdalena Andreu, con su investigación sobre la compañía de Ermengol Gener, sociedad activa a finales del siglo, ha llevado a cabo el que quizás sea el intento más directamente dirigido hacia el estudio de la penetración del capital mercantil catalán en el mercado peninsular en la segunda mitad del siglo XVIII.

Gracias a investigaciones como las citadas ya se pueden afirmar algunas cosas de interés. En primer lugar, es indudable que la expansión comercial hacia el ámbito peninsular tiene como objetivo primordial dar salida a aquellos capítulos excedentarios, o susceptibles de serlo, de entre la propia producción catalana. Esto no quiere decir que deba excluirse la posibilidad de reexportaciones de productos foráneos; pero se trata

esencialmente de un comercio en el que predomina la exportación de manufacturas catalanas, en particular de tejidos y elaboraciones textiles, a los que acompañan derivados de la metalurgia férrea y del ramo de la papelería. Naturalmente, aunque no tanto destinados a los núcleos del interior como a los puertos de redistribución, un capítulo fundamental de este circuito está compuesto por los productos vitícolas, encabezados por los aguardientes del *Tarragonès*.

En segundo lugar, está comprobado que el mercado español proporciona a Cataluña algunas materias primas, además de diversos alimentos. Pierre Vilar estudió el caso de la importación de rubia o grana castellana, precisamente promovida en los alrededores de Valladolid por el inquieto Joan Pau Canals, hijo de uno de los primeros fabricantes catalanes de indianas y que alcanzó a ser Director General de Tintes del Reino. Mayor transcendencia tiene la importación de buenas partidas de seda valenciana sin labrar, de considerables remesas de lana aragonesa, de muchos cereales andaluces y de salazón, procedente tanto de las pesquerías gallegas como de las onubenses y del sur de Portugal, fruto de la iniciativa, en todos los casos, de las propias compañías catalanas dedicadas a la pesca y su comercialización.

En tercer lugar, la exportación catalana al conjunto peninsular superaba nítidamente en valor a los retornos que de allí recibía. Por tanto, para equilibrar este intercambio, era necesario que desde el mercado español afluysesen algunos capitales hacia el Principado. Lógicamente, y simplificando el hecho, estos capitales proceden en última instancia de América. Es más, productos coloniales como el cacao, azúcar, cueros, tabaco y tintes americanos son mucho más que meros complementos en las embarcaciones de cabotaje -medio de transporte de buena parte del comercio con algunos de los principales núcleos mercantiles españoles- e, incluso, en algunas de las vías terrestres. Por consiguiente, puede plantearse la hipótesis de que el comercio catalán hacia y desde el mercado español resulta inseparable, en los casos de los mercados conectados directa o indirectamente con América, del comercio colonial. Y esta idea, aunque no es éste el lugar indicado para desarrollarla por extenso, no pierde validez para los tiempos posteriores a la generalización del Comercio Libre.

Por último, las investigaciones mencionadas también han puesto de manifiesto que una parte considerable de estos tráficos se canalizaba mediante agentes comisionados. Podía tratarse tanto de agentes transeuntes como de corresponsales instalados de manera fija en diferentes ciudades españolas. En uno y otro caso podían ser agentes o, más bien, factores, al servicio de compañías de comercio catalanas, quedando su trabajo sometido en exclusiva a una casa comercial y a la

que rendían pormenorizada cuenta. Pero también sabemos de otros que representaban directamente a un fabricante, de indianas o pintados, por ejemplo, como los agentes de la fábrica de Jaume Guàrdia y los de la empresa de Francesc Ribas. Ilustrativo es el caso de Jaume Campins, factor en Cádiz -aún durante su etapa de formación profesional- de la mataronina empresa familiar dedicada a la fabricación de indianas. Sin embargo, Carlos Martínez Shaw piensa que lo más frecuente sería el caso de los comerciantes instalados por cuenta propia y que permanecen vinculados a la producción catalana por el hecho de que venden "géneros de Cataluña". La actuación de éstos últimos consistiría en ir solicitando el envío desde el Principado de las remesas de productos catalanes, sean manufacturados, sean vinos y aguardientes. Pero, al mismo tiempo, nada impedía a estos últimos, como así solían hacer, dedicarse a toda clase de operaciones mercantiles en la ciudad donde ejercían, como los famosos Tomàs Prats y Francesc Solivera quienes, además de actuar durante años como factores de la Real Compañía de Indias de Barcelona ante la Contratación gaditana y ostentar la representación de diversos comerciantes particulares, desplegaron en la Bahía de Cádiz tan variada e intensa actividad que fueron capaces de abrir muchas puertas para el capital mercantil catalán muy lejos de los límites del Principado.

