



La Barcelona global

El port de Barcelona en la formació del mercat mundial (1848-1914)

XVII Premi de Recerca Ricart i Giralt

Carles Badenes Escudero

Carles Badenes Escudero

(Castelló de la Plana, 1987). És llicenciat en Economia per la Universitat Pompeu Fabra (2009) i en Ciències Polítiques per la Universitat de Barcelona (2012). És també doctor en Història Econòmica per la Universitat Autònoma de Barcelona, on ha estat investigador i professor associat. La seva recerca s'ha centrat principalment en la història comercial i financera catalana del segle XIX i començaments del XX, així com en l'estudi dels processos d'integració i desintegració econòmica internacional: les seves causes, condicionants i paral·lelismes. Combina la recerca acadèmica, amb l'anàlisi econòmica aplicada i l'avaluació de polítiques públiques a l'administració.

La Barcelona global

**El port de Barcelona en la formació
del mercat mundial (1848-1914)**

Edita: Museu Marítim de Barcelona

© d'aquesta edició: Museu Marítim de Barcelona

© dels textos: Carles Badenes Escudero
<https://orcid.org/0000-0003-1783-8494>

© crèdits de les fotografies: Museu Marítim de Barcelona

Foto coberta: Vista general del port de Barcelona al gener de 1897
(MMB. Autor: Pau Audouard Déglairé)

Maquetació: Fotoletra, S.A.
ISBN: 978-84-121242-5-5

DOI: <https://doi.org/10.51829/978-84-121242-5-5>

La Barcelona global

El port de Barcelona en la formació del mercat mundial (1848-1914)

XVII Premi de Recerca Ricart i Giralt

Carles Badenes Escudero

Índex

1. Introducció.....	9
2. La globalització del segle XIX i els seus precedents	17
2.1 Les globalitzacions abans de la globalització.....	20
2.2 Les bases del mercat mundial vuitcentista	27
3. Sis dècades d'expansió comercial: <i>els ports</i> de Barcelona	43
3.1 El context general del procés d'integració internacional del port.....	43
3.2 La configuració del complex comercial català de mitjans del segle XIX.....	47
3.3 Un llarg cicle d'expansió dels tràfics marítims i el comerç exterior	51
3.4 Els <i>ports</i> de Barcelona: la diversitat de funcions i l'articulació de diferents àmbits del comerç marítim.....	61
4. L'ampliació de la xarxa del comerç internacional del port	67
4.1 Geografia dels vincles comercials a inicis dels anys seixanta .	70
4.2 L'ampliació cap a l'est.....	78
4.3 Els anys noranta: auge expansiu de la geografia importadora	96
4.4 La fi dels esquemes comercials del segle XIX?.....	104
4.5 Conclusió	110
5. El port industrial i urbà.....	117
5.1 Les importacions industrials com a factor de dinamisme del comerç exterior.....	121
5.2 El comerç de manufactures	142
5.3 Consum urbà i importacions.....	152
6. El port regional	167
6.1 Una llarga trajectòria de formació del mercat interior català....	168
6.2 El comerç barceloní amb el rerepaís a mitjans del segle XIX ..	170

6.3	La posició de Barcelona en el sistema comercial català.....	174
6.4	Els efectes del desplegament de la xarxa ferroviària	185
6.5	El port de Barcelona en el comerç exterior català.....	194
6.6	El desenvolupament agrícola català i les relacions internacionals del port de Barcelona.....	199
6.7	La reconversió (parcial) del sector primari català i els seus impactes sobre el comerç barceloní.....	208
6.8	Conclusió	216
7.	El port colonial.....	223
7.1	El rerefons antillà de l'expansió comercial catalana en les dècades centrals del segle.....	226
7.2	Els anys seixanta i setanta: continuïtats, conjuntures adverses i transformacions.....	238
7.3	El model del comerç colonial de finals de segle	253
7.4	La reestructuració de la xarxa comercial després del «desastre»	266
	Conclusions	277
	Bibliografia.....	283
	Annex sobre les fonts	309
	Les estadístiques oficials de comerç exterior.....	309
	Els registres sobre el tràfic portuari publicats a la premsa local.....	314

1. Introducció

Aquest llibre estudia l'evolució del comerç marítim de Barcelona en el període 1848-1914. A partir de l'ús de les principals fonts estadístiques disponibles, així com de la informació publicada en premsa, s'hi examina la transformació de les xarxes d'intercanvis i de l'estructura de relacions comercials del port català, en connexió amb els profunds canvis que van marcar l'economia catalana internacional en aquelles dècades. L'objectiu principal és, en primer lloc, analitzar els factors i condicionants d'un cicle d'extraordinària expansió del comerç marítim; en segon lloc, caracteritzar el model d'inserció internacional de l'economia catalana en el mercat capitalista a partir dels principals components de les seues relacions exteriors, canalitzades pel port.

Però quin és l'interès d'un estudi com aquest? Per què els anys 1848-1914? Per què el comerç marítim, i en concret del port de Barcelona? Són diverses les raons que justifiquen l'abast temàtic i temporal triat. Qüestions que tenen a veure tant amb la història econòmica catalana com amb la història mundial i que val la pena fer explícites abans de res.

Els anys que comprèn aquest estudi coincideixen amb la segona meitat del que l'historiador Eric Hobsbawm va definir com *el segle XIX llarg*. Un temps convuls marcat per canvis profunds i decisius en els més diversos plans: cultural, tecnològic, demogràfic, científic, ideològic, geopolític, econòmic, sociològic... En conjunt, allò que Jürgen Osterhammel ha sintetitzat de manera contundent com *la transformació del món*. Pocs períodes històrics han estat marcats per uns nivells comparables de densitat i acceleració. La primera meitat d'aquell segle històric estigué caracteritzada, com és sabut, pel dilatat esfondrament de la major part de les velles estructures que havien organitzat les societats i les relacions entre elles durant els segles previs, així com pel germinar de la societat de mercat, l'estat modern i tot un conjunt de noves institucions. La segona, en canvi, que és la que ací s'estudia, assistí a la consolidació del capitalisme a escala quasi planetària, a la disseminació irregular de la producció industrial massiva i a l'aparició de contradiccions a una escala mai vista, que, en última instància, haurien de conduir a l'explosió de la Primera Guerra Mundial. *L'Era del capital* i *l'Era de l'Imperi*¹ van

¹ Eric Hobsbawm, *La Era del Capital 1848-1875* (Barcelona: Crítica, 2014) i *La Era del Imperio 1875-1914* (Barcelona: Crítica, 2014).

estar protagonitzades per un augment exponencial de les capacitats tant productives com destructives de la humanitat, una revolució completa de les tecnologies de transport i comunicació, i una dramàtica accentuació de les desigualtats mundials (*intra* i entre països). També per la generalització de la producció per al mercat i del treball assalariat, i per la consolidació de la gran empresa i del creixement econòmic modern, basat en les millores constants de productivitat i puntuat per crisis explosives i fases depressives.

Aquests profundes transformacions no es donaren —és sobrer dir-ho— de manera homogènia ni tan sols completament generalitzada. Però havien de modificar completament les regles del joc, alterant de manera radical el funcionament i l'organització de pràcticament totes les societats del planeta. En aquest sentit, el *món* prendria un nou sentit: molt més compacte i contradictori, creuat per interdependències i complementarietats, i unificat sota la lògica expansiva del capitalisme i els estats moderns.

Catalunya, com és ben sabut, no restà en absolut al marge d'aquests esdeveniments. Les dècades centrals del segle assistiren a la consolidació de la moderna indústria tèxtil al país i a la seua creixent mecanització. La vida al camp es veié absolutament modificada per la creixent comercialització agrícola, pels efectes de la fil·loxera, la integració dels mercats mundials d'aliments i la depressió finisecular. La majoria de ciutats del país ampliaren notablement la seua població, mentre que Barcelona experimentà una vertadera explosió demogràfica i un procés de massiva proletarització que posava les bases de les conflictives dècades que inauguraren el segle xx.

De manera potser anecdòtica, però amb un significat històric innegable, el període s'obrí amb la inauguració el 1848 del primer tram de la xarxa ferroviària espanyola, entre Barcelona i Mataró: un primer tast de les transformacions que havien d'arribar en els transports. Un innegable signe dels temps.

És cert que en aquell moment la societat catalana havia assistit ja a la posada en marxa de les primeres màquines de vapor i fàbriques modernes, seguides quasi immediatament d'expressions pioneres de ludisme. Havia viscut l'esfondrament d'un imperi de segles a l'Amèrica continental espanyola i havia estat escenari de les guerres civils i aixecaments que acompanyaren els primers passos de la construcció de l'estat liberal a Espanya. Però en les sis dècades posteriors, es construïren al Principat més de 1.000 quilòmetres de via fèrria (8.000 al conjunt de l'estat), i el consum energètic es va multiplicar per 18, amb l'aparició de noves fonts d'energia, com el petroli i la hidroelèctrica. El PIB real de la regió es va triplicar, mentre la producció industrial es multiplicava per 10. S'hi van fundar nombroses grans companyies de banca, serveis i indústria pesant. Branques d'alta capitalització, com la química i la metal·lúrgia, van créixer el seu pes sobre el conjunt del sector industrial, que ocupava ja un 35% de la població activa. Tot i així,

les crues xifres econòmiques no permeten copsar les vertaderes transformacions quotidianes: l'acceleració i ordenació dels temps derivades dels nous sistemes de transport, ritmes de treball i estils de vida, i les noves formes de sociabilitat, de consum i de conflicte que acompanyaven una societat ja eminentment urbana.

