

# Un port global en l'era del vapor: l'ampliació de la xarxa comercial de Barcelona i la integració dels mercats mundials (1860-1895)

Carles Badenes Escudero  
Universitat Autònoma de  
Barcelona  
0000-0003-1783-8494

Data de recepció: 19 de gener 2022  
Data d'acceptació: 9 de març de 2022  
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.682>  
© CC BY-NC-ND



## ■ RESUM

Aquest article estudia la transformació de la xarxa comercial del port de Barcelona durant les dècades centrals de la primera globalització (1860-1895): un període marcat per la consolidació de la industrialització, la transició de la vela al vapor i la modernització del port. En concret, s'analitza el creixement i diversificació geogràfica de la xarxa importadora. S'estudien les noves regions d'origen dels tràfics, i la seva inserció en els mercats mundials a partir dels canvis socioeconòmics que experimentaren, així com les transformacions en les xarxes del comerç internacional. Així mateix, es valora el paper de la revolució dels transport en l'establiment d'aquestes noves relacions comercials.

**Paraules clau:** comerç marítim, globalització, mercat mundial, navegació, xarxes comercials

***A global port in the era of steam: the expansion of the Barcelona commercial network and the integration of world markets (1860-1895)***

## ■ ABSTRACT

This article studies the transformation of the commercial network of the port of Barcelona during the central decades of the first globalization (1860-1895): a period marked by the consolidation of industrialization, the transition from sailing to steam and the modernization of the port. Specifically, the growth and geographic diversification of the importing network is analysed. The new regions of origin of traffic and their insertion in world markets are studied based on the socioeconomic changes they experienced, as well as the transformations in international trade networks. Likewise, the role of the transport revolution in the establishment of these new commercial relations is valued.

**Keywords:** maritime trade, globalization, world market, shipping, commercial networks

## **Un puerto global en la era del vapor: la ampliación de la red comercial de Barcelona y la integración de los mercados mundiales (1860-1895)**

### ■ RESUMEN

Este artículo estudia la transformación de la red comercial del puerto de Barcelona durante las décadas centrales de la primera globalización (1860-1895): un período marcado por la consolidación de la industrialización, la transición de la vela al vapor y la modernización del puerto. En concreto, se analiza el crecimiento y la diversificación geográfica de la red importadora. Se estudian las nuevas regiones de origen de los tráficos y su inserción en los mercados mundiales a partir de los cambios socioeconómicos que experimentaron, así como de las transformaciones en las redes del comercio internacional. Asimismo, se valora el papel de la revolución de los transportes en el establecimiento de estas nuevas relaciones comerciales.

**Palabras clave:** comercio marítimo, globalización, mercado mundial, navegación, redes comerciales

### ■ INTRODUCCIÓ

Els anys 1860-1895 assistiren a una explosió dels intercanvis internacionals. La formació d'un vertader mercat mundial i la creixent interdependència de les diferents economies han portat a caracteritzar aquest període com la "primera globalització"<sup>1</sup>.

La major part de la literatura recent sobre la primera globalització ha atribuït el creixement dels intercanvis i la formació dels mercats globals als impactes de la reducció de les barreres físiques i institucionals al comerç entre països. En paral·lel a l'onada de lliurecanvisme europeu posterior a l'abolició de les Corn Laws britàniques (1844) i del Tractat Cobden-Chevalier (1860), la revolució dels transports marítims suposà un estímul clau per a la multiplicació dels intercanvis, en reduir els costos del comerç internacional i les diferències de preus entre mercats<sup>2</sup>. Els tràfics marítims entre països i continents multiplicaren la seua dimensió, el seu abast geogràfic i el ventall de

productes transportats, fent del segle XIX "l'Edat Daurada dels ports i les ciutats portuàries"<sup>3</sup>.

Tanmateix, els efectes d'aquesta reducció dels costos del comerç internacional no van ser unívocs. Diversos treballs han matisat el paper de la transició de la vela al vapor tant en el creixement del comerç internacional com en la caiguda dels costos del transport marítim. En aquest sentit, s'ha assenyalat que la reducció dels nolis prengué força abans de l'arribada del vapor i que aquesta derivà en bona mesura de la major disponibilitat de productes i punts de comercialització que conformaren les xarxes marítimes internacionals<sup>4</sup>. Adicionalment, la industrialització dels treballs i les instal·lacions portuàries, esperonada per la competència en la captació dels tràfics globals, sembla haver jugat un paper tant o més destacat en la reducció dels costos del transport marítim global<sup>5</sup>. Alguns estudis empírics han apuntat que la revolució del transport marítim i la caiguda dels nolis hauria estat més aviat la conseqüència que no la causa del llarg cicle d'expansió comercial, que derivava del creixement econòmic i les transformacions productives<sup>6</sup>.

Més enllà d'aquests debats i matisos, el procés d'articulació del mercat mundial al segle XIX va anar més enllà de la reducció dels costos del comerç internacional. Atenygué també al desenvolupament de regions senceres que s'integraren en l'economia internacional de mercat, responent a processos específics de transformació social i productiva, així com a la reorganització de les xarxes de proveïment de les principals potències econòmiques<sup>7</sup>. L'objectiu d'aquest article és, precisament, estudiar el procés d'integració comercial i productiva internacional a partir de la transformació i l'ampliació de la xarxa comercial del port de Barcelona; en concret, de la geografia dels tràfics d'importació.

L'economia catalana, i el port de la capital, node principal de les seues relacions comercials, participaren plenament de la majoria dels fenòmens que caracteritzaren la primera globalització. La consolidació de la industrialització va fer cada cop més dependent l'economia del rerepaís de les importacions de matèries primeres i inputs productius. També els tràfics d'exportació, si bé d'una entitat molt menor, proporcionaren gran part del dinamisme

que acompanyà l'auge de la producció vitícola en aquelles dècades. El comerç exterior català travessà, durant la segona meitat del segle XIX, un llarg cicle expansiu, en paral·lel a l'ascens de la navegació a vapor a una posició de clar predomini en la majoria de rutes, així com de la modernització de les instal·lacions portuàries, a partir de l'aprovació de la Junta d'Obres del Port, el 1868<sup>8</sup>.

Situar l'evolució de la geografia importadora del port català en el marc d'aquells processos més amplis que acompanyaren el sorgiment del mercat mundial capitalista pot aportar, doncs, elements per a una explicació complementària de la integració econòmica internacional del vuit-cents. En les pàgines que segueixen tractaré d'analitzar principalment les connexions entre les noves rutes de proveïment del port català i alguns dels fenòmens geopolítics i socioeconòmics que donaren forma a l'economia global anterior a la Primera Guerra Mundial.

Per fer-ho em serviré de dues fonts primàries principalment: d'una banda, l'*Estadística del Comerç Exterior*; de l'altra, els registres de vaixells arribats al port publicats diàriament al *Diario de Barcelona*. L'estudi d'aquesta segona font parteix del buidatge complet dels vaixells arribats, els seus punts d'origen i les seves característiques (tipologia i dimensions) per als anys 1860, 1865, 1875 i 1890. Aquest buidatge extensiu es complementa amb mostres aleatòries per als anys 1865, 1880 i 1895, que inclouen també els productes descarregats tal com eren publicats en la mateixa font, és a dir, sense referència al seu valor i quantitats<sup>9</sup>.

Començaré per oferir una descripció de la xarxa comercial del port a mitjans de segle i de les seves principals línies d'evolució en el període 1860-1895. Posteriorment, presentaré un breu resum dels principals factors explicatius de l'expansió comercial d'aquests anys. Tot seguit, oferiré una anàlisi individualitzada del sorgiment de les noves rutes d'importació, tot situant-les en el marc de transformacions socioeconòmiques i institucionals de caràcter internacional. L'anàlisi em servirà també per ponderar el paper de les transformacions en la navegació en l'expansió de les xarxes comercials que caracteritzà el període.

## ■ LÍNIES D'EVOLUCIÓ DE LA GEOGRAFIA DE LES IMPORTACIONS DEL PORT DE BARCELONA

L'estructura bàsica de les relacions comercials del port de Barcelona durant la segona meitat del segle XIX havia quedat definida a partir del segon terç de la centúria i es consolidà al voltant dels anys cinquanta. Fradera i Valls han explicat com aquest nou complex comercial, estretament vinculat al procés d'industrialització, sorgí en resposta a tres grans obstacles que impedièn la continuïtat dels esquemes comercials característics de l'expansió del segle XVIII<sup>10</sup>.

En primer lloc, la fi del *cicle de l'aiguardent*, derivada del tancament dels mercats europeus, havia conduït a una reorientació de la producció (cap al vi) i de les exportacions (cap als mercats americans), i havia agreujat, de retruc, la tradicional posició deficitària del comerç exterior català amb Europa. En segon lloc, la pèrdua del gruix de les possessions de l'antic imperi americà contribuï a reforçar enormement el pes estratègic dels mercats colonials antillans, sobretot el cubà. Finalment, la política prohibicionista espanyola en relació amb les importacions de blat, que s'havia de perllongar durant gairebé mig segle a partir dels anys vint, limitava les possibilitats de col·locar en els mercats mediterranis el sucre cubà, que tenia els cereals com a principal contrapartida.

Donada l'escassa capacitat de consum del mercat peninsular, el creixement continuat de les exportacions catalanes i del comerç ultramarí requeria nòlits de retorn alternatius. El cotó en floca, primer brasiler i a la llarga nord-americà, permeté activar un cercle virtuós de creixement industrial i mercantil que havia de constituir l'eix fonamental del comerç transatlàntic barceloní fins a la fi de segle. Els avantatges que aquest sistema d'intercanvis generava per als comerciants i les cases de comerç catalanes els permeteren, a més, ocupar vetes de mercat claus del comerç exterior cubà, i expandir les rutes del comerç triangular cap a diversos mercats de l'Amèrica del Sud i Central, on els vaixells catalans carregaven tints, cuirs i *tasajo*, principal aliment dels esclaus de les plantacions sucreres<sup>11</sup>.