Como se ve, la tipología es ciertamente muy variada; pero lo más significativo -y en ésto se diferencia netamente de otros casos que pudieran resultar paragonables- es que siempre se trata de naturales de Cataluña. Estos últimos hechos son particularmente interesantes y hasta han dado lugar a lo que ha llegado a ser posteriormente una tradición en las relaciones entre producción catalana y consumidor español. En cualquier caso, esta presencia catalana desparramada por la península gracias a la instalación de corresponsales y otros representantes es paulatina, pero se acelera claramente a partir de los años sesenta. Las informaciones sobre corresponsales establecidos durante esos años en Madrid -mucho más por Corte que por Villa- son numerosas. También, naturalmente, en Cádiz, desde donde un ojo puede mirar hacia América y otro hacia Andalucía occidental, mientras los oídos están atentos a muchas otras plazas mercantiles. Pero no faltan tampoco abundantes noticias sobre el establecimiento de corresponsales en ciudades como Valladolid, Burgos, Aranda del Duero, Zaragoza, Valencia, Murcia, La Coruña, Vigo, Gijón, Palma y, desde luego, en Sevilla. En otros muchos lugares también consta la presencia mercantil catalana, aunque de manera más esporádica o limitada a representantes o agentes transeuntes. En todo caso, de una u otra forma, desempeñaban un papel fundamental como distribuidores de la producción catalana en el interior peninsular. Puede decirse, por consiguiente, que mediante estos corresponsales

prácticamente todos los núcleos importantes de población a lo largo de toda la geografía española se encontraba en el siglo XVIII penetrados por la producción catalana. Un texto de 1780 comenta estas variadas formas de penetración:

"La industria de los catalanes se ha extendido por todo el continente [se refiere al conjunto español] con numeroso tráfico de carromatos y acémilas, con tiendas de comercio en toda la costa y principales ciudades del reino, a que debe aumentarse el gran número de hombres dispersos por todas partes con encajes, medias y quicallería al hombro..."

La corriente de mercancías catalanas hacia el interior peninsular debió ser, pues, amplia y variada, y sus retornos nada despreciables en una economía que, como la catalana del siglo XVIII, estaba muy necesitada de materias primas y de dinero en circulación. Pero nada se puede decir en cuanto a los volúmenes globales o valores intercambiados. Sólo resta añadir que los datos disponibles -y aquí su propia precariedad se convierte en argumento- en ningún caso deben llevar a pensar que la penetración comercial catalana hacia el mercado peninsular significara algo parecido a una integración plena. Lo único seguro es que, a pesar de esta importante presencia catalana, la formación del mercado interior español aún tardaría mucho tiempo en llegar.

Los mercados exteriores.

El habitualmente llamado gran comercio, el comercio lejano, incluyendo el colonial, plantea otros problemas. No es tanto que se trate de otro nivel porque, aunque muchas veces sí lo es, en ocasiones se desarrolla mediante iniciativas muy humildes. Lo que importa es que el comercio exterior, más o menos lejano, es un comercio de otra naturaleza, de una naturaleza peculiar. Quiero decir que se trata, sobre todo, de un tipo de comercio que pone en contacto, todavía a fines del siglo XVIII, regiones del mundo en las que existen condiciones de producción bien diferentes. Muy distante aún de constituir intercambios a "precios mundiales" en un "mercado mundial", el comercio a larga distancia continúa siendo todavía una aventura especulativa. Riesgo y especulación. Aventura en la que la reproducción del capital mercantil se fundamenta principalmente -de nuevo utilizo palabras de Pierre Vilar- "en situaciones de desequilibrios lejanos y monopolios, así como en el riesgo del mar". Esta reflexión enmarca, en mi opinión, las características

más profundas del comercio colonial; pero, también, las restantes relaciones mercantiles exteriores de Cataluña en el setecientos. Comenzaré por dar cuenta, en primer lugar, de lo que conocemos en el día sobre estos tráficos exteriores.

Fuera mediante el empleo de embarcaciones catalanas, o fuera bajo la cobertura de pabellones foráneos, el comercio catalán mantuvo a lo largo del siglo XVIII un activo tráfico con diferentes mercados exteriores. Actualmente, gracias a recientes investigaciones, debidas a Joan Carles Maixé, Josep Morell y Eloy Martín Corrales, vamos conociendo el alcance de estos tráficos. En ellos, los vectores principales vienen enmarcados por tres direcciones: una, el Mediterráneo cristiano, donde puertos como Marsella, Génova, Livorno, Mesina y Palermo contemplan frecuentes contactos con diferentes puertos del litoral catalán. La segunda dirección desemboca en el Atlántico europeo, desde Lisboa a Amsterdam y Londres, con incursiones en el Báltico. La tercera es la que conduce al Mediterráneo musulmán, tráfico difícil y muchas veces indirecto, en el que el corsarismo juega con frecuencia su papel dramático y distorsionador.