Pel que fa al darrer any del període estudiat en aquest treball, el seu caràcter de cesura històrica és potser encara més universal i indisputat: l'esclat de la Gran Guerra i els esdeveniments polítics, econòmics i culturals que va desencadenar posaren fi a una època històrica marcada per l'afirmació del capitalisme industrial com a nova forma d'organització social. Atesa la neutralitat espanyola en l'enfrontament, Catalunya no es veié implicada en el conflicte bèl·lic. Però tant els efectes immediats i en cadena de la guerra i les seues derivades posteriors en l'economia internacional com les pressions que l'augment sobtat de la demanda externa, en conjunció amb els colls d'ampolla en l'oferta internacional, provocaren en l'economia i la societat del país acabaren posant fi a l'ordre econòmic i polític que havia marcat les dècades prèvies a la contesa. Res no tornaria a ser igual.

Un dels aspectes més rellevants del període 1848-1914, que en general ha rebut menys atenció que la majoria dels processos i canvis enumerats, va ser el del ràpid i sostingut creixement dels intercanvis per via marítima. Per al cas que ens ocupa, es tracta, sens dubte, de la principal manifestació de la creixent internacionalització de l'economia catalana, de la nova centralitat que l'economia de mercat assumí en el seu funcionament i de la creixent dependència exterior de l'entramat productiu del país. Per si mateix, això justificaria una anàlisi dels mecanismes i obstacles que definiren aquest llarg cicle d'auge del comerç portuari en general, i dels intercanvis exteriors en particular. Tanmateix, la trajectòria seguida en aquestes dècades pel port de Barcelona, sotmesa com estigué a condicionants i episodis ben específics, no tingué res d'excepcional, i no fou gens aliena al que ocorria en bona part del món. No debades, el període ha estat qualificat com l'edat daurada dels ports i les ciutats portuàries².

En dècades recents, nombrosos historiadors s'han referit a aquest període com la *primera globalització*. Amb aquesta caracterització han tractat de posar en relleu la novetat i intensitat de les interaccions econòmiques que tingueren lloc a escala planetària: des dels fluxos financers als grans moviments migratoris; des del creixement extraordinari del comerç a la circulació

² Carola Hein, «Port Cities», dins: Peter Clark, *The Oxford Handbook of Cities in World History* (Oxford, 2013); Jürgen Osterhammel, *The Transformation of the World: A Global History of the Nineteenth Century* (Princeton University Press, 2015).

d'informació i idees; des de la formació de complexes cadenes productives globals a la integració dels mercats de béns i factors productius; des de la multiplicació de les institucions internacionals a les noves formes de competència econòmica i geopolítica a gran escala³.

De la mà dels increments de productivitat i la industrialització, de la revolució dels transports i de l'expansionisme europeu, així com d'una orientació més marcadament lliurecanvista de la política comercial a la majoria de països, mercats i mercaderies globals anaren penetrant els racons més remots del planeta. «El capitalisme es convertí en una economia genuïnament mundial i, per la mateixa raó, el món es transformà d'expressió geogràfica en constant realitat operativa. En endavant la història seria història del món»⁴.

Si el comerç sempre ha estat un camp d'estudi privilegiat per a l'estudi històric, en tant que expressió de les connexions entre regions i països, objecte de pugnes, coalicions d'interessos i intervencions polítiques, al llarg de la segona meitat del segle XIX hauria d'adquirir una rellevància fins i tot més gran. I això per l'abast geogràfic dels intercanvis i pel fet de tenir un pes molt decisiu en uns entramats econòmics cada vegada més orientats a «produir per a vendre»⁵. Els vincles comercials esdevingueren en aquestes dècades una peça clau d'algunes de les principals cadenes productives estratègiques, així com la via de transmissió de les pressions i fluctuacions d'una economia internacional molt més interdependent.

En aquest context definit per la globalització vuitcentista, i especialment pel seu vessant pròpiament comercial, el port de Barcelona constitueix un objecte d'estudi de màxim interès. D'una banda, per la seua importància qualitativa, com a principal port espanyol, i un dels tres grans ports de l'Europa meridional i de la Mediterrània occidental, juntament amb Marsella i Gènova. El podem situar també en una posició destacada en la xarxa global d'intercanvis marítims, si bé lluny de la categoria dels principals ports mun-

³ Vegeu al respecte: Kevin H. O'Rourke i Jeffrey G. Williamson, *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy* (MIT Press, 1999) i «When did globalisation begin?», *European Review of Economic History*, 6(1), (2002): 23-50; Maurice Obstfeld i Alan Taylor, *Global capital markets: integration, crisis, and growth* (Cambridge University Press, 2005); Steven Topik i Allen Wells, «Commodity chains in a global economy», dins: Emily S. Rosenberg (ed.), *A world connecting, 1870-1945* (Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 2012).

Per a una crítica al concepte o a algunes de les seues implicacions analítiques: Paul Bairoch i Richard Kozul-Wright, «Globalization myths: some historical reflections on integration, industrialization and growth in the world economy», dins: DD.AA. *Transnational corporations and the global economy* (London: Palgrave Macmillan, 1998): 37-68; Justin Rosenberg, *The follies of globalisation theory: Polemical essays* (Verso, 2000).

⁴ Hobsbawm, *La Era del Capital*.

⁵ Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*. Vol III. *Les transformacions agràries del segle XVIII català* (Barcelona: Edicions 62, 1966).

dials, com Londres, Xangai, Hamburg, Nova York, Bombai o Buenos Aires. Però, tanmateix, ben posicionat en els tràfics europeus i entre continents i formant part d'alguns dels principals ramals de les xarxes globals d'intercanvis marítims.

Ara bé, més enllà de les dimensions dels seus tràfics o de la multiplicitat de relacions comercials que el connectaven a desenes d'altres ports d'arreu del món, el comerç marítim de Barcelona estigué condicionat en el seu funcionament per alguns dels fenòmens que millor caracteritzen el període i la globalització mateixa: la industrialització, les pressions creixents de la competència exterior, l'exportació massiva de productes agrícoles, els tràfics de cereals, el comerç colonial en temps de l'alt imperialisme, etc. Tots ells trets essencials que testimonien la rellevància del port català com a cas d'estudi de la globalització vuitcentista.

En qualsevol cas, i més enllà del seu interès per a l'estudi d'un conjunt de processos d'abast internacional, la importància del comerç portuari barceloní té a veure sobretot amb la història econòmica de Catalunya. No debades fou la baula que permeté integrar els principals components del seu model de desenvolupament en aquells anys: la viticultura i la indústria tèxtil. Barcelona i el seu port constituïren també la base d'operacions d'agents i cases comercials, espai de treball de centenars de persones implicades en tasques enormement diverses (de la navegació a la càrrega i descàrrega, l'emmagatzematge, el transport o la cuina, etc.). Emergí també com l'eix del funcionament de la potent marina de vela catalana del vuit-cents i lloc prioritari de retorn d'indians i comerciants desplaçats a altres territoris. En definitiva, la porta d'entrada a un món que es feia més petit i més gran alhora, més compacte i complex.

En les pàgines que segueixen tractaré d'explicar en què consistí la participació del port barceloní en aquest procés de globalització comercial. Em centraré primerament en l'anàlisi agregada de l'evolució dels tràfics marítims, i especialment del comerç exterior, perioditzant-ne la trajectòria i identificant-ne les característiques estructurals. Posteriorment, estudiaré la transformació i ampliació geogràfica de la xarxa d'intercanvis que connectaren Barcelona amb els més diversos països i continents. Per últim, posaré l'atenció sobre els principals factors que expliquen el dinamisme portuari, les complexitats del complex comercial català i les complementarietats i contradiccions entre els seus principals àmbits geogràfics i mercats, a fi d'entendre els condicionants d'aquest llarg cicle de creixement (i contracció o estancament finals) dels intercanvis marítims. Abans, però, convé aturar-se a comprendre millor les característiques i novetats que l'anomenada *primera globalització* dugué aparellades, tot distingint aquest període d'etapes anteriors de creixement de les interaccions i els tràfics a escala mundial.

El treball està concebut com una investigació d'història comercial, principalment, tot i que això fa necessàries referències a la història econòmica i social en general, així com a esdeveniment polítics clau. En ser concebut com un estudi de cas de caràcter empíric, amb una important càrrega de dissecció i interpretació de sèries i extraccions de dades, al llarg de les pàgines que segueixen m'he abstenut d'entrar en els paral·lelismes històrics que una lectura des de l'actualitat permetria. No hi ha dubte, en tot cas, en tractar-se de les dificultats que comportà la inserció en l'economia internacional i les grans fases d'integració i desintegració econòmica mundial, que les comparacions amb el moment actual i amb les darreres dècades poden resultar suggerents. Malgrat les diferències insalvables, tant en el marc polític com en l'entramat productiu i en els espais prioritaris d'intercanvi i tot i les transformacions socials, institucionals i geopolítiques a tants nivells, que impedeixen forçar els paral·lelismes, l'intent d'extraure lliçons i intuïcions pel present a partir del període ací analitzat no em sembla en absolut forassenyat. Més encara quan l'economia global i l'ordre internacional semblen entrar (novament) en una fase convulsa i deixen enrere els anys de la globalització optimista. Però no és l'objectiu de les pàgines que segueixen desenvolupar aquest tipus d'exercicis. Ho és més —o així m'agrada pensar— presentar materials, síntesis i eines interpretatives i un marc d'anàlisi que contribueixin també a la comprensió del present.