Tot i l'estabilitat dels eixos bàsics del comerç d'importació català al llarg del segle, la segona meitat del vuit-cents assistí a transformacions molt significatives en aquesta xarxa d'intercanvis. Entre la dècada del 1860 i mitjans dels anys noranta, coincidint amb les dècades centrals de la *primera globalització*, l'evolució del comerç exterior de Barcelona va estar marcada per: I) una expansió molt destacada de les rutes d'importació i del seu abast geogràfic; II) una clara diversificació de les regions i els ports d'origen, així com d'alguns dels productes més destacats; III) un desplaçament geogràfic del que podríem considerar els ramals secundaris de la xarxa d'importacions.

Tal com mostra la taula següent (Taula 1), si l'any 1860 arribaren a Barcelona vaixells amb càrrega procedents d'almenys 115 ports estrangers, el 1895 les rutes d'importació tenien origen en almenys 148 ports (de 38 països distints, segons les fronteres actuals, 32 en el moment, considerant les colònies com a unitats polítiques), és a dir, un 28,7% més.

Tenint en compte que el punt de partida es caracteritzava ja per un elevat grau de complexitat i una considerable amplitud de les connexions comercials, es percep la solidesa d'aquest procés d'ampliació i diversificació dels lligams comercials amb l'estranger. Com es pot observar al mapa (Figura 1), a finals de la centúria, el de Barcelona era un port altament internacionalitzat<sup>12</sup>, que rebia productes des de pràcticament 150 ports situats en latituds i regions econòmiques molt dispars. A fi de facilitar una visualització tan completa com sigui possible de l'abast i els canvis a la xarxa, vegeu la Figura 1, on no es fa referència a la intensitat d'aquests tràfics, que, evidentment, era molt diferent entre ports d'origen. Alguns es corresponien amb relacions més aviat perifèriques dintre de l'estructura comercial, o amb fluxos de caràcter esporàdic. Però la imatge del port de Barcelona que transmeten aquestes xifres és, sens dubte, la d'un node destacat de les xarxes del comerç internacional.

Aquest creixement del nombre total de ports de la xarxa comercial barcelonina es refereix, tanmateix, a un augment net: algunes dels punts d'origen dels tràfics d'importació a inicis dels anys seixanta havien deixat de ser-ho a les darreries del vuit-cents. No totes elles es cor-

responien amb expedicions esporàdiques. Així, per exemple: l'any 1860 havien arribat a Barcelona 7 embarcacions procedents de Rio de Janeiro, 6 de Guayaquil o 5 de Paraíba. El 1895 no constava cap arribada. De manera que, juntament amb l'esmentada ampliació dels punts d'origen, s'havia produït també un procés de substitució, que, en alguns casos, coincidir amb un desplaçament geogràfic de les rutes. Des d'un punt de vista de conjunt, la contractació de la xarxa va estar cenyida principalment a l'Amèrica del Sud. El 1895 no constaven arribades des de ports del vessant pacífic de la regió. Quant al vessant atlàntic, aquests s'havien concentrat, i havien passat de 9 a 5 ports d'origen, i dels 33 vaixells arribats des d'aquella regió, 3 procedien de Montevideo i 1 del Brasil (Rio Grande); la resta d'embarcacions provenien totes de l'Argentina.

En termes generals, l'esmentada expansió de les relacions comercials del port barceloní es va produir fonamentalment en direcció est. L'establiment de connexions amb l'Europa Oriental va ser una de les tendències més destacades en l'evolució de la xarxa importadora catalana en aquestes dècades: si el 1860 no constaven arribades d'embarcacions procedents d'aquella regió, el 1895 es podien comptar fins a 30 vaixells, provinents sobretot de la mar Negra i d'Azov. A això cal afegir-hi també els tràfics procedents de ports turcs, com Esmirna i Istanbul, així com des del subcontinent indi i el sud-est asiàtic, cosa que constituïa una vertadera novetat històrica. Fins i tot en el cas dels fluxos comercials des del nord d'Àfrica, el seu origen principal es desplaçà del Marroc i Algèria a Egipte: 13 vaixells arribats d'Alexandria i 1 de Port Said, en comparació amb els 6 amb origen en ports marroquins i 2 en ports algerians.

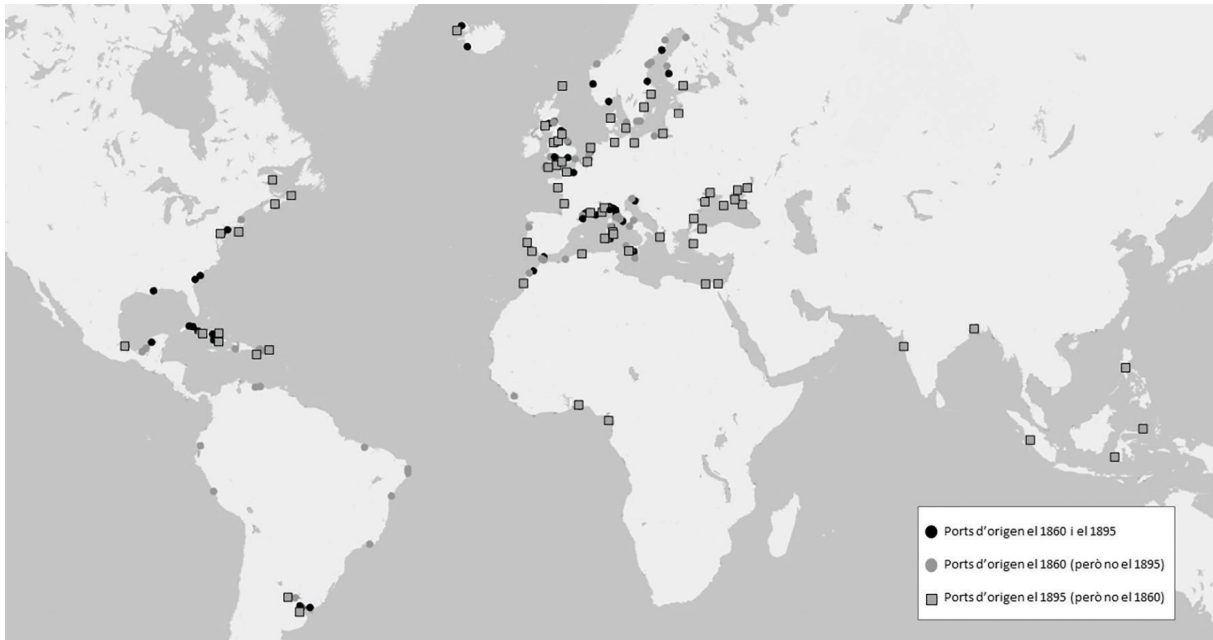
A banda d'aquest creixement en direcció cap a l'est, s'havia produït també una expansió en direcció nord, tot i que menys espectacular per l'arqueig i la freqüència dels vaixells arribats: els moviments marítims des de l'Amèrica del Nord incloïen també 12 embarcacions vingudes de fins a quatre ports canadencs. Finalment, es registraven també arribades des de dos ports de la regió del golf de Guinea, tot i que la seva importància en termes de l'arqueig i el nombre d'embarcacions arribades al port era molt inferior: quatre vaixells en total.

**TAULA 1. NOMBRE DE PORTS D'ORIGEN DELS VAIXELLS ARRIBATS A BARCELONA DES DE L'ESTRANGER, 1860-1895**

		<b>1860</b>	<b>1875</b>	<b>1895</b>
ÀFRICA	Nord i Mediterrània	5	5	6
	Nord-Occidental	1		
	Golf de Guinea			2
	TOTAL	6	5	8
AMÈRICA	Central i Carió	15	16	13
	Nord	6	8	9
	Sud Pacífic	3	3	
	Sud Atlàntic	9	8	5
	TOTAL	33	35	27
ÀSIA	Sud		1	2
	Sud-est		1	4
	Orient Mitjà		2	3
	TOTAL		4	9
EUROPA	Central	2	1	2
	Oriental		4	11
	Septentrional	21	26	18
	Sud i Mediterrània	25	25	24
	Occidental	28	33	36
	TOTAL	76	89	91
No identificats			2	13
<b>TOTAL</b>		<b>115</b>	<b>135</b>	<b>148</b>

Font: elaboració pròpia a partir del buidatge complet dels registres del 'Diario de Barcelona' dels anys 1860, 1875 i 1895

Figura 1. Ports d'origen dels vaixells arribats a Barcelona des de l'estranger, 1860-1895  
 (Font: elaboració pròpia a partir del buidatge complet dels registres del Diario de Barcelona dels anys 1860 i 1895).



És l'ampliació de la xarxa importadora catalana cap a aquest conjunt de nous tràfics, provinents de regions amb les quals no hi havia relacions comercials destacables a mitjans del XIX, el que m'interessa analitzar, especialment en relació amb la formació del mercat mundial de matèries primeres i aliments.

Una mostra<sup>13</sup> dels vaixells arribats al port català corresponent al 1880 ofereix resultats que donen una idea aproximada de la composició d'aquests tràfics, en alguns casos encara incipients, que acabarien consolidant-se en les dues darreres dècades del segle. Així, els carregaments arribats des del sud d'Àsia constaven exclusivament de cotó en floca; els de Turquia, de cotó en floca i blat; els de l'est d'Europa, solament de blat; els del Canadà, només de fusta, i els del sud-est asiàtic (amb origen a Manila tots ells), incloïen pebre, sucre i cafè. El blat, el cotó en floca i, en menor

mesura, la fusta emergeixen, doncs, juntament amb els colonials, com a protagonistes d'un eixamplament geogràfic de l'estructura importadora, que convé connectar amb el desenvolupament específic d'aquestes regions i de la seua inserció en l'economia global.