A pesar de su retroceso general durante los tiempos modernos, el Mediterráneo sigue teniendo gran importancia en los intercambios exteriores catalanes. Ahora bien, la presión del comercio atlántico acabará por alterar los circuitos tradicionales mediterráneos y la composición de su comercio. Una de las novedades es, como es bien sabido, la presencia creciente de manufacturas del norte de Europa y de artículos coloniales. Pero quizás lo más interesante sea, como ha mostrado Joan Carles Maixé, que Barcelona, junto con Salou y Mataró, se encuentra en condiciones de capitalizar, desde las últimas décadas del siglo XVII, una parte del tráfico redistribuidor de mercancías atlánticas a través del Mediterráneo, papel que, como explicó José Muñoz Pérez, conserva a finales del siglo XVIII. También interesa señalar que las importaciones catalanas de granos aumentan su volumen desde los años veinte. Más aún lo harán desde los años cincuenta, a causa de la frecuencia de los déficits alimenticios en la poblada Cataluña costera, para multiplicarse después cada vez más. Junto a los granos, hay que contar con la presencia importante de algunas materias primas, especialmente el algodón mediterráneo, generalizado en su toponimia por de Malta, y muy resistente ante los esfuerzos por nutrir la industria catalana de las indias con algodón americano. La oferta catalana al Mediterráneo cristiano tiene como único capítulo significado la reexportación de productos coloniales, reexportación que irá progresando durante la segunda mitad del siglo. Las manufacturas catalanas son incapaces de competir en estos mercados, mientras que los vinos,

aguardientes y frutos secos se canalizan mejor, lógicamente, hacia el Atlántico. Con esta estructura de intercambios, el resultado es que estas exportaciones no alcanzan, ni de lejos, a compensar las importaciones. El déficit generado es, a tenor de la balanza barcelonesa de 1793 -la única conocida en todo el siglo-, el mayor de entre todos los tráficos catalanes y, naturalmente, se habrá de equilibrar con coloniales y, sobre todo, con pagos en plata americana.

Del circuito norteuropeo se ha ocupado Josep Morell. Se trata de un circuito cuyas líneas maestras habían quedado ya establecidas a finales del siglo XVII y que, a lo largo del siglo XVIII, consolida sus directrices y composición. En estas relaciones catalanas con el Atlántico Norte, los vinos y aguardientes exportados desde Salou, no sólo son fundamentales en la estructuración de este tráfico, sino que también consiguen quebrar la hegemonía barcelonesa en el comercio marítimo. Es más, a estos derivados de la viticultura catalana se debe el hecho de que la balanza del Principado con este área resulte bien equilibrada. En cambio, las producciones manufacturadas jamás consiguieron penetrar en los mercados norteuropeos, a los que, por otra parte, el comercio catalán también necesita demandar, ocasionalmente al menos, diversos alimentos. La diferencia es que aquí las salazones parecen postergar con claridad a los granos, aunque los cereales bálticos no son desconocidos para el consumidor urbano de la costa catalana.

Los intercambios con el Mediterráneo musulmán acrecentaron notablemente su importancia durante el siglo XVIII. Y ello a pesar de todas las dificultades, entre las que el corsarismo y las frecuentes medidas sanitarias restrictivas son las más agudas. Como ha explicado Eloy Martín Corrales, en caso de escasez de la producción agrícola catalana y, por tanto, de altos precios interiores, el capital comercial catalán no dudaba un momento en aprovechar la circunstancia recurriendo a los baratos granos y legumbres norteafricanos y, en menor medida, del Levante mediterráneo. Estos son, con mucha diferencia, los principales componentes de las importaciones catalanas desde este ámbito, con el que la relación comercial también era altamente deficitaria, entre otras cosas, a causa de la carencia en la región de mercado para las producciones europeas. La plata americana vuelve a ser casi el único retorno posible y, además, el retorno expresamente demandado por el Imperio Turco y las regencias norteafricanas que conseguían así satisfacer sus necesidades de circulación dineraria. En este ámbito fue importante el paso dado con el laborioso establecimiento de relaciones pacíficas con los gobernantes del Magreb y de la Sublime Puerta, es cierto; pero, a pesar de la serie de tratados firmados a partir de 1767, siguió predominando el comercio mediante la cobertura de los

pabellones francés, inglés, danés, sueco y holandés, y la necesidad de escalas en puertos como los de Marsella, Livorno, Génova, Malta, Gibraltar o el Mahón inglés.

El comercio colonial.

Como acabamos de ver una vez más, en el sistema de intercambios exteriores catalanes del siglo XVIII, al comercio colonial le correspondía en parte el papel de equilibrador de la balanza comercial catalana mediante las reexportaciones de coloniales y, en particular, los pagos con plata americana. Esto explica en buena medida el decidido empeño de la burguesía mercantil catalana del siglo XVIII por aprovechar las oportunidades que en este sentido ofrecía el Imperio colonial español. Pero, antes de analizar ese aprovechamiento colonial, resulta necesaria una referencia, por rápida que sea, a la situación legal y administrativa de la Carrera de Indias en cada momento. Con ello, además, podrá ser repasada brevemente la política del llamado reformismo borbónico con respecto al comercio y el mundo americanos.