Vista panoràmica del port de Barcelona, ca. 1912
(MMB. Autor: Lucien Roisin Besnard)

2. La globalització del segle XIX i els seus precedents

L'economia internacional de l'època victoriana ha estat tradicionalment l'objecte de nombrosos estudis, anàlisis i observacions, començant pels mateixos homes de negocis, polítics i observadors contemporanis. Ben sovint se n'han destacat les singularitats i novetats, així com la rellevància d'allò pròpiament internacional en el nou ordre econòmic (com també en el polític). L'orientació lliurecanvista d'una part significativa dels governs del món, liderada per la gran potència hegemònica del moment, el Regne Unit, ha estat sens dubte un dels aspectes més regularment destacats. Malgrat les excepcions i els retrocessos, no hi ha dubte que el lliurecanvisme, fins i tot quan era limitat, constituí una novetat decisiva en comparació amb el mercantilisme, els monopolis comercials i els privilegis polítics que havien estructurat prèviament una part decisiva dels intercanvis globals⁶. Fins al punt que s'ha arribat a parlar d'*imperialisme del lliure comerç* per referir-se a les noves característiques de l'intervencionisme internacional del Regne Unit, es traduís o no en annexions territorials⁷. Precisament les modernes formes d'imperialisme, impulsades per nous interessos, pressions i grups socioeconòmics, i atenent també a capacitats (organitzatives, econòmiques i militars) de caire nou foren una altra de les característiques distintives del període, fonamentalment a partir dels anys vuitanta del segle XIX⁸. La completa revolució dels transports i les comunicacions, exemplificades pel ferrocarril, la navegació a vapor i el telègraf, han atret també anàlisis exhaustives, així com l'admiració i la fascinació pel progrés que marcà aquesta era de canvis transcen-

⁶ Vegeu: Paul Bairoch, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXe siècle* (París: Mouton, Publications de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1976); Jan De Vries, «The limits of globalization in the early modern world». *The Economic History Review* 63, núm. 3 (2010): 710-733; Karl Polanyi, *La gran transformació: crítica del liberalisme econòmic* (Madrid: Traficantes de Sueños, 2016).

⁷ John Gallagher i Ronald Robinson, «The imperialism of free trade». *The Economic History Review*, 6(1), (1953): 1-15.

⁸ John A. Hobson, *Estudio del imperialismo* (Madrid: Alianza, 1980 [1902]); Nial Ferguson, *Empire: How Britain made the modern world* (Penguin UK, 2012); Ewout Frankema, Jeffrey Williamson i Pieter Wolter, «An economic rationale for the African scramble: the commercial transition and the commodity price boom of 1835-1885», *National Bureau of Economic Research*. Working Paper, núm. 21213 (2015); Hobsbawm, *La Era del Imperio*.

dentials, sota els auspicis de les immenses capacitats productives i transformadores de la moderna indústria⁹.

«El comerç, l'educació i la ràpida transició del pensament i la matèria ho han canviat tot mitjançant el telègraf i el vapor; diria més bé que el Gran Creador està preparant el món per ser una sola nació, parlar una sola llengua i esdevenir una perfecció completa que farà innecessaris els exèrcits i les armes», afirmava entusiasta el president Ulysses S. Grant en el seu missatge inaugural al Congrés dels Estats Units el 1873. Novel·les com *Nostromo* de Joseph Conrad, *El signe dels quatre* d'Arthur Conan Doyle o *La volta al món en vuitanta dies* de Jules Verne són alguns exemples clàssics que reflecteixen diferents aspectes d'aquesta consciència històrica.

La impressionant multiplicació dels intercanvis i els fluxos econòmics de diversa naturalesa ha estat, sens dubte, un dels trets del període que més atenció ha suscitat. Fins al punt que l'economia internacional del període hauria estat caracteritzada per un veritable procés de *globalització*, entenent-lo com un clar precedent de les dinàmiques d'integració econòmica internacional de finals del segle xx i començaments del XXI. El tret distintiu del període hauria estat no tan sols un creixement quantitatiu extraordinari de les operacions financeres i comercials transfrontereres, sinó també la creixent dimensió internacional que adquirí l'organització de nombrosos processos productius. A més a més, i aquest constituiria un dels aspectes més decisius, s'hauria produït una progressiva integració dels mercats, consistent en la formació de preus d'abast mundial o continental per a un conjunt ampli de productes clau, així com l'existència de vasos comunicants i influències recíproques de caràcter ben bé immediat entre els principals mercats regionals i nacionals¹⁰.

No hi ha dubte que la formació d'un món més compacte i interconnectat, així com l'expansió dels perímetres geogràfics de les interaccions entre pobles i civilitzacions ben diferents i allunyats, configura algunes de les imatges més perdurables del període¹¹. Productes exòtics, matèries primeres descon-

⁹ Daniel R. Headrick, *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940* (Oxford University Press, 1988); David Harvey, *París, Capital de la Modernidad*, vol. 53 (Ediciones Akal, 2008).

¹⁰ Charles Knickerbocker Harley, «Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed», *The Journal of Economic History* 48, núm. 4 (1988): 851-876; Bairoch i Kozul-Wright, «Globalization myths»; O'Rourke i Williamson, *Globalization and history*; Guillaume Daudin, Matthias Morys i Kevin H. O'Rourke, «Globalization, 1870-1914», dins: Stephen Broadberry, *The Cambridge economic history of modern Europe: Volume 2, 1870 to the present* (Cambridge University Press, 2010).

¹¹ Emily S. Rosenberg, *A world connecting, 1870-1945* (Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 2012); Benedict Anderson, *The Age of Globalization: Anarchists and the Anticolonial Imagination* (Verso Trade, 2013).

gudes i manufactures estrangeres inundaven mercats dels diversos racons del món. La circulació d'informació i d'idees polítiques, científiques o culturals adquiria una velocitat insospitada, amplificant els corrents d'influència recíproca. Viatgers, exploradors, aventurers, agents comercials, oficials imperials i agitadors polítics poblaven aquest nou paisatge global, i constitueixen figures arquetípiques d'una època: de Kipling a Gauguin, de Livingstone a Malatesta. A Catalunya, la figura de l'indià, representativa d'un contingent migratori que va comptar entre les seues files amb alguns dels més destacats prohoms del segle, sintetitza en gran mesura els estrets lligams entre l'economia catalana i les colònies caribenyes. Molt més important quantitativament, i de fet molt més significativa des d'un punt de vista econòmic i social, però menys carregada de ressonàncies romàntiques, seria la figura del migrant econòmic: els milions de persones que travessaren oceans i continents tractant d'escapar de la fam i del declivi econòmic del món rural, especialment a Europa.

Ara bé, tant les migracions massives com les grans diàspores comercials tenien precedents evidents, i els intercanvis a gran distància disposaven d'una llarga, llarguíssima història prèvia. Com també els moviments de productes exòtics: ni tan sols la generalització del seu consum més enllà de les esferes d'accés exclusiu per a les elits o del consum sumptuari era una completa novetat. Els colonials i les manufactures de l'Extrem Orient havien penetrat els patrons de consum d'amplis estrats de la població britànica i holandesa des de finals del segle XVII¹². La formació de mercats internacionals d'aliments i el proveïment de nombroses ciutats des de ports estrangers venien també de lluny¹³. Fins i tot els mercats monetaris transoceànics exhibien símptomes d'integració des de segles abans, en la mesura que l'expansionisme europeu dels segles XV-XVIII havia posat en connexió les dues vores de l'Atlàntic amb la Xina i el sud i sud-est asiàtics.

Per què, doncs, parlar de primera globalització per referir-se al dinamisme de les interaccions que caracteritzà l'economia mundial de la segona meitat del segle XIX? Quines eren les diferències, en el grau d'integració i en la naturalesa del seu funcionament, que distingiren aquest període dels seus precedents històrics? Per respondre aquestes preguntes és convenient posar en relleu els trets principals i la lògica subjacent que havien caracteritzat *les globalitzacions abans de la primera globalització*.

¹² Jan De Vries, *La revolución industrial: consumo y economía doméstica desde 1650 hasta el presente* (Grupo Planeta, 2009).

¹³ David Chilosí, Tommy Murphy, Roman Studer i Ali Coskun Tunçer, «Europe's many integrations: Geography and grain markets, 1620-1913». *Explorations in Economic History*, 50, núm. 1 (2013): 46-68; Montserrat Miller, *Feeding Barcelona, 1714-1975: Public Market Halls, Social Networks, and Consumer Culture* (LSU Press, 2015).

2.1 Les globalitzacions abans de la globalització

Els episodis d'expansió dels intercanvis externs (entre regions i poblacions relativament allunyades) i la formació de xarxes comercials d'estructura relativament estable han estat un fenomen recurrent al llarg de la història de la humanitat. Si més no, en aquelles zones més avançades des del punt de vista productiu i organitzatiu, i caracteritzades, en general, per assentaments de població densos. Si bé pobles nòmades i diàspores han jugat sovint un paper intermediari clau en diferents períodes històrics pel que fa a l'articulació de cadenes d'intercanvis, el comerç i les ciutats han mantingut una relació inseparable. El comerç, en tant que activitat més o menys consolidada i estructurada, ha estat inseparable, en el seu sorgiment i evolució, de l'assentament i concentració de la població en nuclis urbans. Els nuclis grans de població presenten característiques que estimulen els intercanvis amb l'exterior: 1) necessitats de proveïment d'aliments i matèries primeres, sovint també de productes elaborats; 2) un mercat de consum relativament ampli; 3) concentracions de població que permeten la divisió del treball, i fins i tot el sorgiment de segments de població que (com els mercaders, governants, soldats, buròcrates o sacerdots) assumeixen funcions no vinculades directament amb la producció de béns i serveis per al consum directe¹⁴.