### ■ LES IMPORTACIONS DE BLAT I LES RUTES DES DE L'EUROPA DE L'EST I L'ORIENT MITJÀ

El comerç massiu de cereals a escala intercontinental va ser una de les dades clau del període, i ha estat l'aspecte més estudiat de la globalització del vuit-cents. Les "economies de frontera" que protagonitzaren l'expansió agrícola exemplifiquen la majoria dels fenòmens econòmics associats a la primera globalització: migracions massives, amplis fluxos de capitals, comerç a llarga distància, convergència

**TAULA 2. DISTRIBUCIÓ GEOGRÀFICA DE LES IMPORTACIONS ESPANYOLES DE BLAT I PROPORCIÓ IMPORTADA PEL PORT DE BARCELONA, 1870-1895**

	1870	1875	1879	1882	1887	1894	1899	1905
França	40%	21%	13%	23%	11%	5%	15%	10%
Algèria	7%	15%	4%	11%				
Regne Unit	1%		4%	5%	1%	2%	11%	1%
Estats Units	1%		36%	18%	32%	8%	8%	0%
Argentina				1%	1%	10%	12%	13%
Rússia	4%	49%	23%	20%	42%	63%	36%	39%
Romania i Búlgaria					1%	5%		10%
Turquia	15%	12%	1%	7%	4%	4%	1%	15%
Índia				4%	7%	1%	0%	6%
Pos. britàniques Oceania							11%	4%
Altres	32%	3%	19%	12%	2%	1%	6%	1%
Total importat per Espanya (tones)	62.502	22.380	120.532	275.724	314.091	424.836	373.496	884.986
Proporció importada pel port de Barcelona	37%	68%	65%	38%	51%	55%	63%	49%

Font: elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior

internacional de preus i formació de cadenes productives, així com de grans mercats majoristes i de futurs<sup>14</sup>.

Les causes de l'enorme expansió de l'agricultura cerealística i de la formació d'un mercat mundial foren múltiples. D'una banda, el creixement demogràfic, els processos d'urbanització i l'especialització industrial, al Regne Unit i en altres economies de l'occident europeu, intensificaren les pressions sobre la demanda d'aliments. De l'altra, els canvis en la política comercial europea i, en particular, l'abolició de les Corn Laws britàniques a mitjans de segle van orientar bona part d'aquesta demanda alimentària cap a l'exterior<sup>15</sup>.

A això caldria afegir-hi els impactes de la revolució dels transports terrestres i marítims, i el rol actiu de cases mercantils i interessos financers europeus, burocràtics estatals i diàspores comercials, en l'emergència de l'agricultura cerealística global<sup>16</sup>.

A Espanya, malgrat la forta resistència política dels interessos agraris tradicionals<sup>17</sup>, les arribades de cereals s'iniciaren a partir del 1869, quan l'aranzel Figuerola posà fi a gairebé cinquanta anys de prohibicionisme<sup>18</sup>. Amb tot, els elevats aranzels que seguien pesant sobre el blat i els continuats recàrrecs al llarg de la dècada dels setanta, retardaren els seus impactes: seria a partir del 1882 que les conseqüències més traumàtiques del comerç internacional de cereals van planar sobre el camp espanyol<sup>19</sup>.

Barcelona era, per raó de la seua ubicació perifèrica (allunyada de les principals zones cerealícoles d'Espanya), de la seua densitat urbana i de l'especialització vinícola de l'agricultura catalana, el gran mercat espanyol de consum de blat i altres cereals. Per això, donats els altíssims preus vigents a la ciutat, n'esdevindria també el principal port importador. Fins al punt que acabaria desenvolupant una indústria farinera que s'orientava també a la demanda d'altres punts d'Espanya<sup>20</sup>.

Les entrades de grans estrangers es caracteritzaren per una altíssima oscil·lació interanual, condicionada per la situació de les collites internes i l'evolució dels efectes dels aranzels. Les dades presentades a la Taula 2 fan referència al conjunt de les importacions espanyoles, ja que

no disposem d'informació més desagregada. Tot i que la quota del port català en aquests tràfics va ser molt elevada (entre el 40% i el 70%, aproximadament, en els anys seleccionats) no és clar que les dades agregades en fossin del tot representatives.

Tot i els sòlids vincles establerts amb els mercats ultramarins, les dades d'importacions per duana de les Estadístiques, que es presentaren de manera desagregada per continents d'origen fins al 1887, indiquen que el 1869-1887 les arribades de blat a Barcelona des del conjunt del continent americà representaren un 29,2% del total. Una quota gens menyspreable que, tanmateix, no oculta el fet que el proveïment es donà en major mesura a partir d'altres centres de producció o distribució.

Si ens basem en la situació de conjunt a Espanya, Algèria i França tingueren un pes molt fort en els anys immediatament posteriors al canvi de la política comercial, marcats encara per importacions de baixa entitat. De fet, segons les dades que he presentat adés de forma agregada, 4 dels 5 ports d'origen de l'Àfrica del Nord i mediterrània l'any 1875 eren algerians. En aquell any, 23 de les 24 embarcacions arribades d'aquella regió provenien de ports algerians<sup>21</sup>. El centre de gravetat del comerç importador català des del nord d'Àfrica es desplaçaria posteriorment cap a Egipte, a causa dels tràfics de cotó, com veurem.

França mantindria en tot moment un rol destacat en aquest comerç, malgrat que la seva quota començà a descendir a la segona meitat dels vuitanta. Cal pressuposar que una porció considerable de les exportacions franceses de blat eren, de fet, reexportacions. Tot i que les estadístiques per als primers anys no permeten discernir-ho, les xifres per al 1905, quan l'esmentada font oficial distingia entre procedència immediata i origen del producte, indiquen que els blats francesos representaven un 18% del total dels arribats des d'aquell país. Una funció similar de redistribució, fins i tot més marcada, jugà el Regne Unit: al voltant del 92% de les exportacions tenien origen en altres països<sup>22</sup>.

Les importacions de cereal nord-americà tingueren un pes molt destacat entre finals dels setanta i començaments

dels noranta. Nova York era el principal port d'origen d'aquests blats, segons els registres del *Diario de Barcelona* a començaments dels vuitanta. Entre els vaixells arribats des d'aquell port amb carregaments de cereals, s'hi comptaven, segons la mostra obtinguda, dos vaixells de vela (que sumaven 815 tones d'arqueig) que carregaven blat i panís, i un vapor (de 1604 tones) amb panís.

La quota dels Estats Units en el proveïment de blat al mercat espanyol i, cal suposar, català, va descendir de forma molt acusada en anys posteriors, en paral·lel a l'augment de la quota de les vendes argentines. La intensificació de les relacions entre Barcelona i Buenos Aires a finals de la centúria es veié afavorida per l'expansió del mercat d'exportació al país, de la mà de l'arribada de contingents migratoris espanyols. Però, sobretot, pel fet que Barcelona s'integrà en les rutes dels vapors italians entre Gènova i l'Argentina estimulades també pels massius corrents migratoris. El 76% dels vaixells arribats de l'Argentina (i el 86% dels de Buenos Aires) el 1895 eren de pavelló italià, i un 40% eren arribats en trànsit. Gènova ascendí al segon port d'origen dels vaixells arribats al port català, quan el 1860 i el 1875 no figurava entre els 10 primers.

L'aspecte més relacionat amb l'ampliació de la geografia comercial cap a l'est, però, és el rol que els mercats productors de l'Europa oriental, el Llevant mediterrani i l'Índia jugaren en la formació de la xarxa de proveïment de blat espanyola i, cal suposar, barcelonina. En un primer moment, Turquia tingué una posició més remarcable; amb el temps, seria l'economia bladera del mar Negre (sobretot els ports de l'Imperi Rus) la que esdevingué el principal punt de partida dels tràfics que inundaren de blat estranger el territori espanyol.

En definitiva, el creixement de les importacions de blat estigué caracteritzat per: un paper de redistribució molt significatiu, tot i que minvant, per part de les grans economies europees (amb estructures comercials i xarxes de proveïment més àmplies i una posició de mercats centrals dintre dels tràfics globals); un pes remarcable dels blats ultramarins, primer nord-americans i, cada vegada més, argentins, i el predomini sostingut dels blats arribats a

través de la Mediterrània, des d'Àsia i des de l'est del continent europeu.

Què propicià l'establiment d'aquest vincle comercial amb els ports de la mar Negra i d'Azov? D'entrada cal dir que no és gens clar que els costos de transport hi tinguessin un rol determinant, si més no en la primera fase d'aquests tràfics. El 1875, entre les naus arribades des dels ports ucraïnesos i russos, s'hi comptava un sol vaixell de vapor<sup>23</sup>. La resta corresponien a embarcacions de vela de dimensions relativament grans: corbetes que oscil·laven entre les 442 i les 632 tones d'arqueig i un bergantí. Els vaixells de vela representaven més del 70% de la capacitat de càrrega mobilitzada en aquests tràfics. Les dades per al 1880, que es corresponen a una mostra i no a un buidatge complet dels registres, venen a confirmar que la situació no havia variat gaire cinc anys més tard: les embarcacions provinents d'aquella regió eren totes de vela<sup>24</sup>. És possible que el 1882, quan les importacions de blat a Espanya començaren a adquirir un volum molt més considerable, la situació s'hagués decantat més clarament en favor del vapor. En tot cas, per explicar el creixement d'aquestes importacions, resulta més convincent la caiguda sostinguda que, a partir del 1881, experimentaren els preus en origen a Odessa, com també a Nova York i a Liverpool. En el cas del port ucraïnès, per exemple, el preu mitjà anual del blat es va contraure un 42% el 1881-85<sup>25</sup>. Això no és contradictori amb el fet que els nòlits marítims a la regió del mar Negre travessaren des dels anys setanta un acusat descens, comparable amb el que es produïa en la circulació transatlàntica<sup>26</sup>.