El punto de partida es sobradamente conocido. Un sistema monopolístico, el famoso monopolio de Indias, que se sustentaba sobre tres pilares básicos: uno, la reserva exclusiva del comercio de Indias para los súbditos españoles de la Corona; dos, la canalización de todo el tráfico a través de un único puerto, el de Sevilla, y, tres, la navegación mediante los convoyes conocidos como Flotas y Galeones. El funcionamiento de todo el sistema era, además, controlado por la Casa de la Contratación. Esta organización de la Carrera de Indias se mantuvo en vigor, sin apenas modificaciones sustanciales, hasta la promulgación de los decretos de Comercio Libre. Las reformas que les preceden no parecen destinadas a transformar lo principal del sistema. Como mucho, sólo a disminuir su evidente ineficacia. Por ejemplo, el traslado, oficial a partir de 1717, de la cabecera del monopolio desde Sevilla a Cádiz debe considerarse, simplemente, como un intento de dotarlo de mayor realismo técnico. Pero sin alterar el sistema. Más tarde, en 1720, la publicación del *Real Proyecto para Flotas y Galeones*, redactado por el propio Patiño, supuso dos cosas: la primera, la abolición del complicado procedimiento tradicional de recaudación fiscal; la segunda, y a la larga más transcendente, la autorización para la navegación en *registros sueltos*, sin convoyar las embarcaciones. La principal ventaja derivada de ello es que a partir de entonces dejaba de ser necesario que las embarcaciones esperaran hasta la salida de las flotas -periódica en teoría, más que irregular en la práctica- para emprender la travesía atlántica. Con ello, y especialmente desde los años cuarenta, al

comenzar a generalizarse este sistema, el tráfico de Indias adquirió cierta flexibilidad y hasta la rapidez que el régimen de flotas imposibilitaba.

La etapa iniciada en 1765, y que se prolonga hasta los años de la desaparición casi total del Imperio colonial español, es la del Comercio Libre. No es todavía el momento de analizar sus resultados para Cataluña; pero si debe ya señalarse que esta liberalización no consistió más que en la sustitución del monopolio centralizado en Cádiz por un monopolio compartido por una serie determinada de puertos metropolitanos. En otras palabras, el Comercio Libre pone fin al sistema de puerto único; pero no ataca la idea del monopolio general de la Metrópoli. De hecho, con este intento de recuperar el dominio colonial, se seguía pretendiendo un comercio protegido, un mercado reservado y una fuente exclusiva de suministro de materias primas, cometidos a los que debía quedar reducida la economía colonial americana. La reforma, dejando al margen el precedente inmediato que significó la creación del "Correo de La Coruña a Buenos Aires", fue iniciada con la *Real Orden e Instrucción* de 16 de octubre de 1765. Su contenido es bien conocido: autorización para el comercio, llamado libre por la Instrucción -en realidad, sólo directo-, desde nueve puertos españoles, entre ellos el de Barcelona, con las islas de Barlovento. A esta primera apertura, planteada como una especie de ensayo, siguió de forma inmediata la extensión del Comercio Libre a otros puertos en América y en la Metrópoli, incluyendo cada vez nuevos retoques fiscales. El paso al que se otorga más importancia, y que sin duda la tuvo, fue el dado en 1778. El *Reglamento y Aranceles de Comercio Libre* de 12 de octubre de dicho año delimitó los términos definitivos de la reforma colonial. Por una parte, con la ampliación hasta 13 puertos metropolitanos, entre ellos los de Barcelona y Els Alfacs, y la incorporación al nuevo sistema de todas las colonias americanas a excepción de Nueva España y Venezuela. Por otra, con los nuevos aranceles, que renovaban por completo la fiscalidad del tráfico americano y sobre los que luego habrá algunas cosas que decir.

Una vez recordado lo esencial del marco administrativo y legal del comercio colonial español, conviene referir las posibilidades aprovechadas por el capital mercantil catalán para abrirse un hueco cada vez más amplio en la Carrera de Indias. Por lo pronto, hay que decir que ese hueco siempre existió. Hace años que Enrique Otte y Josep María Madurell proporcionaron datos sobre la presencia mercantil catalana en América ya en el siglo XVI. Las investigaciones de Isabel Lobato afirman cada vez más la idea de que el Atlántico colonial contaba ya como opción importante del comercio catalán en las últimas décadas del siglo XVII. De momento, limitada a la relación con las plazas conectadas

directamente con los mercados americanos (Sevilla, Cádiz, Lisboa) y con los mercados de redistribución (Londres y Amsterdam, sobre todo). Pero, a partir de ahí, y sustentada por una base productiva cada vez más firme, la penetración catalana en la Carrera de Indias fue ampliándose y atravesando diversas etapas que tienen una primera culminación en 1755, con la fundación de la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias. Con todo ello puede decirse que a mediados del siglo XVIII los más destacados comerciantes catalanes se han convertido ya en asiduos partícipes del negocio colonial y que el capital comercial catalán afronta las décadas siguientes con una variada gama de posibilidades mediante las que participar directa y legalmente en el comercio colonial español. Estas vías, que llegan a simultanearse perfectamente hasta integrarse posteriormente en el Comercio Libre, habrían sido las cuatro que sistematizaré a continuación.