Aquestes característiques van estimular durant segles dues formes principals d'intercanvi. D'una banda, la imprescindible relació econòmica entre la ciutat i el camp: ja fos l'*hinterland* urbà, o bé fossin altres regions relativament properes. Un vincle essencial per a la mateixa continuïtat i supervivència de tot assentament humà relativament ampli, començant evidentment pels aliments. Aquest vincle, en tot cas, no sempre va estar mediat per activitats de caire comercial. Cal tenir present el paper que rendes, tributs i exaccions han tingut en la canalització de productes cap als focus urbans que, molt sovint, concentraven també el poder polític i militar amb projecció sobre el seu entorn. Aquest vincle camp-ciutat és important per a la temàtica que ens ocupa, perquè més enllà del sorgiment de veritables ciutats globals, un dels fenòmens més transcendents de l'economia internacional vuitcentista serà precisament el sorgiment d'un «camp global»¹⁵.

¹⁴ Paul Bairoch, *De Jericó a Mèxico: historia de la urbanización* (Trillas, 1990); Ellen Meiksins Wood, *The origin of capitalism: A longer view* (Verso, 2002).

¹⁵ Avner Offer, *The first world war: an agrarian interpretation* (OUP Catalogue, 1991); Polanyi, *La Gran Transformación*.

El segon tipus d'intercanvi resulta aparentment menys intuïtiu, però és el que de manera més clara ha estimulat al llarg de la història el comerç «exterior»: es tracta de les relacions de tipus *horitzontal*, entre ciutats i regions ben diferenciades, que canalitzaven el comerç a llarga o mitjana distància. Són aquestes les relacions que han conformat les xarxes d'ampli abast geogràfic que posaven en contacte pobles i territoris allunyats, sovint a través de fluxos complexos i d'alta densitat: els precedents de la integració econòmica mundial, si bé es tractava de «mons» més reduïts i acotats¹⁶.

Així, històricament s'han donat, en funció de les regions, diversos cicles llargs d'expansió del comerç a llarga i mitjana distància i exemples significatius de llargues cadenes d'intercanvi. Els factors que han donat forma a aquests processos recurrents d'integració i desintegració comercial abasten diferents dimensions, d'entre les quals convé destacar: les tecnologies i els modes de transport; els moviments i oscil·lacions demogràfiques; les formes socioproductives i d'organització econòmica imperants, i el context geopolític: imperis estables i lligues o xarxes difuses de ciutats independents, fonamentalment¹⁷.

Fenòmens com la *ruta de l'encens*, entre els segles III a. C. i II d. C., l'expansió fenícia i grega per la Mediterrània, o la integració d'una àmplia franja marítima i territorial des d'Escòcia a l'Eufrates durant el punt àlgid de l'Imperi romà, serien alguns exemples pioners d'aquestes relacions d'ampli abast geogràfic. A través de llargues cadenes d'intercanvi unien, si bé superficialment, algunes de les principals regions productives d'Europa i Àsia, complementant el comerç intercontinental a llarga distància amb els intercanvis regionals. L'Edat Daurada de l'islam (segles VIII-XIII) i, posteriorment, la *Pax Mongolica* generarien les condicions per connectar els dos extrems del continent eurasiàtic i el nord d'Àfrica, passant per l'Orient Mitjà, la península Aràbiga, l'Àsia central i el subcontinent indi. En aquest marc, la ruta de la seda, i en el seu ramal meridional la de les espècies, van conformar un dels exemples més duradors de l'intercanvi global premodern¹⁸.

¹⁶ André Gunder Frank, «Real World Globalization and Inequality Yesterday and Today: A Review of Globalization and History: The Evolution of a Nineteenth Century Atlantic Economy». *Journal of World-Systems Research*, 8(2): 276-290; Ellen Meiksins-Wood, *El imperio del capital* (Editorial El Viejo Topo, 2004) i *La pristina cultura del capitalismo: Un ensayo histórico sobre el Antiguo Régimen y el Estado moderno* (Traficantes de Sueños, 2018).

¹⁷ Terence K. Hopkins i Immanuel Wallerstein, «Commodity chains in the world-economy prior to 1800». *Review (Fernand Braudel Center)*, 10(1) (1986): 157-170; Janet L. Abu-Lughod, *Before European Hegemony: The World System AD 1250-1350* (USA: Oxford University Press 1989); Christopher Chase-Dunn, Yukio Kawano i Benjamin Brewer, «Trade globalization since 1795: Waves of integration in the world-system». *American Sociological Review*, (2000): 77-95.

¹⁸ P. Frankopan, *The silk roads: A new history of the world* (Bloomsbury Publishing, 2015); Richard Baldwin, *La gran convergència: migración, tecnología y la nueva globalización* (Antoni Bosch editor, 2017).

La revifada del comerç mediterrani sota el control de les repúbliques marítimes italianes a partir dels segles XI i XII, després del llarg estancament de l'Alta Edat Mitjana, s'ha d'inscriure també en aquest context, si bé les millores en la productivitat agrícola, el creixement de nuclis urbans dispersos i el període de relativa pau interna al continent constitueixen factors explicatius addicionals. A banda d'Itàlia, un segon focus de dinamisme aniria configurant-se al nord-oest d'Europa, en el marc de la Lliga Hanseàtica, amb Flandes com a nucli dominant. Ambdós pols, connectats a través del sistema de fires, serien protagonistes del que coneixem com la *revolució comercial*. El desenvolupament d'aquests intercanvis a escala mundial (si més no, del «món conegut») tingué una enorme influència geopolítica. Les croades, els enfrontaments entre genovesos i venecians o les expedicions marítimes catalanes hi estigueren estretament relacionats¹⁹.

Diversos autors han vist en aquest conjunt d'episodis d'integració, i en d'altres d'abast més limitat, precedents de la globalització posterior, i exemples pioners d'una vertadera economia «mundial» travessada per processos d'especialització regional orientada als mercats exteriors i per processos d'acumulació de capital en l'esfera comercial²⁰. La rellevància d'aquests exemples històrics és indiscutible. Però, tot i que resulta temptador tractar de veure una evolució constant, no lineal però sí acumulativa, que portaria cap a la consolidació definitiva del mercat mundial en el segle XIX, és important atendre algunes de les característiques generals d'aquests entramats comercials a gran escala, perquè ens permetran establir-hi diferències de pes.

Un primer aspecte que cal destacar, en aquest sentit, és el fet que el comerç exterior i especialment entre regions o ciutats relativament distants abans de la definitiva consolidació internacional del capitalisme estava protagonitzat en general pels béns de luxe: espècies, teixits de seda, metalls preciosos, manufactures d'alt valor i altres béns de consum sumptuari, si bé podia incloure sovint també matèries primeres, sobretot de caràcter exòtic. Això tenia dues explicacions principals. D'una banda, els elevats costos de transport, ateses les tecnologies i infraestructures existents, imposaven uns recàrrecs molt elevats que encarien excessivament els béns en els mercats fi-

¹⁹ Abu-Lughod, *Before European Hegemony*; Giovanni Arrighi, *El largo siglo XX* (Ediciones Akal, 1999); Alexander Anievas i Kerem Nişancioğlu, *How the West came to rule: The geopolitical origins of capitalism* (Pluto Press, 2015); Ronald Findlay i Kevin O'Rourke, *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium* (Princeton University Press, 2009).

²⁰ André Gunder Frank, *ReOrient: Global economy in the Asian age* (Univ. of California Press, 1998); Chase-Dunn et al., «Trade globalization»; Baldwin, *La Gran Convergència*; Dennis O. Flynn i Arturo Giráldez, «Path dependence, time lags and the birth of globalisation: A critique of O'Rourke and Williamson». *European Review of Economic History*, 8(1), (2004): 81-108.

nals, reduint-ne la competitivitat o bé deixant-los fora de l'abast del consum dels estrats populars. De l'altra, la demanda de béns inferiors o per al consum popular era molt limitada, per la desigual distribució de riquesa i l'escàs poder adquisitiu de la població²¹.

Aquesta darrera qüestió està relacionada, precisament, amb una segona característica clau: l'escassa participació en el mercat de la majoria de la població. El predomini d'economies de subsistència, la càrrega de les rendes i exaccions, l'enorme pes de la població rural sovint força aïllada, o fins i tot, en determinades regions, la vigència de l'esclavitud o altres formes de treball forçat, feien que la participació en el mercat tingués un caràcter puntual i complementari per a segments molt amplis de la població. Això no exclou l'existència de producció per al mercat, tot i que en l'àmbit rural solia estar orientada més aviat a mercats locals i regionals²².

Per això mateix, la conformació de xarxes d'intercanvi, per importants que pogueren ser en volum i diversitat dels tràfics, o en el seu abast espacial, no condicionava el conjunt del funcionament econòmic. Els efectes d'aquesta integració eren, per tant, relativament superficials o molt concentrats en uns determinats nuclis i grups socioeconòmics. Existien, a més, institucions que limitaven considerablement els mercats i els seus impactes: gremis i regulacions de tota mena, polítiques proteccionistes, privilegis i monopolis. La competència, més que via preu, s'orientava al domini exclusiu de rutes o recursos, o al control de mercats per mitjà de diàspores i grups mercantils. Convé no oblidar que el comerç i la guerra (també la pirateria) han mantingut una relació constant durant segles²³.