Des d'un inici els tràfics de blat des de l'Europa oriental foren conduïts per embarcacions d'altres nacionalitats, com a part de les activitats comercials de diversos països o comunitats mercantils foranes establertes a la zona. El 1875, hi predominava el pavelló italià, tot i que consta l'arribada d'un vaixell espanyol (el vapor esmentat adés). El 1880, les naus arribades eren de pavelló majoritàriament italià i grec. El 1895, aquestes relacions estaven molt més consolidades i els tràfics s'havien intensificat: 30 vaixells, pràcticament vapors tots ells, entre els quals predominava la bandera grega (un 40% tant

del nombre de naus com de l'arqueig total), seguida de la britànica i la noruega. També s'hi comptaven embarcacions russes, daneses, austrohongareses, sueques i italianes, però cap d'espanyola.

Com ha explicat Papadopoulos<sup>27</sup>, l'explosió de les exportacions de la regió anà lligada a la intensa activitat desenvolupada per diverses cases de comerç europees (britàniques i alemanyes, sobretot), així com a les diàspores mercantils grega i jueva establertes a l'àrea del mar Negre. La producció cerealística de l'àrea de Novorossiia havia estat vinculada a la demanda de consum britànica des d'abans de l'abolició de les Corn Laws; però el volum regularment exportat a la primera meitat del segle XIX era, comparativament, molt més reduït i fluctuant en funció de les collites angleses. A partir de la Guerra de Crimea (1853-1856), les reformes empreses per les autoritats tsaristes generaren una ràpida transformació de l'economia de la regió, en paral·lel a la seua integració en el mercat mundial. La crisi política postbèlica conduí, entre altres, a l'abolició de la servitud (1861), i generà una massa de petits camperols sotmesos a pesades càrregues financeres imposades per l'emancipació que els empenyeren a una elevada comercialització. Això havia de tendir a eliminar els obstacles que recurrentment havien conduït a l'estancament de la productivitat agrària a l'Europa de l'Est. D'altra banda, el decidit impuls a la construcció ferroviària connectà la producció interior als ports d'exportació i permeté ampliar la frontera agrària. Així es generà el context per a l'auge de les activitats d'unes diàspores mercantils amb vincles ètnics que assumiren l'organització i els aspectes logístics de l'activitat exportadora. L'acció d'aquestes comunitats mercantils, juntament amb les cases de comerç internacionals establertes als ports més importants, activà mecanismes d'endeutament que facilitaren la fragmentació de grans propietats de baixa productivitat, cosa que amplià la massa de petits productors<sup>28</sup>.

Des d'aquesta perspectiva, el gruix de les arribades al port de Barcelona des de l'Europa oriental s'inscrivien en circuits comercials d'ampli abast, organitzats per cases de comerç i diàspores mercantils internacionals, que

dinamitzaven un comerç mundial de cereals en ràpida expansió. L'ampliació de la xarxa comercial barcelonina consistia, en aquest cas, fonamentalment, en la integració del port català com a node d'una xarxa d'exportacions internacionals. Aquest procés, almenys en la seua fase més incipient als anys setanta, respongué no tant a la transformació sobtada dels mitjans de transport com als canvis socials i econòmics impulsats per grups comercials i pel poder polític rus.

### ■ LA DIVERSIFICACIÓ GEOGRÀFICA DE LES IMPORTACIONS DE COTÓ EN FLOCA

L'altre gran rengló de les importacions que explicava en gran mesura l'ampliació de les relacions comercials cap a l'est era el cotó en floca. En aquest cas, i a diferència dels blats, el procés no consistí en la progressiva (i fluctuant) penetració d'un bé competitiu amb la producció interna, sinó en una diversificació dels punts de proveïment estrangers. A inicis dels seixanta, les importacions de cotó en floca a Espanya (que en aquest cas equivalien pràcticament a les barcelonines) provenien quasi exclusivament dels Estats Units. Cinc anys després, però, la fibra provinent del continent americà representava només un 21% de la importació total, i el seu origen era majoritàriament brasiler i mexicà. La causa d'aquest canvi bruscat en la distribució geogràfica, acompanyat d'una forta contracció dels volums totals arribats, va ser la Guerra Civil nord-americana i el consegüent bloqueig de les exportacions cotoneres des dels Estats Units, que donà lloc a la *fam de cotó*.

La quota de mercat de les plantacions cotoneres nord-americanes tardà a recuperar-se després de la guerra i no ho va fer de manera completa. En un primer moment, França i el Regne Unit esdevingueren els grans proveïdors de les minvades importacions requerides pel complex tèxtil català. De manera similar al que hem observat per al comerç del blat, per tant, les grans economies del continent, exercien el rol de centres redistribuidors. Una funció que, amb oscil·lacions d'amplitud considerable, continuaren exercint en les dècades posteriors.

**TAULA 3. DISTRIBUCIÓ DE LES IMPORTACIONS ESPANYOLES DE COTÓ ENTRE DIVERSOS PAÏSOS (EN TONES) I QUOTA DEL COTÓ ARRIBAT D'AMÈRICA SOBRE LES IMPORTACIONS TOTALS (EN %), 1860-1910**

	França	Regne U nit	Turquia	Índia	Egipte	Cotóamericà
1860						99,7%
1865	7.563	3.431				20,7%
1866	4.446	5.314	1.822			37,9%
1868	2.884	1.347	3.645			63,9%
1870	3.440	1.782	3.809			65,2%
1875	7.112	2.298	4.788	1.130		50,8%
1880	6.939	1.827	1.922	5.460		64,3%
1885	440	865	5.954	1.216		71,5%
1890	6.484	1.213	2.765	1.060	1.225	72,9%
1895	2.287	2.005	2.476	1.692	6.528	78,3%
1900	2.817	1.226		23	6.913	81,5%
1905	3.478	2.473	519	1.031	6.897	78,6%
1910	19.885	3.863	527	283	979	67,7%

Font: elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior

Amb tot, ja des del 1866 l'oferta de cotó no americà (o més aviat, no importat directament d'Amèrica) començà a diversificar-se. La fibra arribada de Llevant suposava en aquell any una desena part del volum importat des de França i el Regne Unit conjuntament. Dos anys després, superava les quantitats vingudes des del país veí i més que doblava les remeses britàniques cap a Barcelona. El pes comparat d'aquests països va anar oscil·lant. El que és més important, però, és que el cotó arribat des de l'Orient Mitjà es mantingué, almenys fins a mitjans dels anys noranta, com a font complementària de proveïment. Des de mitjans dels setanta, a les importacions de cotó

de Turquia, s'hi afegiren les arribades de l'Índia, d'un volum en general inferior, però gens menyspreable. En els darrers anys de la centúria, a més, s'hi incorporaren les arribades d'Egipte, que passà a ocupar ràpidament la segona posició en el proveïment de la fibra, després, dels Estats Units. En tot cas, segons el *Diario de Barcelona* ja el 1875 s'havien registrat tràfics des del port d'Alexandria cap a Barcelona.

La Guerra de Secessió nord-americana suposà un punt d'inflexió definitiu en el comerç internacional i en l'organització mundial de la producció de la primera matèria essencial per al sector líder de la primera industrialització.

Això hauria de donar lloc a una extraordinària ampliació de la plantació cotonera a escala global, com a component bàsic d'un vertader "imperi del cotó". A finals dels cinquanta, i de manera similar al cas barceloní, el cotó de procedència americana suposava la immensa majoria del consumit per les fàbriques del Regne Unit, França i el Zollverein alemany. Els inicis de la conflagració, en solapar-se amb una imminent crisi de sobreproducció industrial, no es concretaren en problemes greus per als fabricants, que aprofitaren per desfer-se de l'excés d'existències. Però en allargar-se el conflicte, i davant la incertesa sobre la seua possible duració, la inquietud es va estendre entre els homes de negocis, confrontats també a una creixent conflictivitat obrera<sup>29</sup>.

Les reaccions a aquesta conjuntura havien de tenir conseqüències duradores en la configuració de l'economia cotonera global. Comerciants i financers esmerçaren esforços en ampliar (i controlar) l'oferta de matèria primera, arrossegant petits i mitjans camperols de diverses zones rurals del planeta a la producció comercialitzada de cotó per a l'exportació. A més, l'escassetat generalitzada generà "un clamor favorable a la intervenció de l'Estat en el camp cotoner global". Buròcrates i administradors colonials, però també els governants egipcis i turcs, propulsaren l'expansió de les plantacions de cotó orientat als mercats europeus, mitjançant combinacions variables d'accions coercitives, regulació, incentius econòmics, distribució de llavors i inversió en infraestructures de regadiu i transport. Fins i tot l'administració nord-americana tractà d'impulsar la producció en altres països, a fi d'erosionar la base econòmica dels Estats Confederats<sup>30</sup>.

En definitiva, i com en el cas de les importacions de blat, l'ampliació de la xarxa de proveïment de l'economia catalana derivà de la combinació entre una demanda interna, àmplia i molt inelàstica, i un procés de *construcció dels mercats* agrícoles internacionals, impulsat per potents interessos comercials i burocràcies estatals. Sens dubte, la diversificació de l'oferta respongué en part als senyals del mercat, però la resposta distà molt de ser automàtica, i els preus tendiren a restablir-se entre finals dels seixanta i començaments dels setanta.