En primer lugar, una fórmula en realidad tan antigua como la propia Carrera de Indias: la participación en las flotas y en los registros sueltos del monopolio. Es una participación tradicionalmente muy reducida y casi anónima, que necesitaba del cabotaje mediterráneo con meta en Cádiz para hacer llegar, indirectamente, las mercancías catalanas hasta los puertos americanos. Por eso, sólo años después de la Guerra de Sucesión, una vez que las relaciones con la cabecera del monopolio se hicieron más regulares con la concentración del tráfico en Cádiz y con la instalación de factores y corresponsales en la Bahía -hasta constituir una activa colonia que gestionaba el envío de productos del Principado hacia América y de coloniales hacia Cataluña- esta vía no comenzó a ser utilizada con asiduidad, es decir, a partir de los años treinta del siglo XVIII. El resultado de esta intensificación del comercio indirecto fue que el sistema de puerto único quedó en la práctica convertido en la plataforma desde la que relanzar hacia América los productos del Principado. Y, al mismo tiempo, se iba formando en Cádiz un sólido entramado comercial en el que producción exportable, medios de transporte, capitales y hombres aparecen estrechamente coordinados en función del comercio de Cataluña con América. Esta estructura, estudiada a fondo por Carlos Martínez Shaw, quedó establecida como base sobre la que, a su vez, pudieron desarrollarse con éxito las restantes formas de penetración catalana en América, incluyendo el Comercio Libre. Sin embargo, y aunque no fuera abandonada esta fórmula mientras persistió el sistema de flotas gaditano, su carácter indirecto hizo que pronto fuera considerada insuficiente y se requiriera la conquista de nuevas posiciones.

El siguiente paso supone ya la aparición de la propia marina catalana en la Carrera de Indias. No sólo eso. Esta segunda fórmula ya

implica que todos los elementos utilizados en el tráfico son catalanes. Oficialmente, las expediciones, que se acogen al Proyecto de 1720, son registradas y parten de Cádiz, y la responsabilidad directa ante la Contratación sigue estando asumida por miembros de la colonia catalana en la Bahía. Pero, a pesar del lugar de registro oficial y pago de derechos, cada empresa está por completo organizada y financiada desde Cataluña, la embarcación es catalana y la mayor parte del cargamento ha sido estibado en puertos catalanes. Incluso, casi siempre, las mercancías son recibidas al otro lado del Océano por consignatarios catalanes allí establecidos. Es, por tanto, un comercio colonial ya "directo", que ha reducido el monopolio gaditano a un mero -aunque exasperante- trámite administrativo y fiscal. Conocemos muy bien, gracias a Pierre Vilar y a Carlos Martínez Shaw, las 16 expediciones realizadas entre 1745 y 1756 y en algunos casos los resultados fueron espléndidos: la expedición llevada a cabo con la fragata Ntra. Sra. de Montserrat en 1749 dejó unos beneficios netos del 36% a la socios de la compañía que la financió, la Compañía Alegre-Gibert. Mucho menos sabemos sobre las expediciones realizadas entre 1756 y 1778, que elevan la cifra hasta 55 en total. Pero, de todas formas, la incidencia fiscal era muy importante, la cobertura jurídica poco firme y las estadías en Cádiz resultaban muy prolongadas. Esto explica, en alguna medida, la necesidad de contar con una alternativa más.

Esta otra alternativa vino dada por la creación en 1755 de la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias, a la que he dedicado una parte considerable de mis investigaciones. Proyectada por una cuarentena de importantes comerciantes barceloneses, fue dotada de su propia Real Cédula de fundación, con lo que obtuvo diversos privilegios y exenciones de derechos, proporcionando al capital comercial catalán la necesaria cobertura jurídica y aligerando la carga fiscal. También, como logro colectivo de la inquieta generación de hombres de negocios de mediados de siglo y como fase intermedia -fase necesaria mientras el Comercio Libre no fuese más que un punto apenas previsible en el horizonte colonial- aparece como todo un símbolo de la obstinada orientación americana del comercio catalán de esos años. Ciertamente, fue más símbolo que negocio porque, entre otras decepciones, no logró repartir a sus accionistas más que unos dividendos muy mediocres y hasta necesitó suspender pagos en varias ocasiones. No obstante, sus 37 expediciones a lo largo de treinta años de actividad -expediciones destinadas a Santo Domingo, Puerto Rico, La Margarita y Cumaná, su área de acción privilegiada- constituyen un movimiento comercial nada despreciable. En suma, y a pesar de que nunca logró superar su permanente incapacidad financiera, la Real Compañía representó en su

momento el principal esfuerzo por ampliar y consolidar la participación catalana en el negocio colonial. Tampoco se le podrá negar el haberse encargado de gestionar con su comercio privilegiado el destino americano de una parte de la producción catalana y haber sido otro elemento más de los que propiciaron la formación de capital en la Cataluña del XVIII.