Una darrera característica que cal esmentar té a veure amb el grau real d'integració. Les xarxes estables que es van desenvolupar en els períodes d'expansió comercial premoderns podien posar en contacte un conjunt molt ampli de realitats productives diverses i allunyades, generant influències recíproques i vehiculant tràfics complexos basats en un grau elevat d'especialització. Així, per exemple, Janet Abu-Lughod ha analitzat la formació d'un sistema compacte d'intercanvis, centrat en l'Orient Mitjà, que va arribar al seu punt màxim d'esplendor i desenvolupament en el segle XIII i que interconnectava vuit grans regions d'Europa, Àfrica i Àsia, estimulant canvis institucionals i volums molt importants de circulació. Però en general es

²¹ De Vires, *La revolución industrial*; Polanyi, *La Gran Transformación*.

²² Eric Hobsbawm, *Industria e Imperio* (Ariel, 1982); Robert Brenner, «The origins of capitalist development: a critique of neo-Smithian Marxism». *New Left Review* (1977): 104, 25.

²³ Meiksins-Wood, *The origin* i «The question of market dependence», *Journal of Agrarian Change* (2002): 2(1): 50-87. Findlay i O'Rourke, *Power and plenty*.

tractava de mercats no integrats, en un doble sentit²⁴. En primer lloc, els grans tràfics a llarga distància es feien en renglons de productes en què, generalment, les regions no competien entre elles, sinó que es tractava de productes molt diferenciats, específics dels recursos i les estructures productives de cada regió. En segon lloc, els mercats locals, més vinculats al consum popular i, sobretot, als aliments, estaven força aïllats entre ells, tenien un radi d'influència molt acotat i, per això mateix, es veien sotmesos a fortes oscil·lacions, per exemple davant sequeres o males collites. La proximitat geogràfica entre consum i producció es mantenia, per tant, com una exigència econòmica i tecnològica²⁵.

Si es pot designar un tomb decisiu en aquesta seqüència d'onades de globalització pioneres, seria el de l'inici de l'expansió oceànica europea a partir del segle xv, buscant, entre d'altres, superar la interrupció dels intercanvis amb Àsia derivats de fenòmens com la pesta negra o la caiguda de l'Imperi bizantí. Amb l'arribada dels europeus a Amèrica i al Sud-est asiàtic i el desplegament de vastos imperis territorials i enclavaments comercials, sorgia un nou sistema comercial que posava per primera vegada en contacte els quatre grans continents. Però la rellevància del nou esquema d'intercanvis que va anar afirmant-se entre els segles xvi i xviii aniria més enllà del seu àmbit geogràfic²⁶.

Els segles xv i xvi impulsaren la formació d'una *economia-món* articulada pel capital mercantil i basada en interconnexions productives: una incipient divisió del treball que abastava regions de tots els continents i que establia jerarquies i diferenciacions, per exemple, en les formes de control i explotació del treball²⁷. La geografia dels intercanvis en aquest sistema seguia patrons triangulars que, malgrat el predomini productiu de l'Extrem Orient, van generar avantatges decisius per als nuclis de formació de capitals holandesos i britànics²⁸. D'una banda el triangle Europa-Amèrica-Àsia, en què la plata americana permetia incrementar les importacions de manufactures i espècies asiàtiques, saldant els dèficits comercials europeus. Una dada il·lustrativa en aquest sentit: el nombre de vaixells enviats per les principals potències europees a Àsia va passar de menys d'un miler en el segle xvi al

²⁴ Abu-Lughod, *Before the European hegemony*.

²⁵ Polanyi, *La Gran Transformació*; Baldwin, *La Gran Convergència*.

²⁶ Dennis O. Flynn i Arturo Giraldez, «Born with a 'silver spoon': The origin of world trade in 1571». *Journal of World History* (1995): 201-221; Anievas i Nişancioğlu, *How the West*.

²⁷ Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750* (Madrid: Siglo XXI, 1984).

²⁸ Frank, *ReOrient*.

voltant de 6.700 durant el set-cents²⁹. De l'altra, i especialment en els segles XVII i XVIII, el triangle atlàntic Europa-Amèrica central i Carib-Àfrica, en què el tràfic d'esclaus a gran escala, els productes colonials i les manufactures europees o de reexportació protagonitzaren la competència i el conflicte entre potències i imperis europeus³⁰. Aquests esquemes mercantils transoceànics no substituïren, sinó que complementaren i estimularen, el comerç en el si de l'espai euromediterrani: el gruix del tonatge de la marina mercant holandesa a finals del sis-cents es concentrava en les rutes que connectaven els Països Baixos amb el Bàltic, Escandinàvia, l'Europa atlàntica i la mediterrània³¹.

Expandint-se en onades successives, aquesta protoglobalització conformaria el marc del desenvolupament d'un capitalisme comercial europeu o un «capitalisme de guerra» que combinava esclavitud, feudalisme i treball assalariat; comerç, pirateria i monopolis; conquestes i innovacions productives i comercials³². La consolidació d'aquest ordre econòmic internacional estigué acompanyada de canvis decisius en diverses direccions: I) la creixent mercantilització, també dels factors productius, començant per la força de treball; II) un grau cada vegada més gran d'interacció amb el mercat per part de segments amplis de població; III) l'expansió del consum popular, sobretot a les zones d'Europa més comercialitzades, i dels mercats per diversos tipus de productes exòtics relativament assequibles més enllà dels estrats més rics de la societat; IV) el desplegament d'amplis sistemes fiscals que generalitzen la necessitat d'emprar diners; V) canvis polítics i institucionals, més o menys bruscos, que afavorien a la llarga l'acumulació de capital i la producció per al mercat; VI) un intens procés d'urbanització i concentració de la població a l'Europa atlàntica: Londres va passar de tenir uns 40 milers d'habitants cap al 1500, molt per darrere de les grans ciutats italianes, a superar els 850.000 el 1800, situant-se clarament al capdavant d'Europa, seguida per París, Nàpols i Amsterdam³³.

Les característiques essencials dels sistemes d'intercanvi anteriors es mantingueren, almenys en la majoria d'economies, però en convivència amb aquestes transformacions, configurant el que podríem considerar una fase de transició en la lògica i les formes d'interacció econòmica internacio-

²⁹ Angus Maddison, *La economia mundial: una perspectiva milenaria* (París: OCDE, 2002).

³⁰ Eric Williams, *Capitalismo y esclavitud* (Ed. de Ciencias Sociales, 1964); Wallerstein, *El moderno*; Sven Becker, *El imperio del aglón. Una historia global* (Barcelona: Crítica, 2016).

³¹ Maddison, *La economía*.

³² Beckert, *El imperio*; Findlay i O'Rourke, *Power and plenty*.

³³ De Vries, *La revolución*; Maddison, *La economía*.

nal. Això és el que semblen apuntar els canvis en la composició de les importacions des d'Àsia cap a les principals potències comercials en els segles xvi, xvii i xviii, respectivament: el predomini absolut de les espècies va anar obrint pas a manufactures, productes exòtics i matèries primeres menys vinculades al consum sumptuari dels grups més enriquits.

COMPOSICIÓ DE LES IMPORTACIONS DES D'ÀSIA PER LES DIFERENTS POTÈNCIES HEGEMÒNIQUES, SEGLES XVI-XVIII (EN %)			
	Portugal s. XVI (1513-19)	Països Baixos (VOC*) s. XVII (1619-21)	Regne Unit (EIC*) s. XVIII (1758-60)
Pebre	80,0%	56,4%	4,4%
Altres espècies	18,4%	17,4%	
Seda crua		15,1%	12,3%
Teixits	0,2%		53,5%
Anyil	0,0%		
Café		0,0%	
Té			24,3%
Altres productes	1,4%	9,9%	4,5%

FONT: Maddison (2002).

* VOC: Companyia de les Índies Orientals holandesa; EIC: Companyia de les Índies Orientals anglesa.

Per descomptat, no totes les transformacions essencials es van donar en el si de les xarxes del comerç intercontinental pròpiament, ni en van ser necessàriament resultat directe: els processos de caràcter intern i molt específics (sobretot d'Anglaterra) tingueren un paper més que decisiu en la transformació econòmica posterior. Concretament, l'articulació del mercat nacional, els canvis en les relacions socioproductives al camp i les transformacions institucionals que van contribuir a posar les bases de l'hegemonia britànica. Però és en el marc d'aquesta nova economia internacional que aquestes transformacions han estat possibles i han pogut desplegar-se amb totes les seues conseqüències³⁴.

³⁴ Meiksins-Wood, *The origins*; Hobsbawm, *Industria e Imperio*.

En aquest sentit, cal apuntar tres aspectes de la relació entre la nova economia mundial i el país que havia de consolidar-se com el seu centre a partir del segle XVIII. En primer lloc, l'aposta per la substitució d'importacions tèxtils, a mesura que l'ampliació del mercat nacional generava una demanda suficient de teixits asiàtics, sobretot provinents de l'Índia, amb els consegüents problemes en la balança de pagaments. En segon, i estretament relacionat, l'accés privilegiat a mercats exteriors per a la col·locació d'excedents, que permetria a la manufactura cotonera britànica adquirir dimensions suficients i economies d'escala; alhora que estimulaven de retruc les arribades de cotó en floca i la formació de capitals. Així, al llarg del segle XVIII les exportacions britàniques en relació amb la riquesa total del país es van doblar, fins a un nivell del 16% aproximadament. Síntoma o causa de la industrialització? Probablement les dues coses³⁵. Per últim: l'alt grau de comercialització i el dinamisme econòmic van convertir Anglaterra en una economia de salaris alts, estímul decisiu cap a la mecanització de la producció tèxtil, que permetia substituir treball per capital³⁶.