El lideratge en aquest procés correspongué als sectors dominants dels nous territoris exportadors i a les grans potències europees; en aquest cas, especialment, als homes de negocis i l'aparell imperial britànics. Així, de les 18 embarcacions arribades de Llevant al port barceloní l'any 1875, fins a 13 eren vapors amb pavelló britànic, que representaven un 87% del tonatge mobilitzat en aquells tràfics. Seguien en importància els velers grecs i els vapors holandesos. No hi consta cap vaixell de bandera espanyola en l'esmentat trajecte.

Els britànics controlaven també els vaixells arribats des de l'Índia. En aquest cas, però, l'establiment de relacions comercials responia no sols a l'impuls de la producció de cotó per a les fàbriques de la metròpoli, sinó també al transcendent canvi en els circuits de la navegació internacional que suposà l'obertura del Canal de Suez el 1869: el recorregut entre Londres i Bombai quedà reduït en un 41%, de manera que la infraestructura va esdevenir una peça clau de la geopolítica imperial britànica, malgrat les reticències inicials per l'impuls francès<sup>31</sup>.

Els requisits tècnics que imposava aquesta infraestructura a les embarcacions suposarien un notable estímul a la generalització de la navegació a vapor<sup>32</sup>, de manera que el seu pes en aquests tràfics va ser molt més destacat que en el cas del blat des d'un inici. Ara bé, quan les remeses de fibra des dels Estats Units recuperaren el seu predomini en les importacions catalanes, els velers van continuar dominant aquests trajectes durant anys. Així, el 1875 suposaven el 87% de l'arqueig mobilitzat i el 95% dels 97 vaixells arribats des dels ports de Nova Orleans, Savannah, Charleston i Filadèlfia, i el 1895 la vela encara representava un 27% de les embarcacions.

En resum, els nous tràfics de cotó en floca des de l'Índia, l'Orient Mitjà i Egipte es vehicularen principalment, i pràcticament des de l'inici, en vaixells de vapor, que, molt probablement, n'abaratien els costos i de ben segur amplien la capacitat de transport per al proveïment de la principal indústria britànica. És possible que aquesta fos la clau de la penetració d'aquest cotó, a llarg termini, en els mercats barcelonins, tenint en compte la competitivitat de les xarxes catalanes d'importació a través de l'Atlàntic. Amb tot, això no evità que els mecanismes

comercials i els sistemes de transport tradicionals mantinguessin el seu predomini sobre l'oferta global de cotó a Barcelona.

Si bé els nous tràfics van veure's estimulats pels canvis en el transport marítim, el sorgiment d'aquests ramals complementaris del principal comerç d'importació de la capital catalana s'inscriví plenament en el desenvolupament de les noves xarxes britàniques d'importació i en els nous patrons d'especialització productiva impulsats pels governants d'aquells territoris.

## ■ EL NOU COMERÇ COLONIAL

L'obertura del Canal de Suez no sols permeté integrar el port de Barcelona en la xarxa britànica de distribució del cotó indi, sinó establir una nova variant del comerç colonial amb les Filipines. Els intercanvis previs amb aquest domini des de Barcelona no eren completament nous, però havien estat molt limitats: Cadis concentrava, en bona mesura, unes relacions comercials amb l'arxipèlag que pivotaven sobre l'estanc del tabac. L'obertura de la nova connexió directa va generar noves oportunitats per al port català, que no es concretaren de manera contundent fins a la dècada dels vuitanta, a partir de l'establiment de la línia oficial de vapors entre Manila i Barcelona, atorgada a la Compañía Trasatlántica, i del reforçament del *pacte colonial* derivat de la Ley de Relaciones Comerciales con las Antillas (1882)<sup>33</sup>.

La integració de les Filipines en l'òrbita del comerç colonial català, que suposà l'accés a un mercat dinàmic, molt més competitiu, i amb una gran capacitat potencial d'absorbir les exportacions manufactureres catalanes, ha estat molt més estudiada per la literatura<sup>34</sup>. L'obertura del Canal de Suez, doncs, constituí una condició necessària per a l'obertura del nou ramal del comerç colonial del port de Barcelona, però no és segur que en fos la condició suficient. A banda de la reducció dràstica en el temps de viatge des dels antípodes i, presumiblement, en els seus costos, les concessions estatals havien de tenir un paper clau: precisament, en la mesura que sufragaven una part d'aquests costos; si més no, l'amortització dels

elevats capitals inicials exigits. L'altre aspecte clau seria el fet que Barcelona s'havia constituït, en les dècades prèvies, en el port colonial per excel·lència: canalitzava el gruix de les relacions amb les Antilles i concentrava els principals interessos i negocis al voltant de les relacions colonials<sup>35</sup>.

El cas presenta paral·lelismes, pel que fa als seus inicis, amb l'altre nou component del comerç colonial que es consolidà també durant el darrer terç del segle: els vincles amb Fernando Poo (a l'actual Guinea Equatorial). Malgrat els esforços de les autoritats metropolitanes des del 1868 per potenciar-hi l'establiment de colons, l'expansió del conreu del cacau no va tenir lloc fins a la dècada dels vuitanta. Els fluxos comercials amb la metròpoli foren molt limitats, fins que, novament, una concessió governamental a la Compañía Trasatlántica establí un tràfic regular que havia d'estimular les importacions de cacau. La capital catalana esdevingué el principal centre metropolità també en aquest eix dels intercanvis colonials<sup>36</sup>, fet que podria explicar, en part, la pèrdua d'importància de diversos ports llatinoamericans en la xarxa importadora barcelonina: els tràfics des de l'Equador o Veneçuela a mitjans de segle consistien, segons els registres del *Diario de Barcelona*, quasi exclusivament en cacau.

En tot cas, aquesta obertura de noves relacions comercials amb els dominis colonials espanyols estava en sintonia amb les tendències del nou imperialisme europeu i dels seus impactes en els intercanvis globals. L'expansió de les potències europees als continents africà i asiàtic constituí un estímul renovat als intercanvis amb aquelles regions. Les exportacions des del sud i sud-est asiàtic i des d'Àfrica cresqueren notablement al llarg del segle XIX, i els territoris asiàtics sota domini europeu veieren transformada l'estructura de les seves relacions externes. Les exportacions d'espècies, els colonials tradicionals (com el sucre) i els tèxtils caigueren de forma dràstica en el seu pes relatiu, en favor d'aliments tropicals i matèries primeres, com els olis vegetals, els cautxús i les gomes<sup>37</sup>. En el cas africà, i especialment de l'Àfrica subsahariana, l'expansió territorial europea va estar vinculada, en

alguns casos, a les corbes ascendents en els preus internacionals de diversos productes tropicals que adquiriren una dimensió de consum de masses en els mercats metropolitans<sup>38</sup>.

La definició d'aquests nous patrons d'especialització no fou un simple automatisme de mercat, sinó fruit de l'impuls dels interessos comercials metropolitans, en estreta connexió amb els estaments polítics imperials. La desaparició dels antics monopolis de les companyies privilegiades europees anà de bracet d'un nou model de relacions, tant en els dominis tradicionals com en els nous territoris conquerits i les colònies informals<sup>39</sup>. L'*imperialisme del lliure comerç* obrí als intercanvis amb altres països aquests dominis, i contribuï a intensificar les relacions comercials entre Europa i bona part d'Àsia i Àfrica<sup>40</sup>.

Així, a més dels tràfics des de les colònies espanyoles d'Àfrica i Àsia, el 1895 arribaven també al port de Barcelona embarcacions provinents d'altres punts del golf de Guinea i el sud-est asiàtic. D'una banda, un veler i un vapor arribats de Cotonou, a la colònia francesa de Dahomey (actual Benín), que havia reorientat la seva especialització des de l'exportació d'esclaus a l'oli de palma<sup>41</sup>. De l'altra, quatre embarcacions de vela (de banderes sueca, alemanya i noruega) provinents de Manado, Macasar i Padang, a l'actual Indonèsia (en aquell moment colònia neerlandesa). Barcelona devia representar només una aturada intermèdia en una ruta comercial més àmplia, probablement, seguint el model que caracteritzava part del negoci comercial i navilier dels països nòrdics, especialitzats en el comerç itinerant<sup>42</sup>.

### ■ EL COMERÇ DE FUSTA I L'EXPANSIÓ CAP AL NORD DE LES XARXES D'IMPORTACIÓ

El darrer eix incorporat a la xarxa comercial catalana de finals del vuit-cents estava protagonitzat per les importacions de fusta. La seva rellevància en el valor i el volum dels tràfics del port català era molt inferior a la d'alguns dels renglons esmentats anteriorment; tot i així, es tractava

**TAULA 4. VALOR DE LES IMPORTACIONS DE FUSTA DEL PORT DE BARCELONA, 1862-1912 (1862-66 = 100)**

1862-66	100,0
1867-71	95,2
1872-76	281,4
1877-81	390,0
1882-86	398,2
1887-91	433,7
1892-96	438,1
1897-1901	600,5
1902-06	525,2
1907-12	678,3

Font: elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior

d'un producte imprescindible en el desenvolupament econòmic del seu *hinterland*. Les dogues serien un dels productes fusters més destacats en els tràfics marítims des de l'exterior durant gairebé la totalitat del període. La seva procedència, des de mitjans de la centúria, era principalment nord-americana, i constituïen una càrrega complementària de les remeses de cotó: gairebé totes les embarcacions arribades aquell any amb dogues des de ports americans transportaven també cotó en floca. I més o menys la meitat dels vaixells arribats del sud dels Estats Units carregaven dogues.