El esquema de las vías de participación colonial catalana en tiempos anteriores al Comercio Libre se completa con la especialización de la marina del Principado en el transporte al servicio de cargadores de la Carrera de Indias. Desde muy pronto, al menos desde los años treinta, muchos marinos catalanes con sus propias embarcaciones se afanaron por conseguir contratos de fletamiento en Cádiz, obteniendo buenos beneficios a partir del alto precio pagado por los fletes en la Carrera. Hace algunos años pude identificar 69 expediciones coloniales de este tipo llevadas a cabo antes de 1778, cifra que supone un mínimo lejano del total. Muchas de estas expediciones se emprendieron en todo o en "partes de buque" fletadas al servicio de la Real Hacienda, otras exclusivamente al servicio de particulares. En cualquier caso, los resultados económicos de este tipo de comercio de invisibles, en forma de drenaje de capitales hacia Cataluña generado por la numerosa y constante presencia de embarcaciones catalanas en Cádiz en busca de fletadores, debieron ser cuantiosos. Y, sin contar con el incentivo que para la construcción naval representaba la posibilidad de una más rápida y completa amortización de las embarcaciones, esta dedicación al transporte de buena parte de la marina del Principado debió componer un capítulo importante en la balanza de pagos catalana de estas décadas del siglo XVIII.

Desde hace tiempo, el período regido por decretos de Comercio Libre es un tema clave en la historiografía catalana. Y es que, para bien o para mal, constituye una etapa crucial del comercio colonial español y del catalán y coincide con una fase decisiva de la modernización económica de Cataluña. La *Real Instrucción* de 1765 fue recibida con alguna queja por los comerciantes barceloneses, al considerarla menos de lo esperado, sobre todo en el terreno fiscal. Sin embargo, a ella se acogieron al menos 119 expediciones catalanas sólo en los siete primeros años, los únicos que hasta ahora he podido recontar. Esto significa una importante multiplicación de la actividad catalana en el Atlántico. Aún mucho más habría de significar la ampliación definitiva del Comercio Libre en 1778: las cifras disponibles por ahora para todo el conjunto español indican una multiplicación por cuatro del valor exportado entre 1778 y 1796. Las importaciones, por su parte, se multiplican por diez durante los mismos años, haciendo posible en opinión de muchos

reequilibrar por completo la balanza comercial con otros ámbitos. Pero cualquier consideración sobre la época del Comercio Libre se halla en tela de juicio, como veremos enseguida.

Debates y propuestas de interpretación.

El análisis y valoración de los resultados que he resumido ha dado lugar a un enconado debate entre los especialistas. Se trata de un debate multilateral. Las discusiones han girado no sólo en torno al contenido del Comercio Libre en sí mismo, sino también sobre la relación entre el comercio colonial y el arranque de la industrialización catalana, sobre la importancia relativa del mercado colonial en comparación con el mercado interior catalán y con el peninsular y, en fin, sobre el papel representado en todo ello por el reformismo borbónico.

En su conjunto, los decretos de Comercio Libre han sido habitualmente considerados hasta no hace mucho como fruto de la necesidad de recuperar y dinamizar el tráfico colonial y como resultado de la presión de las activas burguesías periféricas, que venían reclamando un mayor protagonismo en el comercio colonial. Aún más allá de estas consideraciones, en su versión más tópica y repetida, como denunció Josep Fontana, la liberalización del sistema colonial español era explicada como producto de los desvelos de las mentes ilustradas que rodeaban a Carlos III, desvelos que, por fin, habrían conseguido dar lugar a una etapa dorada del comercio colonial español. En su aplicación a Cataluña, se admitía sin discusión la idea de que su incorporación al comercio colonial fue un factor decisivo en el proceso de industrialización. Incluso, el caso catalán venía siendo presentado como paradigmático de los beneficiosos efectos del Comercio Libre, poniendo particular énfasis en la deuda adquirida por la industria moderna de Cataluña con Carlos III. En definitiva, las interpretaciones tradicionales habían asociado reformismo borbónico, crecimiento económico en el siglo XVIII e industrialización catalana de una manera que, como mínimo, ha de ser calificada de excesivamente lineal y simplista.

En 1972, en el marco del Primer Coloquio de Historia Económica de España, fue abordada en profundidad la relación entre comercio colonial e industria catalanes. Por una parte, Carlos Martínez Shaw, con una investigación sobre la industria algodonera de las décadas centrales del siglo, sustentó dicha relación sobre la comprobación de determinados paralelismos entre el ritmo de creación de las primeras fábricas de indianas y los progresos del comercio colonial catalán. Este punto de vista fue reafirmado por Antonio García-Baquero y trasladado

a la época del Comercio Libre mediante el análisis de la composición porcentual de las exportaciones catalanas a América en comparación con el conjunto de las gaditanas. En opinión de Antonio García-Baquero, el desarrollo industrial catalán de fines del siglo XVIII resulta prácticamente inconcebible de no haber contado con el mercado americano ya que la alta proporción alcanzada en el comercio catalán por la exportación de productos manufacturados "nacionales" propició un rápido proceso de acumulación, contrastando fuertemente todo ello con lo que al mismo tiempo ocurría en Andalucía.