Amb el sorgiment i la consolidació del modern sistema fabril al Lancashire, les regles del joc havien de canviar completament. La producció a escala, la reducció sostinguda dels preus de producció i l'acumulació de capitals en màquines i infraestructures trastocaren la geografia mundial de la producció i els intercanvis. I encara més important: en modificaren la lògica. No va ser l'únic detonant de la crisi general del sistema, en què havien d'ensorrar-se la pràctica totalitat dels imperis europeus de l'Edat Moderna, juntament amb les estructures pròpies de l'absolutisme europeu. Però quan, després de les guerres i revolucions que marcaren el període que va des del 1789 fins a la quarta dècada del XIX, l'entramat d'intercanvis a escala mundial va ser reconstruït, les bases del seu funcionament eren netament diferents dels seus precedents històrics.

2.2 Les bases del mercat mundial vuitcentista

Quines van ser les característiques distintives de la globalització del segle XIX, els trets generals que marquen una ruptura amb aquesta llarga seqüència d'onades d'expansió i contracció

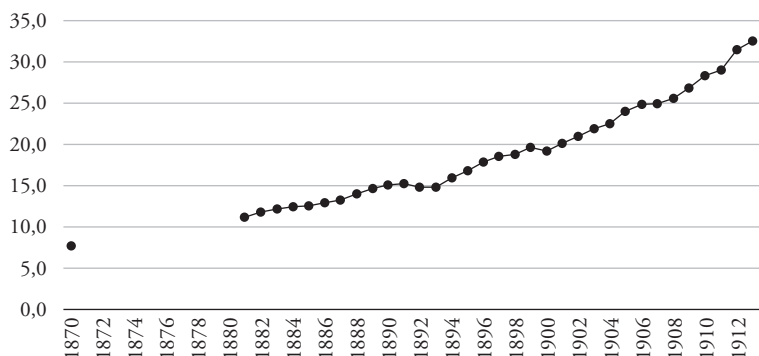
³⁵ Christopher M. Meissner, «Growth from globalization? A view from the very long run», *Handbook of economic growth*, vol. 2, (Elsevier, 2014), 1033-1069.

³⁶ Robert C. Allen, *Historia Econòmica Mundial: una breu introducció* (Alianza Editorial, 2013).

dels intercanvis entre diferents regions del món? Entre els aspectes destacats, n'hi ha tant de quantitius com de qualitius, lligats a la lògica subjacent en el procés d'integració vuitcentista.

Una primera dada és la que fa referència al creixement general del comerç, des d'un punt de vista purament quantitatiu. Els intercanvis entre països del món van créixer de manera accelerada, fins a assolir proporcions incomparables amb les d'èpoques precedents, si exceptuem potser casos històrics molt concrets de societats especialitzades en la intermediació o el control de grans rutes comercials. El creixement de les interaccions va ser, a més, molt generalitzat tot i que no uniforme, i sostingut en el temps. Així, les estimacions per al valor del comerç mundial efectuades per Angus Maddison ofereixen resultats que parlen per ells mateixos. En els cinquanta anys posteriors al 1820 les exportacions mundials es van multiplicar per 7,8. El 1913 representaven ja un valor (descomptada la inflació) 32,6 vegades més gran: una veritable explosió dels fluxos de comerç internacional, que haurien crescut a una mitjana del 3,8% anual al llarg d'aquest període³⁷.

VALOR DE LES EXPORTACIONS MUNDIALS A PREUS CONSTANTS EN COMPARACIÓ AMB 1820 (1870-1913)



FONT: Maddison (1995).

Però l'enorme diferència de dimensions amb els episodis anteriors de formació de xarxes estables d'intercanvi entre diferents regions del món no és únicament de grau. Una expansió sostinguda d'aquesta mena, molt per

³⁷ Angus Maddison, *La economia mundial 1820-1992. Anàlisi y estadísticas* (París: OCDE, 1995).

damunt dels ritmes de creixement demogràfic i productiu total, implica una interacció molt més directa i estructural de la majoria de les economies amb el mercat exterior i una posició cada vegada més central del mercat en la societat, en la mesura en què segments creixents de la població hi estan involucrats de manera permanent i en depenen. Es tracta del que Karl Polanyi³⁸ va definir com el pas d'una societat *amb* mercat a una societat *de* mercat, si bé no afectava tot el conjunt de la població mundial ni tots els països en igual mesura. La mercantilització de la societat s'hauria traduït en la necessitat d'acudir-hi de manera regular per satisfer una part creixent de les necessitats bàsiques, a causa de la ruptura de les economies de subsistència i d'antigues formes de regulació i organització de l'accés als béns bàsics.

Un procés que expandia el nombre de compradors i venedors disponibles, però que a més estimulava una creixent divisió del treball, tant en el si dels mercats nacionals com, de manera creixent, en relació amb l'exterior. Com havia avançat Adam Smith: «l'especialització té com a límit l'extensió del mercat». El procés de monetització i mercantilització econòmica, consubstancial al capitalisme, havia d'intensificar les interdependències productives i comercials, i augmentar la dependència exterior.

Així s'observa en una comparativa entre diversos països d'Europa, representatius de realitats geogràfiques i econòmiques molt diferents. Com s'observa en la taula, tot i la seua centralitat i lideratge en l'entramat internacional d'intercanvis, el Regne Unit no era l'economia amb un major grau d'obertura, mesurat com el pes del comerç exterior sobre el PIB. L'elevat grau d'interacció amb l'exterior, que inclou el comerç intraeuropeu, va ser un tret prou generalitzat al llarg de les dècades finals del període estudiat, fins i tot per a països altament proteccionistes i/o endarrerits des del punt de vista de la productivitat.

El segon aspecte característic d'aquesta globalització està relacionat amb l'anterior i té a veure amb la seua geografia. La ruptura dels equilibris geopolítics del segle XVIII i la independència del gruix de les possessions territorials europees a Amèrica van generar un buit que la nova potència industrial i naviliera britànica estava en condicions d'aprofitar. Els interessos comercials, els productes i, en un període més avançat, els capitals anglesos penetraren en els mercats de les noves repúbliques llatinoamericanes i van anar obrint-se a la resta de continents i grans regions, sovint per la força de les armes: l'Orient Mitjà, el subcontinent indi, Egipte, la Xina. També al continent europeu, i malgrat les reaccions proteccionistes inicials, es produí una entrada massiva dels productes per excel·lència de la nova economia in-

³⁸ Polanyi, *La Gran Transformación*.

**EXPORTACIONS MÉS IMPORTACIONS COM A PROPORCIÓ DEL PIB,
1870-1913**

	1870	1880	1890	1900	1913
Alemanya	36,8%	32,1%	30,1%	30,5%	37,2%
Àustria	29,0%	25,5%	25,2%	26,8%	24,1%
Bèlgica	35,6%	53,2%	55,6%	65,4%	101,4%
Dinamarca	35,7%	45,8%	48,0%	53,8%	61,5%
Països Baixos	115,4%	100,5%	112,3%	124,1%	179,6%
Espanya	12,1%	14,8%	18,8%	22,6%	22,3%
Portugal	33,7%	43,8%	45,3%	48,9%	57,4%
Regne Unit	43,6%	46,0%	46,6%	42,4%	51,2%
Rússia	n.d.	14,4%	15,0%	11,4%	13,8%
Suïssa	n.d.	78,2%	81,9%	67,2%	64,5%

FONT: Daudin, Morys i O'Rourke (2010).

dustrial britànica: teixits de cotó, i progressivament, maquinària, materials per a la construcció de línies fèrries o carbó.

El Regne Unit, per tant, sumant a la seua potència comercial, militar i productiva el seu creixent mercat intern i una funció d'intermediari en els fluxos globals d'intercanvi, es va situar en el centre d'una economia internacional d'un abast territorial sense precedents i que aniria ampliant-se, en part de la mà de l'imperialisme europeu de finals del període, fins a abastar virtualment tot el planeta per primera vegada en la història. No era exacta l'afirmació de Marx i Engels, en el *Manifest Comunista*, segons la qual «el baix preu de les seues mercaderies és l'artilleria pesant que ensorra totes les muralles de la Xina», com demostraren les guerres de l'Opi (no centrades en els productes pròpiament britànics, d'altra banda) i la llarga llista d'intervencions diplomàtiques, militars o invasions directes al llarg de la centúria³⁹. Però sí que apuntava a una novetat fonamental: la competitivitat que la nova industrialització feia possible, i l'especialització en productes de consum massiu o d'inversió a gran escala, modificaven completament les regles del joc i donaven un abast potencialment mundial al mercat d'exportació britànic⁴⁰.

³⁹ Karl Marx i Friedrich Engels, *El manifest comunista* (Tigre de Paper, 2020 [1848]).

⁴⁰ Meiksins-Wood, *El imperio*.

Els britànics van liderar al llarg d'aquesta globalització el creixement dels intercanvis i la penetració en nous territoris, assumint en gran mesura la construcció del nou mercat mundial en la seua condició de potència hegemònica. Ostentaren la primera plaça mundial tant en les exportacions com en les importacions internacionals; si bé en les darreres dècades del període altres economies, com l'alemanya, van experimentar un creixement més dinàmic i es van aproximar a les quotes del comerç mundial de la primera economia. El perfil exportador britànic, però, estava molt més abocat als mercats extraeuropeus i clarament protagonitzat per les manufactures, tal com es pot observar en la taula, fet que confirmava la seua posició de pivot en els grans fluxos intercontinentals.