Però aquest comerç no es limitava a la boteria. Comprenia una gran varietat de productes, tant per les seves

característiques físiques com per la seva presentació (en pals, taulons, bigues, etc.) i els seus usos: la construcció, en primer lloc, seguida de les activitats agrícoles, la indústria, els ferrocarrils i la mineria<sup>43</sup>.

Tot i que bona part dels requeriments de fusta de l'economia catalana eren proveïts pel mateix rerepaís, especialment des de la regió pirenaica,<sup>44</sup> l'economia espanyola era molt dependent de les arribades de fusta des de l'exterior, a causa de factors climàtics, orogràfics i d'organització de les explotacions<sup>45</sup>. Tot i la forta pressió sobre els boscos peninsulars, l'oferta interna era insuficient i poc competitiva, i es complementava amb volums considerables provinents d'Europa i d'Amèrica. Tal com palesa la Taula 4, entre el 1862-66 i el 1897-1901, les importacions pel port de Barcelona es van multiplicar per sis<sup>46</sup>.

El comerç internacional de fusta no era, evidentment, una novetat del període. El que canvià van ser les seues dimensions i la lògica econòmica imperant en la seva producció, sota l'impuls de la industrialització europea i nord-americana. La seva producció visqué un procés de mercantilització i es veié condicionada i potenciada per l'adopció de tècniques i inversions (en instal·lacions, tecnologia i infraestructures de transport) amb una lògica competitiva. Sorgiren empreses modernes, que controlaven àmplies àrees forestals o el procés de comercialització a escala internacional. Les possibilitats que brindaven uns mercats globals en franca expansió i el consegüent benefici econòmic impulsaren, al seu torn, processos de colonització i d'ampliació de les àrees d'explotació guiats per una lògica capitalista<sup>47</sup>.

Aquest va ser el cas del Canadà. En concret, de les seves principals províncies exportadores de productes forestals, el Quebec i Nova Brunswick, que emergiren com a alternativa a la tradicional oferta de fusta d'Escandinàvia. Les guerres napoleòniques i el bloqueig naval van suposar el punt d'arrencada d'una dinàmica economia vinculada a l'explotació forestal i l'exportació transatlàntica de fusta. La població de Nova Brunswick es multiplicà entre el 1780 i el 1850 -va passar d'uns 4.000 habitants a 200.000-, i la producció fustera va atreure nombrosos capitals. El resultat fou una vertadera revolució industrial en el sector a mesu-

ra que s'integraven les activitats de tala i les serradores, tot mecanitzant-se algunes fases del procés. La superfície d'explotació s'expandí enormement des del litoral, seguint el curs dels rius i, posteriorment, de les vies fèrries. Al llarg del segon terç del segle sorgiren bona part de les empreses que acabarien controlant un mercat cada cop més concentrat, a mesura que els productors es proletaritzaven<sup>48</sup>.

Tanmateix, a partir dels anys seixanta, l'eliminació de la *preferència imperial* britànica va fer que la producció canadenc trobés creixents dificultats per competir amb les exportacions des dels països nòrdics, especialment de Suècia, en els mercats britànics i europeus. Això obligaria els comerciants que controlaven els tràfics a reorientar-los en gran mesura cap al mercat estatunidenc, que, en poc temps, n'esdevindria el principal client<sup>49</sup>.

En aquest context, començaren a registrar-se arribades de vaixells des de la costa de Nova Brunswick al port de Barcelona. El 1875 es podia registrar el fenomen, de manera incipient: un sol vaixell arribat sota pavelló estatunidenc. En les dues dècades posteriors, aquests vincles es consolidaren i els tràfics es van veure notablement acrescuts. Així, el 1895, almenys 12 vaixells de dimensions mitjanes entraren al port, provinents d'aquella regió. La majoria d'aquestes embarcacions (9) tenien bandera espanyola, cosa que sembla indicar que s'hi havien establert relacions comercials estables. La resta navegaven sota pavelló italià i rus.

Amb tot, si bé el comerç de fusta permet explicar l'expansió de la xarxa d'importacions del port català cap diversos ports canadencs, la importància d'aquells territoris en el proveïment no es pot exagerar. Segons indiquen les estadístiques oficials, el 1881 el valor de les fustes arribades des del Canadà a Espanya equivalia un 18% de les importacions de fusta des dels Estats Units, principal proveïdor americà aquell any, i el 40% de les vingudes de Cuba. El 1895, havien crescut notablement i suposaven ja un 38,7% de les importacions des dels Estats Units, però el seu pes sobre les importacions totals de fusta era secundari: les arribades des de Suècia eren 2,5 vegades més grans que les d'Amèrica del Nord.

**TAULA 5. VAIXELLS ARRIBATS A BARCELONA DES DE PUNTS D'IMPORTACIÓ DE FUSTA**

	1875			1890		
	Proporció de vaixells de vela	de la vela sobre l'arqueig total	Nombre de vaixells arribats	Proporció de vaixells de vela	Proporció de la vela sobre l'arqueig total	Nombre de vaixells arribats
Suècia	100%	100%	22	92%	93%	4
Finlàndia	100%	100%	25	40%	38%	15
Canadà	100%	100%	1	40%	39%	12

Font: elaboració pròpia a partir del buidatge complet dels registres del *Diario de Barcelona* dels anys 1860, 1875 i 1895

De fet, la fusta era el producte més freqüent en els vaixells arribats de Dinamarca, Suècia, Noruega i l'actual Finlàndia (llavors el Gran Ducat, integrat a l'Imperi Rus). Tot i que al segle XVIII es registraven ja tràfics de fusta des d'aquella regió, el 1850 les arribades d'aquest producte eren molt esporàdiques i hi predominaven productes com el bacallà, les pells i els greixos. El 1880 i el 1895, fustes i taulons eren el producte més freqüentment transportat pels vaixells arribats de Suècia i l'actual Finlàndia, mentre en les rutes d'altres països nòrdics predominaven el bacallà (Noruega) o la fècula i la dextrina (Dinamarca, el 1895).

La demanda d'una economia en procés de creixement i transformació, com la catalana del darrer terç del vuitcents, conduí, doncs, a la integració del port de Barcelona en els mercats internacionals fusters, transformats per les noves formes d'organització de la producció i l'exportació, sota paràmetres capitalistes i industrials, i amb l'impuls que conferia la demanda dels nuclis productius més avançats. Ara bé, si atenem als tràfics d'entrada del port català, els canvis en els modes de transport i, en concret, la transició de la vela al vapor, semblen haver jugat un paper reduït en aquest procés.

Encara el 1895, quan la navegació a vapor dominava en el conjunt del transport marítim internacional, les embarcacions de vela suposaven el 93% de les arribades des de ports canadencs a Catalunya. Des de Suècia i Finlàndia, aquestes proporcions eren, respectivament, del 38% i del 40%.

## ■ CONCLUSIONS

Com hem pogut veure, en el període 1860-1895 el port de Barcelona es va inserir en unes xarxes comercials que connectaven amb les més diverses regions i amb nombrosos ports europeus, americans, asiàtics i africans. Els tràfics tradicionals, vinculats al proveïment de la indústria tèxtil, es veieren reforçats, i els vaixells arribats des de l'Europa occidental i mediterrània i des dels Estats Units continuaren sent predominants. L'establiment de relacions amb altres regions, però, suposà una diversificació dels productes i una ampliació de les rutes, generalment, integrades a les xarxes de proveïment d'altres economies industrials, o bé en les de comercialització de marines d'altres països, especialitzades en la intermediació.

Tant la política comercial com les transformacions en el comerç marítim (entre les quals cal comptar també la construcció del Canal de Suez i la mateixa modernització i ampliació del port barceloní) suposaren estímuls clau per al creixement del comerç i la consolidació d'aquestes vastes relacions comercials, amb gairebé 150 ports. Igualment, els processos associats d'urbanització, creixement demogràfic i augment de la demanda de consum al Principat contribuïren de manera destacada a l'enorme dinamisme del comerç marítim

Tanmateix, com he tractat de mostrar, l'expansió del complex comercial del port respongué també a transformacions clau en les regions d'origen i en l'organització internacional del comerç. A banda de la transformació de la navegació i els canvis d'orientació de la política aranzelària, la globalització comercial del vuit-cents consistí també en el procés d'inserció en el mercat mundial d'amplis territoris. Sota la pressió de governants, colons i comerciants, diversos països i territoris colonials modificaren els seus processos d'especialització i transformaren la seua organització productiva, orientant-la a les necessitats dels grans nuclis fabrils internacionals i de les economies capitalistes més dinàmiques.

El port de Barcelona i l'economia catalana responien precisament als condicionants i a les característiques pròpies de les modernes societats industrials. No és estrany, per tant, que participessin de les connexions comercials que, durant la segona meitat del segle XIX, vinculaven les principals economies industrials entre elles i amb la resta del món: territoris que anaren especialitzant-se, majoritàriament, en el proveïment d'aliments i matèries primeres. Amb tot, les dimensions i la competitivitat en els mercats globals de l'economia catalana no podien comparar-se amb la dels nuclis fabrils i comercials més dinàmics. De manera que el creixement de la xarxa comercial va significar, sobretot (a excepció dels tràfics colonials i, parcialment, dels tràfics des del Canadà), la inserció de Barcelona com a escala en els tràfics d'altres països.