Pero, paralelamente, comenzó a cuestionarse la relación directa entre modernización industrial y comercio colonial. En primer lugar, el optimismo ante los resultados del Comercio Libre fue mitigado por Miquel Izard al mostrar que las guerras de finales de siglo obligaron a autorizar reiteradamente el comercio colonial mediante embarcaciones extranjeras con pabellón neutral. Josep Fontana, siempre escéptico ante la entusiasta imagen que solía presentarse del reformismo borbónico, reclamaba que la atención fuese centrada en la formación del mercado interior catalán y en las verdaderas características del proceso de acumulación originaria de capital. Introducía así una nueva perspectiva: la contribución del comercio colonial a la industrialización catalana, en todo caso, sólo habría sido indirecta y su papel se habría reducido a la potenciación del consumo interno al absorber grandes cantidades de productos vitícolas. Según eso, como mucho, el comercio colonial sólo habría estado presente en la articulación del mercado interior catalán desde lejos y como mercado de apoyo con el que pudo contar la industria naciente. Posteriormente, Jordi Nadal, repasando la trayectoria inicial de la industria textil catalana, argumentó que, en el mejor de los años, en 1792, el porcentaje de la producción absorbido por el mercado colonial no superó el 21% del total. Es, desde luego, un porcentaje significativo, pero no decisivo. El comercio colonial, según Jordi Nadal, habría sido sobrevalorado, simplemente, por ser el único estudiado. De forma similar, Jordi Maluquer considera que debe descartarse la idea del mercado colonial como origen principal de la demanda industrial. El mejor mercado para los textiles catalanes habría que buscarlo en la propia Cataluña y en las regiones españolas más accesibles en términos de costes de transporte.

De otra parte, las primeras cifras generales obtenidas parecían dar la razón a los partidarios de una visión optimista del Comercio Libre. Se trata de las cifras de conjunto proporcionadas por John R. Fisher tras el recuento del tráfico colonial a partir de 1778 expresado en valor. Las principales son las siguientes: el índice correspondiente a los efectos exportados a América desde todos los puertos pasó de 100 en 1778 a

338 en 1796; a lo largo de esos años, el índice correspondiente a los efectos considerados nacionales pasó de 100 a 508,5, aumentando su participación sobre el total exportado desde el 38% al 57%; las importaciones vieron pasar su índice de 100 en 1778 a 1.541 en 1796, un crecimiento aún más espectacular. Por tanto, si se acepta como punto de referencia para medir el impacto de la reforma comercial las cifras de 1778, es indudable que el crecimiento de los intercambios fue extraordinario y que la proporción de productos nacionales en las exportaciones ascendió vigorosamente.

Frontalmente opuesto a las conclusiones de John R. Fisher, el planteamiento de Josep María Delgado arranca de la crítica a las explicaciones habituales sobre las intenciones gubernamentales al promulgar el Comercio Libre. Estas intenciones fueron, según Delgado, las de aumentar los ingresos de la Real Hacienda y, al tiempo, acabar con el contrabando en América. Como recordara Josep Fontana, a fines del siglo XVIII la Monarquía española tenía condicionada su continuidad como potencia europea a la conservación del Imperio como fuente de recursos. Esto explica, en opinión de Josep María Delgado, la intención fiscal asignada al Comercio Libre ya que, descartado políticamente alterar el sistema tributario vigente, el gobierno de Carlos III optó por buscar el aumento de los ingresos gravando sectores no controlados por la nobleza y el clero y, muy en especial, los relacionados con la economía americana. Así, la apertura comercial sólo pretendía aumentar la base imponible, ésto es, la cantidad de comercio. Por lo mismo, Josep María Delgado considera incierto que el *Reglamento* de 1778 supusiera, frente a la insistencia tradicional, una reducción de la carga impositiva sobre el comercio colonial ya que el arancel valoraba muy por encima de sus precios de mercado varias de las mercancías más frecuentes en el tráfico, como los aguardientes catalanes. Con ello, incluso reduciendo el arancel se daba lugar a un incremento de la exacción. Otra novedad debatida del nuevo sistema arancelario es su generosa definición del concepto <<producto nacional>>. El hecho de tributar como nacionales los efectos extranjeros acabados en España y después reexportados, como los pintados catalanes, obliga a poner en cuestión toda conclusión extraída de las proporciones generalmente aceptadas de unos y otros. En realidad, se estaba incentivando la reexportación de géneros extranjeros y desanimando la inversión industrial. La conclusión que de aquí deriva Josep María Delgado es tajante: la aplicación del Comercio Libre buscaba deliberadamente entorpecer el desarrollo de la industria moderna de Cataluña, actividad incompatible con el orden social del feudalismo tardío defendido por el reformismo borbónico. El esquema interpretativo de Josep María Delgado también incluye críticas a las cifras de John R.