COMPOSICIÓ I GEOGRAFIA DE LES EXPORTACIONS, 1913

	Exportacions a altres països industrials com a proporció del total	Manufactures com a proporció de les exportacions totals
Regne Unit	31,8%	76,6%
França	63,8%	57,9%
Alemanya	53,5%	71,7%
Altres països d'Europa Occidental	62,0%	49,4%
Estats Units	63,2%	34,1%

FONT: Bairoch i Kozul-Wright (1996) a partir de Maizels (1963).

Tot i així, els mecanismes de la nova economia de mercat internacional generaren efectes multiplicadors que anaven molt més enllà del Regne Unit, o de les seues relacions amb altres contraparts. A banda del cas alemany i d'altres exemples europeus, com hem vist més amunt, tot un conjunt de grans economies exportadores van entrar a participar amb força en el nou mercat mundial. Els Estats Units van multiplicar per 10 el valor de les seues exportacions entre 1830 i 1870 i per 7,7 entre aquest darrer any i 1913. En les quatre dècades prèvies a la guerra, les exportacions mexicanes van augmentar un 876%; les argentines, un 784%, les australianes, un 645%, i les canadenques, un 459%. La Xina i l'Índia, en canvi, van travessar un estancament considerable, fruit de les noves condicions de competitivitat internacional en diversos renglons de productes manufacturats,

però tot i així es mantienien com a quarta i cinquena potències exportadores, respectivament⁴¹.

Les noves possibilitats de penetració comercial, especialment per a les economies industrials, conduïren un procés acumulatiu; un cercle viciós o virtuós, segons la perspectiva, que havia de produir una reestructuració de la geografia productiva mundial. Un procés estretament lligat a l'expansió de la xarxa d'intercanvis de béns de tota mena (matèries primeres, productes intermedis, béns de consum i inversió) i que tingué, al llarg del segle XIX, una doble direcció. D'una banda, la concentració espacial de la producció de béns manufacturats i d'alt valor afegit, i de l'altra, la seua expansió en una mena de cercles concèntrics, des del seu centre a Anglaterra. Així, alguns països de l'Europa occidental i els Estats Units s'incorporaren a posicions avançades del procés d'industrialització, mentre que la resta del planeta experimentava retrocessos absoluts o relatius molt accentuats, davant la competència de les noves potències industrials. Si el 1830 el Regne Unit concentrava un 9,5% de la producció mundial de manufactures i França, Alemanya i els Estats Units representaven, conjuntament, un 11,1%, el 1860 aquestes quatre grans economies sumaven ja el 40% i arribarien el 1913 a un 68,6%. Caldria afegir-hi, a més, el d'algunes altres economies europees més petites, com Bèlgica, Suïssa, Itàlia o Rússia, entre d'altres. De resultes, la resta del món va passar en aquests anys d'una quota del 60,5% a un 7,5% de la producció mundial⁴².

S'establia d'aquesta manera una nova divisió internacional del treball que integrava la pràctica totalitat del planeta, i una nova jerarquia entre països avançats (si més no, en termes de renda per càpita, nivell tecnològic, productivitat i innovació) i endarrerits. Diferències que, sense ser completament noves ni necessàriament estables a molt llarg termini, sí que adquiriren un caràcter molt més pronunciat i problemàtic, i que formaven part a més d'un tot articulat, d'un veritable ordre econòmic internacional basat en la distribució de rols productius i posicions d'avantatge o riquesa que condicionaven al seu torn les possibles vies de desenvolupament de regions i països.

De fet, aquesta divisió territorial del treball a escala planetària, i els processos d'especialització interconnectats que en resultaven, serien la base d'una altra de les dades clau de la globalització vuitcentista: la formació de complexes cadenes productives. En la mesura en què les condicions tècni-

⁴¹ Maddison, *La economia mundial 1820-1992*; Kenneth Pomeranz, *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy* (Princeton University Press, 2009).

⁴² Paul Bairoch, «International industrialization levels from 1750 to 1980», *Journal of European Economic History* (1982): 11(2), 269.

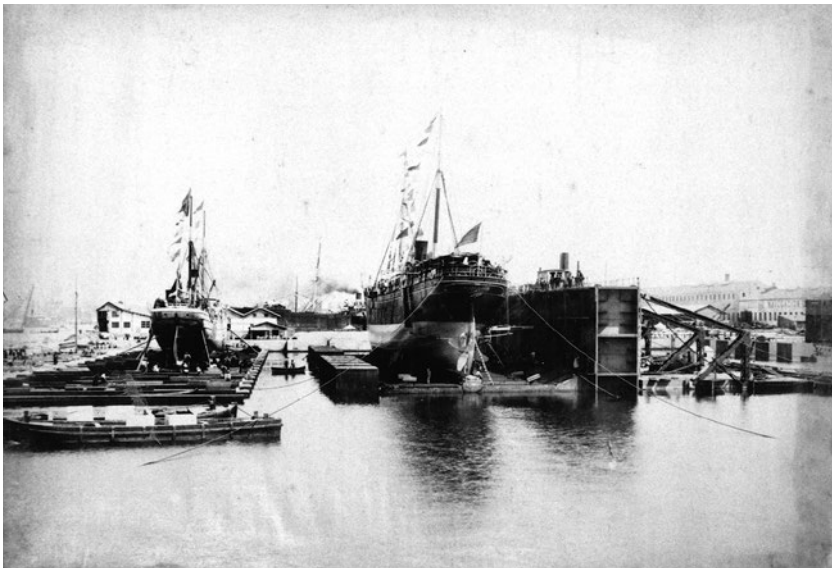
ques de fabricació i transport permetien trencar definitivament la tradicional exigència de proximitat entre producció i consum, i que els mercats s'ampliaven (tant en oferta com en demanda), els béns finals eren cada vegada més, en la majoria de casos, fruit d'una combinació de processos productius que tenien lloc en regions i països diferents, sovint molt distants⁴³.

Hi havia, és clar, precedents clars per a aquest fenomen. El que en destaca, en tot cas, és la multiplicació, el grau creixent de complexitat i les dimensions geogràfiques; a banda de la seua centralitat en alguns dels sectors econòmics i productes més rellevants del període. En general, les cadenes productives més importants s'estructuraven a partir d'algunes *commodities* (matèries primeres o béns bàsics molt homogenis) globals: cotó, blat, cacau, sucre, goma, te, minerals metàl·lics, etc., que entraven en els fluxos productius d'una creixent gamma de béns de gran rellevància econòmica, en combinació amb altres processos. Al voltant d'aquestes cadenes i del control de recursos estratègics o posicions d'alt valor afegit en el seu si, es desenvoluparien intervencions estatals, disputes geopolítiques o processos de reposicionament empresarial i integració vertical (concentració de fases productives dins d'una mateixa empresa). La promoció del sucre de remolatxa europeu, la protecció dels cereals o del carbó, i la formació de grans mercats internacionals de *commodities* a Londres, Chicago o Nova York en serien alguns dels exemple més clars⁴⁴.

A banda de les importants transformacions en el volum, la intensitat i impacte, i en la geografia del comerç internacional, és important destacar també els canvis en la composició dels intercanvis. Com hem vist, les característiques de les societats precapitalistes i les tecnologies de transport disponibles condicionaven l'abast i el tipus de productes dels intercanvis. Una economia en què la producció de subsistència, l'extracció de rendes (per burocràcies estatals o estaments privilegiats) i els creixements molt lents de productivitat eren la norma, limitava l'oferta de mercaderies. També la demanda, en la mesura en què la provisió a través del mercat no era la principal via d'accés al consum per a la immensa majoria de la població. Els sistemes de transport, especialment per terra, eren lents i costosos, de manera que exigien una alta relació entre el valor i el pes o el volum dels productes transportats. Això, en definitiva, feia que l'antic comerç a llarga distància estigués protagonitzat pels béns de luxe i els productes exòtics; mentre que els tràfics en altres renglons com aliments o primeres matèries de valor relativament baix tenien una escala geogràfica en general més limitada.

⁴³ Topik i Wells, «Commodity chains».

⁴⁴ Topik i Wells, «Commodity chains»; Wallerstein, *El moderno*.



Vapors *Canalejas* i *Amalia* al Dic Flotant de Barcelona, 1911 (MMB)



Corbetes al Moll de Drassanes (MMB)

Al llarg del segle XIX s'assistí a una profunda modificació d'aquest patró. En primer lloc, l'oferta orientada al consum de masses, o si més no a la demanda d'estrats no adinerats, s'amplià considerablement per la convergència de diversos factors: I) l'extraordinari creixement de la productivitat industrial i agrària, en alguns països, que va fer possible una oferta de béns bàsics a preus assequibles i decreixents; II) la caiguda dels preus del transport marítim i terrestre, que va contribuir a globalitzar aquesta tendència dels preus d'uns determinats productes, com els cereals, els teixits o la carn; III) les transformacions en la producció, el comerç i el transport, juntament amb el creixement de la renda per càpita, que van fer que productes colonials o exòtics esdevingueren béns de consum de masses i s'integraren en cadenes productives internacionals, perdent, en general, la seua condició de béns de luxe. Cal afegir-hi el fort creixement del comerç amb béns intermedis, maquinària i materials d'origen industrial, especialment entre els països atlàntics: un comerç que adquirí creixent rellevància i va conformar, juntament amb els béns finals sorgits de la manufactura, un patró específic d'intercanvis, propi de les regions centrals de l'economia mundial.