## ■ BIBLIOGRAFIA

- Alemany, Joan, *El port de Barcelona*. Lunwerg (1998).
- Austin, Gareth. "Resources, techniques, and strategies south of the Sahara: revising the factor endowments perspective on African economic development, 1500-2000 1". *The Economic History Review* 61.3 (2008). 587-624.
- Badenes, Carles. "La geografia comercial de Barcelona en el període de consolidació industrial: 1848-1914" (tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2020). <https://www.tesisred.net/handle/10803/670382>
- Bairoch, Paul. *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXe siècle*. Paris, Mouton, Publications de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales (1976).
- Beckert, Sven. *El imperio del algodón. Una historia global*. Barcelona: Crítica (2016).
- Boglio, Denis. "Industria y comercio de la madera en el Pirineo catalán. Perspectiva histórica desde la revolución industrial 1850-1950" (tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2016). <https://www.tesisred.net/handle/10803/400024>
- Brenner, Robert, "The origins of capitalist development: a critique of neo-Smithian Marxism", *New Left Review* (1977), 104. 25.
- Bunel, Mattia et al. "Geovisualizing 12 the sail-to-steam transition through vessel movement data". *Advances in Shipping Data Analysis and Modeling: Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data* (2017). 189.
- Carreras, Albert i César Yáñez. "El puerto en la era industrial: una síntesis histórica", a Joan Clavera et al. *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres Estudios* (Madrid: Civitas-Port Autònom de Barcelona, 1992). 81-157.
- Carreras, Anna i Yolanda Blasco. "Las exportaciones de España a Cuba (1891-1913): pervivencias históricas en la demanda cubana de productos españoles", *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales* 59 (2004). 131-156

- Castañeda, Lluís i Xavier Tafunell. "El mercado maorista de algodón en Barcelona a mediados del siglo XIX", a Carreras, Albert (ed.). *Doctor Jordi Nadal: la industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya*. Edicions Universitat de Barcelona (1999).
- Castillo, Daniel i Fatima Zohra Mohamed-Chérif. "La configuración de las redes de transporte marítimo en África noroccidental (1880-1939)". *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research* 13.2 (2017). 81-92.
- Castillo, Daniel, i Jesús M. Valdaliso. "Path dependence and change in the Spanish port system in the long run (1880-2014): An historical perspective". *International Journal of Maritime History* 29.3 (2017): 569-596.
- Chilosi, David i Giovanni Federico. "Early globalizations: The integration of Asia in the world economy, 1800-1938". *Explorations in Economic History* 57C (2015). 1-18.
- Delgado, Josep Maria. "'Menos se perdió en Cuba'. La dimensión asiática del 98". *Illes i imperis*, 2 (1999). 49-64.
- Fradera, Josep Maria, *Indústria i mercat: les bases comercials de la indústria catalana moderna: 1814-1845*. Barcelona: Crítica (1987).
- Frankema, Ewout, Jeffrey Williamson and Pieter Woltjer. "An economic rationale for the West African scramble? The commercial transition and the commodity price boom of 1835-1885". *The Journal of Economic History* 78.1 (2018). 231-267.
- Gallagher, John Andrew i Ronald Robinson. "The imperialism of free trade". *The Economic History Review*, 6 (1) (1953). 1-15.
- Gallego, Domingo i Vicente Pinilla. "Del librecambio matizado al proteccionismo selectivo: el comercio exterior de productos agrarios y alimentos en España entre 1849 y 1935". *Revista de Historia Económica* 14 (02) (1996). 371-420.
- Garrabou, Ramon i Jesús Sanz. "La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio?", a Garrabou, Ramon (ed.). *Historia agraria de la España contemporánea*. Barcelona: Crítica (1985). 2, 7-191.
- Grafe, Regina i Camilla Brautaset. "The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Density in Norway's Nineteenth-Century Sailing Fleet". *Working Paper* (2006), 062 University of Oxford, Department of Economics.
- Harlaftis, Gelina i Vasilis Kardasis. "International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center", a Pamuk, Sevket i Jeffrey G. Williamson, *Globalization Challenge and Economic Response in the Mediterranean Before*. Routledge (2000). 233-65
- Harley, Charles K. "Ocean freight rates and productivity, 1740-1913: the primacy of mechanical invention reaffirmed". *The Journal of Economic History* 48 (4), (1988). 851- 876.
- Harley, Charles K. "Transportation, the world wheat trade, and the Kuznets cycle, 1850-1913", *Explorations in Economic History* 17 (3) (1980). 218. O'Rourke. "The European grain invasion, 1870-1913".
- Headrick, Daniel, R. *The tentacles of progress: Technology transfer in the age of imperialism, 1850-1940*. Oxford University Press (1998).
- Hobsbawm, Eric. *Industria e imperio*. Ariel (1982).
- Hopkins, A. G. "The Victorians and Africa: a reconsideration of the occupation of Egypt, 1882". *The Journal of African History* 27 (2) (1986). 363-391.
- Iriarte, Iñaki. "La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)". *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa* 1.27 (2005). 13-47.
- Jacks, David S. i Krishna Pendakur. "Global trade and the maritime transport revolution". *The Review of Economics and Statistics* 92(4) (2010). 745-755.
- Jacks, David, S. "What drove 19th century commodity market integration?". *Explorations in Economic History* 43(3) (2006). 383-412.
- Kaukiainen, Yrjö. "Journey costs, terminal costs and ocean tramp freights: how the price of distance declined from the 1870s to 2000". *International Journal of Maritime History* 18.2 (2006). 17-64.
- Kaukiainen, Yrjö, "The advantages of water carriage: Scale economies and shipping technology, c. 1870-2000",

- a Harlaftis, Gelina, Jesús Valdaliso, and Stig Tenold (eds.). *The world's key industry: history and economics of international shipping*. Palgrave Macmillan, (2012).
- Law, Robin. "The politics of commercial transition: Factional conflict in Dahomey in the context of the ending of the Atlantic slave trade". *The Journal of African History* 38 (2) (1997). 213-233.
- Marnot, Bruno. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle: (1815-1914)*. Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (2011).
- Montañés, Enrique. "La consolidación del prohibicionismo en el comercio del trigo (1820-1847)", a Caro, Diego (coord.). *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868). Política, economía y sociabilidad*. Cádiz, Universidad de Cádiz (2005). 207-247.
- O'Brien, Patrick Karl. "Colonies in a globalizing economy, 1815-1948". *Working Paper*, 08/04. London School of Economics, 2004.
- O'Rourke, Kevin Hjortshøj i Jeffrey Gale Williamson, *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*. MIT Press (1999).
- O'Rourke, Kevin Hjortshøj i Jeffrey Gale Williamson. "When did globalisation begin?", *European Review of Economic History* 6 (1) (2002). 23-50.
- Offer, Avner. *The first world war: an agrarian interpretation*, (OUP Catalogue, 1991). Geoffrey Jones. *Merchants to multinationals: British trading companies in the nineteenth and twentieth centuries*. Oxford University Press (2000).
- O'Rourke, Kevin Hjortshøj. "The European grain invasion, 1870-1913". *The Journal of Economic History* 57 (4) (1997). 775-801.
- Osterhammel, Jürgen *The transformation of the world: a global history of the nineteenth century*. Princeton University Press (2015).
- Papadopoulou, Alexandra. "Foreign merchant businesses and the integration of the Black and Azov Seas of the Russian Empire into the First global economy". *Business History* (2019). 1-27.
- Pascali, Luigi. "The wind of change: Maritime technology, trade, and economic development". *American Economic Review* 107(9) (2017). 2821-2854.
- Pascual, Pere. "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX". *Recerques: Història, Economia, Cultura* 21 (1988). 125-161.
- Pascual, Pere. "La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX", a Jordi Nadal et al., *Historia econòmica de la Catalunya contemporània*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana (1991). 297- 335.
- Pascual, Pere, *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX: formació i desestructuració d'un sistema econòmic*. Barcelona: Crítica (1990).
- Robinson, Ronald i John Andrew Gallagher. *Africa and the Victorians: The official mind of Imperialism*. Macmillan (1966).
- Rodrigo, Martín. *Barcelona, capital del retorn. Les bases colonials de Barcelona, 1765-1968*. Museus d'Història de Barcelona (2011). 79-92.
- Rodrigo, Martín. "Del desestanco del tabaco a la puesta en marcha de la Compañía General de Tabacos de Filipinas (1879-1890)". *Boletín Americanista* 59 (2009), 199-221.
- Rodrigo, Martín, "La línea de vapores-correo España-Filipinas (1879- 1905)". *Cuadernos de Historia del Instituto Cervantes de Manila* (1998). 2-3.
- Sánchez-Albornoz, Nicolás, *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX. Volumen I. Trigo y cebada*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España (1975).
- Sant Gisbert, Jordi. "El comerç de cacau entre Barcelona i Fernando Poo: la Unió de Agricultores de la Guinea española (1880-1941)" (tesi doctoral, Universitat Pompeu Fabra, 2017).
- Segura, Antoni. "El mercat de cereals i llegums a Barcelona, 1814- 1868". *Recerques: Història, Economia, Cultura* 14 (1983). 177-212.
- Topik Steven C. i Allen Wells. "Commodity chains in a global economy", a Rosenberg, Emily S. (ed.). *A world connecting, 1870-1945*. Cambridge. MA: Belknap Press of Harvard University Press (2012).

Valls, Francesc. *La Catalunya atlàntica. Aiguarent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Vic: Eumo Editorial i Universitat de Vic (2003).

Wynn, Graeme, *Timber Colony. A historical geography of early nineteenth century New Brunswick*. Toronto: University of Toronto Press (1981).

Zapata, Santiago. "La madera en España (c.1850-1950): un primer esbozo". *Revista de Historia Económica = Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 19.2 (2001). 287-343.

## ■ NOTES

1. Kevin Hjortshøj O'Rourke i Jeffrey Gale Williamson. *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*. MIT Press (1999).

2. Yrjö Kaukiainen. "The advantages of water carriage: Scale economies and shipping technology, c. 1870-2000." Harlaftis, Gelina, Jesús Valdaliso, and Stig Tenold, eds. *The world's key industry: history and economics of international shipping*. Palgrave Macmillan (2012); Bruno Marnot. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle:(1815-1914)*. Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (2011).