Fisher: el año 1778 no debe ser tomado como inicio de la serie ya que es un año de tráfico anormalmente bajo, en vísperas de la entrada de España en guerra con Gran Bretaña. Así, pequeños aumentos han resultado artificialmente multiplicados por la estadística. Finalmente, el incremento en volumen de las exportaciones catalanas se explica sencillamente porque el sector exportador catalán, dentro del conjunto español, fue el mejor adaptado a las reglas establecidas en 1778 y, obviamente, ese resultado, al deberse sobre todo al vino y al aguardiente, no tiene nada que ver con la supuesta influencia directa y beneficiosa del Comercio Libre sobre la industrialización catalana.

El conjunto interpretativo de Josep María Delgado en más de una ocasión ha sido calificado de extremadamente radical, tanto por lo que se refiere a la condena general de la política reformista del gobierno de Carlos III como a los efectos específicos del Comercio Libre sobre Cataluña. Una vez desmitificada la expresión «Comercio Libre» y pese al reconocimiento unánime de la congénita diferencia entre las exposiciones de motivos de los sucesivos decretos y sus resultados reales, el Comercio Libre ha vuelto a ser reivindicado en algunos aspectos. Más que nada, como factor añadido a la reactivación económica del Principado por su contribución, por indirecta que fuese, a la expansión de las fuerzas productivas. En cualquier caso, según Carlos Martínez Shaw, no sería correcto partir de la idea de que los años anteriores a 1778 fueran los años dorados de la industria algodonera catalana, exclusivamente en torno a la cual parece centrar Josep María Delgado la expresión "industria moderna de Cataluña". También, como ha comentado Jordi Maluquer, el fiscalismo de la Monarquía es natural y obvio, y, desde luego, sería anacrónico esperar que desde la Administración borbónica se propiciaran formas revolucionarias de organización industrial.

Por mi parte, para terminar, quiero recordar que, desde sus inicios en 1765, el Comercio Libre supuso la aparición de una opción más para los comerciantes catalanes en sus relaciones con América. Como novedad que reformaba un sistema anquilosado, es probable que constituyera un incentivo que, aunque seguramente fuese más ficticio que real, halló en el capital mercantil catalán una respuesta afirmativa en cuanto al volumen del comercio. A pesar de la provisionalidad de las cifras, es innegable que desde 1765 se produjo un sustancial incremento del tráfico colonial catalán. Desde 1778 en adelante ocurrió lo mismo. Las cifras disponibles, correspondientes al conjunto español, así lo expresan, aunque el incremento fuese mucho menor del calculado por John R. Fisher. Al menos, el aprovechamiento de las posibilidades ofrecidas por la serie de decretos habría apoyado el papel equilibrador

del tráfico colonial en la balanza de pagos catalana gracias, entre otras cosas, a la especialización de su marina en el negocio de fletes. Pero, si tenemos presente que el comercio es más consecuencia que causa y si es ya casi un lugar común la afirmación de que el reformismo borbónico consistió más que nada en un intento de acercarse en la medida políticamente posible a las transformaciones reales producidas en unos y otros ámbitos, parece conveniente no hacerse ilusiones. Ni ilusiones sobre las tendencias del capital mercantil en la Cataluña del siglo XVIII, que, como en cualquier otra formación precapitalista, incluso hallándose en la frontera del capitalismo, busca su reproducción en las formas que garantizan una tasa más alta, una seguridad mayor y un ciclo menor. Por tanto, no hay razones para esperar que el capital mercantil catalán de las últimas décadas del siglo XVIII desaprovechará las oportunidades *comerciales* que el Comercio Libre ponía a su alcance. Tampoco hay razones para esperar que el capital mercantil asumiera -si es que estaba en sus manos- un papel decisivo en la industrialización. Ni ilusiones sobre las intenciones de la Corona. No se ha de olvidar la obviedad de que el reformismo borbónico fue llevado a la práctica por aquellos a quienes correspondía, es decir, gobiernos ilustrados, pero de Antiguo Régimen. Y ya se sabe que de gobiernos poco o muy ilustrados cabe esperar poca cosa.

JOSEP MARIA OLIVA MELGAR
Universidad de Huelva.

Resumen: *El autor aborda el estudio de los problemas relacionados con la importancia y las principales características de las diferentes áreas de intercambio de la Cataluña del setecientos, teniendo en cuenta que no sólo existió el comercio colonial.*

Summary: *The author studies problems related to the importance and main characteristics of the different areas of exchange in Catalonia in the XVIIIth century, considering that the colonial trade was not the only one.*