3. Jürgen Osterhammel. *The transformation of the world: a global history of the nineteenth century*. Princeton University Press (2015).

4. Kevin Hjortshøj O'Rourke i Jeffrey Gale Williamson. "When did globalisation begin?". *European Review of Economic History* 6 (1) (2002). 23-50, i Regina Grafe i Camilla Brautaset. "The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Density in Norway's Nineteenth-Century Sailing Fleet".

5. Yrjö Kaukiainen. "Journey costs, terminal costs and ocean tramp freights: how the price of distance declined from the 1870s to 2000." *International Journal of Maritime History* 18.2 (2006). 17-64; Bruno Marnot, *Les grands ports...*

6. David S. Jacks i Krishna Pendakur. "Global trade and the maritime transport revolution". *The Review of Economics and Statistics* 92 (4) (2010). 745-755 i David, S. Jacks. "What drove 19th century commodity market integration?". *Explorations in Economic History* 43 (3) (2006). 383-412.

7. Per una anàlisi de conjunt sobre les relacions entre creixement econòmic i urbà de les ciutats portuàries, organització de les xarxes internacionals del comerç marítim i la transició al va-

por, vegeu: Mattia Bunel et al. "Geovisualizing 12 the sail-to-steam transition through vessel movement data". *Advances in Shipping Data Analysis and Modeling: Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data* (2017). 189.

8. Albert Carreras i César Yáñez. "El puerto en la era industrial: una síntesis històrica", a Joan Clavera et al. *Economia e historia del Puerto de Barcelona. Tres Estudios*. Madrid: Civitas-Port Autònom de Barcelona (1992). 81-157.

9. He presentat aquesta font, el tractament que n'he fet i la base de dades resultant a: Carles Badenes, "La geografia comercial de Barcelona en el període de consolidació industrial: 1848-1914" (tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2020), <https://www.tesisenred.net/handle/10803/670382>

10. Josep Maria Fradera. *Indústria i mercat: les bases comercials de la indústria catalana moderna: 1814-1845*. Barcelona: Crítica, (1987) i Francesc Valls. *La Catalunya atlàntica. Aiguarent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Vic: Eumo Editorial i Universitat de Vic (2003).

11. Fradera, *Indústria...*

12. Vegeu sobre això, entre altres: Daniel Castillo i Jesús M. Valdaliso. "Path dependence and change in the Spanish port system in the long run (1880-2014): An historical perspective". *International Journal of Maritime History* 29.3 (2017). 569-596.

13. Es tracta d'una mostra les dimensions de la qual han estat calculades prenent com a població total la suma dels vaixells entrats recollits en les estadístiques oficials de comerç exterior i de cabotatge per a aquell any, i considerant un marge d'error del 5% i un nivell de confiança del 95%. El procediment d'extracció, a partir de les dimensions de la mostra ha consistit en la generació de números aleatoris corresponents a l'ordre d'arribada (segons es publicava al *Diario de Barcelona*) dels vaixells mercants per a tot l'any.

14. Charles Knickerbocker Harley. "Transportation, the world wheat trade, and the Kuznets cycle, 1850-1913". *Explorations in Economic History* 17 (3) (1980). 218. Kevin Hjortshøj O'Rourke. "The European grain invasion, 1870-1913". Steven C. Topik i Allen Wells. "Commodity chains in a global economy", a Emily S. Rosenberg (ed.). *A world connecting, 1870-1945*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press (2012).

15. Eric J. Hobsbawm, *Industria e imperio*. Ariel (1982).

16. Avner Offer, *The first world war: an agrarian interpretation*. (OUP Catalogue, 1991). Geoffrey Jones, *Merchants to multinationals: British trading companies in the nineteenth and twentieth centuries*. Oxford University Press (2000). Alexandra Papadopoulou "Foreign merchant businesses and the integration of the

Black and Azov Seas of the Russian Empire into the First global economy". *Business History* (2019). 1-27.

17. Enrique Montañés, "La consolidación del prohibicionismo en el comercio del trigo (1820-1847)", a Diego Caro (coord.). *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868). Política, economía y sociabilidad*. Cádiz: Universidad de Cádiz (2005). 207-247.

18. Nicolás Sánchez-Albornoz, *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX. Volumen I. Trigo y cebada*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España (1975). Antoni Segura, "El mercat de cereals i llegums a Barcelona, 1814- 1868". *Recerques: Història, Economia, Cultura* 14 (1983). 177-212.

19. Ramon Garrabou i Jesús Sanz. "La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio?", a Ramon Garrabou (ed.). *Historia agraria de la España contemporánea*. Barcelona: Crítica (1985) 2, 7-191.

20. Pere Pascual, *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX: formació i desestructuració d'un sistema econòmic*. Barcelona: Crítica (1990).

21. Per a una anàlisi de l'organització institucional dels ports i els tràfics marítims de les colònies franceses al nord d'Àfrica, vegeu: Daniel Castillo i Fatima Zohra Mohamed-Chérif. "La configuración de las redes de transporte marítimo en África noroccidental (1880-1939)". *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research* 13.2 (2017). 81-92. Els autors apunten també a la importància de conreus com els cereals i la vinya en l'auge de determinats ports algerians (com el d'Oran) i tunisians.

22. Estadístiques del Comerç Exterior, Direcció General de Aduanas.

23. Segons el buidatge complet dels registres que he efectuat per a aquest any.

24. En aquest cas es tracta d'un mostreig, en què apareixen només dues naus arribades des d'aquella regió. Vegeu la nota 11.

25. Harley. "Transportation, the world wheat trade, and the Kuznets cycle, 1850-1913".

26. Gelina Harlaftis i Vasilis Kardasis. "International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center", Sevket Pamuk, i Jeffrey G. Williamson, *Globalization Challenge and Economic Response in the Mediterranean Before*. Routledge (2000). 233-65

27. Alexandra Papadopoulou. "Foreign merchant businesses and the integration of the Black and Azov Seas of the Russian Empire into the First global economy".

28. *Íbid.* Robert Brenner. "The origins of capitalist development: a critique of neo-Smithian Marxism", *New Left Review* (1977). 104, 25.

29. Sven Beckert. *El imperio del algodón. Una historia global*. Barcelona: Crítica (2016).

30. *Íbid.*

31. Les xifres provenen de Headrick, *The tentacles...*

32. Headrick, *The tentacles...* Ronald Robinson i John Andrew Gallagher. *Africa and the Victorians: The official mind of Imperialism*. Macmillan (1966). A. G. Hopkins. "The Victorians and Africa: a reconsideration of the occupation of Egypt, 1882". *The Journal of African History* 27(2) (1986). 363-391.

33. Josep Maria Delgado. "'Menos se perdió en Cuba'. La dimensión asiática del 98", *Illes i Imperis* 2 (1999). 49-64. Martín Rodrigo, "La línea de vapores-correo España-Filipinas (1879-1905)". *Cuadernos de Historia del Instituto Cervantes de Manila* (1998). 2-3.

34. *Íbid.* Anna Carreras i Yolanda Blasco. "Las exportaciones de España a Cuba (1891-1913): pervivencias históricas en la demanda cubana de productos españoles". *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales* 59 (2004). 131-156.

35. Martín Rodrigo, *Barcelona, capital del retorn. Les bases colonials de Barcelona, 1765-1968*. Museu d'Història de Barcelona (2011). 79-92.

36. Jordi Sant Gisbert. "El comerç de cacau entre Barcelona i Fernando Poo: la Unió de Agricultores de la Guinea española (1880-1941)" (tesi doctoral, Universitat Pompeu Fabra, 2017).

37. Patrick Karl O'Brien. "Colonies in a globalizing economy. 1815-1948". *Working Paper*, 08/04 London School of Economics (2004)

38. Vegeu, per exemple: Ewout Frankema, Jeffrey Williamson, and Pieter Woltjer. "An economic rationale for the West African scramble? The commercial transition and the commodity price boom of 1835-1885". *The Journal of Economic History* 78.1 (2018). 231-267 i Gareth Austin. "Resources, techniques, and strategies south of the Sahara: revising the factor endowments perspective on African economic development, 1500-2000 1". *The Economic History Review* 61.3 (2008). 587-624.

39. David Chilosi i Giovanni Federico. "Early globalizations: The integration of Asia in the world economy, 1800-1938". *Explorations in Economic History* 57C (2015). 1-18.

40. John Andrew Gallagher i Ronald Robinson. "The imperialism of free trade". *The Economic History Review* 6 (1) (1953). 1-15.

41. Robin Law. "The politics of commercial transition: Factional conflict in Dahomey in the context of the ending of the Atlantic slave trade". *The Journal of African History* 38 (2) (1997). 213-233.

42. Regina Grafe i Camilla Brautaset. "The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Density in Norway's Nineteenth-Century Sailing Fleet".

43. Denis Boglio. "Industria y comercio de la madera en el Pirineo catalán. Perspectiva histórica desde la revolución industrial 1850-1950" (tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2016). <https://www.tesisenred.net/handle/10803/400024>

44. Pere Pascual. "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX". *Recerques: Història, Economia, Cultura* 21 (1988). 125-161.

45. Iñaki Iriarte. "La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)", *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa* 1. 27 (2005). 13-47. Santiago Zapata. "La madera en España (c.1850-1950): un primer esbozo". *Revista de Historia Económica = Journal of Iberian and Latin American Economic History* 19.2 (2001). 287-343.

46. Iriarte. "La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)".

47. Graeme Wynn. *Timber Colony. A historical geography of early nineteenth century New Brunswick*. Toronto: University of Toronto Press (1981).

48. *Íbid.*

49. *Íbid.* Iriarte. "La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)".