Una diferència substancial addicional d'aquest període, com ja he avançat, tingué a veure amb les polítiques que regulaven els tràfics internacionals. L'expansió de les polítiques lliurecanvistes i la reducció generalitzada d'aranzels foren una de les grans novetats del període. Per descomptat, l'adopció del lliure canvi no va ser universal: els Estats Units, per exemple, van mantenir una estratègia fortament proteccionista al llarg del període, mentre que les dècades immediatament anteriors a la guerra van estar marcades per una forta reacció aranzelària davant els efectes negatius de l'oberturisme comercial a la majoria de països europeus. Però la lliure circulació de mercaderies i la reducció dels obstacles aranzelaris van ser l'eix de la política internacional britànica: un objectiu diplomàtic de primer ordre, alhora que una aposta unilateral (amb els seus propis nivells de protecció) de la primera potència del moment. En bona part d'Europa, fins i tot els competidors directes de la indústria britànica van optar per obrir les portes als tràfics internacionals, generalitzant els tractats comercials i les brusques reduccions aranzelàries durant un interval d'entre dues i tres dècades. És difícil passar per alt la rellevància històrica d'aquest fet diferencial de la globalització vuitcentista, si es té en compte el paper que els monopolis, les estratègies mercantilistes o la disputa pel control de rutes, mercats reservats i accessos exclusius havien tingut en dècades prèvies.

De la mà d'aquesta nova llibertat de comerç i de la creixent competència, com també de les noves tecnologies de transport, producció i comunicació, es produirà un altre fenomen a què els historiadors econòmics atribueixen una importància decisiva: la convergència de preus per a diversos productes concrets. En un món de mercats locals o regionals força aïllats, o

d'intercanvis amb béns exòtics específics de zones geogràfiques concretes, el preu d'un mateix bé podia ser molt diferent en dos punts distints i oscil·lar també de manera molt independent. Atesos els alts costos de transport, les barreres de diferents tipus a la circulació de mercaderies i l'escala relativament limitada de la producció, resultava difícil que els excessos d'oferta o de demanda entre dos mercats allunyats es pogueren compensar, o que branques productives amb costos molt alts es veiessen disciplinades per la competència d'unes altres regions més eficients.

Els canvis tecnològics, econòmics i institucionals que es van produir en el segle XIX van modificar aquesta lògica: els preus en diferents regions tendiren a convergir al voltant d'un sol únic preu mundial, i les oscil·lacions de caràcter purament local tendiren a alleujar-se. Les raons són clares: atesa la creixent disponibilitat de productes i la reducció dels costos per transportar mercaderies d'un indret a un altre, les diferències pronunciades de preus, foren més o menys temporals, generaven possibilitats d'arbitratge: és a dir, de fer negoci amb l'adquisició o producció de mercaderies allà on eren barates per vendre-les en els mercats on eren més cares. Això, a la llarga, havia de generar una tendència conjunta a la convergència: els preus descendirien allà on eren alts, i augmentarien a les regions on eren més baixos, fruit de la demanda extra que proporcionaven els nous mercats⁴⁵.

Aquest fenomen, tan decisiu pel que implicava en termes de competència i de sincronització entre mercats, no s'ha d'exagerar, tanmateix. Diversos treballs han mostrat que la reducció de les diferències de preu entre alguns productes s'havia iniciat temps abans, en el marc del sistema comercial anterior a la Revolució Industrial. I també que des del segle XVII diverses regions d'Europa venien experimentant una certa convergència gradual en els preus dels cereals⁴⁶. A més, la convergència mundial de preus no abastava la totalitat, i ni tan sols la majoria, de mercaderies. Se cenyia sobretot als béns més comercialitzables: relativament homogenis, molt presents en els tràfics internacionals, més o menys fàcils de transportar, etc. Però la rapidesa i la consistència del fenomen, i els seus impactes a través de continents i àrees molt distants, juntament amb el fet que es produís en renglons de productes molt rellevants per la seua extensió i nivell de consum (o per la seua centralitat com a matèries primeres i béns intermedis), fan d'aquest procés de convergència un dels trets més distintius i simptomàtics de la formació d'un veritable mercat mundial en temps de la *Pax Britannica*. De fet, alguns dels

⁴⁵ O'Rourke i Williamson, *Globalization and history*; Karl Gunnar Persson, «The law of one price», dins: *Eh.net Encyclopedia of Economic and Business History* (2006).

⁴⁶ Flynn i Giráldez, «Born with a spoon»; Chilosi et al., «Europe's many».

fenòmens més rellevants que van marcar aquesta època hi mantenien una relació molt estreta: des de la concentració de la producció mundial a les noves zones avançades a la penetració en uns determinats mercats per les manufactures europees; del desenvolupament del comerç entre pols industrials a la *invasió* dels mercats europeus pel blat i altres aliments provinents de les noves «economies de frontera».

L'últim aspecte en què cal incidir per a la caracterització de la globalització victoriana té un caràcter complementari a la integració comercial i no és objecte directe d'aquest estudi, però no per això és menys rellevant des del punt de vista de la caracterització de conjunt. Es tracta del complex procés d'integració dels mercats de capital i força de treball, paral·lel a la integració dels mercats de productes.

D'una banda, els massius moviments migratoris, especialment els corrents transoceànics que han connectat l'oferta i la demanda de treballadors en diferents països i continents. L'auge demogràfic, les transformacions agràries i les condicions de pobresa del proletariat en les primeres fases de la industrialització van impulsar milers de persones a participar de la conquesta interior de les economies de frontera o «noves Europes». A mesura que aquests vastos territoris s'incorporaven al mercat mundial de productes alimentaris, en condicions de clar avantatge per l'abundància de terres fèrtils a cost pràcticament nul, els impactes sobre l'agricultura europea van realimentar el procés de transvasament que va implicar milions de treballadors. Així, per exemple, la taxa d'emigrants per mil habitants va arribar a la sorprenent xifra del 141,7 a Irlanda en la dècada dels vuitanta, mentre que a Itàlia assoliria un nivell del 107,7 dos decennis més tard⁴⁷.

Tot i així, la migració de treballadors lliures del Vell al Nou Món no hauria d'ocultar dos fenòmens de caire complementari: 1) l'èxode rural cap als nuclis industrials o comercials dins dels mateixos països europeus; 2) les migracions forçades que es van continuar mantenint durant bona part del segle: esclavitud africana per a les agricultures de plantació antillanes i brasileres (les colònies del sud dels Estats Units recorrien molt menys a la tracta per proveir-se d'esclaus), o els *culis* i *yucatecos* en condicions de semiesclavitud. En conjunt, però, el resultat és el d'un moviment massiu i sense precedents de persones, derivat dels impactes de la nova economia de mercat que tot just es configurava a escala mundial.

L'altre factor, els fluxos internacionals de capitals, constituïria una de les grans novetats del període. Van ser especialment importants entre 1870 i 1914, arribant a un pes relatiu sobre el PIB mundial i dels països emissors i

⁴⁷ Daudin et al., «Globalization».

receptors que no es tornaria a veure fins a finals del segle xx. Durant la dècada anterior a la Gran Guerra, les inversions exteriors britàniques arribarien a significar prop d'un 50% de l'estalvi nacional, equivalent a un 6,5% del PIB de la major economia. Per darrere del Regne Unit, França i Alemanya van assolir també altíssims nivells d'inversió a l'exterior: amb pics relatius a la dècada dels setanta (23,9% de l'estalvi nacional) i dels vuitanta (28,8%), respectivament⁴⁸.

Els patrons geogràfics d'inversió de cadascun d'ells eren força diferenciats. El Regne Unit es va orientar sobretot a la inversió extraeuropea, i especialment en les noves economies agràries en expansió, començant pels Estats Units i el Canadà, i seguint per l'Amèrica Llatina. Mentre que França i Alemanya van concentrar molt més les seues inversions a Europa, seguida per les economies llatinoamericanes i, en el cas alemany, també els Estats Units.

Aquests moviments de capitals no eren de cap manera independents de la creixent circulació de productes. Així, una part important de les inversions europees s'ha d'entendre com una manera de superar barreres per al comerç, aranzelàries o d'altres tipus: a través de la instal·lació de fàbriques sobre el terreny, o aprofitant les condicions avantatjoses que s'oferien a determinats inversors per importar. Bona part de les infraestructures construïdes en territoris colonials o perifèrics amb finançament bàsicament europeu estaven directament associades a l'extracció de matèries primeres o a l'ampliació de les economies de frontera. De fet, en el cas nord-americà o en l'argentí, inversions i migració acompanyaren la incorporació de noves terres (sovint per conquesta o desplaçament de la població), lligades a un creixement també extensiu de la producció destinada als mercats europeus⁴⁹.

D'aquesta manera, els fluxos financers i d'inversió, els massius moviments migratoris i el creixement accelerat i sostingut dels intercanvis de béns i serveis dibuixaven un panorama nou: la formació d'un mercat mundial. En conjunt, per tant, existeixen elements suficients per considerar el període d'expansió comercial i integració econòmica de la segona meitat del segle XIX llarg com un procés ben específic i diferenciat, tant des d'un punt de vista quantitatiu com qualitatiu. Una ruptura amb l'evolució prèvia, de la mà del capitalisme industrial. Està justificat parlar de primera globalització per referir-se a aquest període? La qüestió depèn, evidentment, de la definició que adoptem d'un concepte en general ambigu i que comprèn face-

⁴⁸ Daudin et al., «Globalization». Vegeu també: Maurice Obstfeld i Alan M. Taylor, *Global capital*.

⁴⁹ Charles Knickerbocker Harley, «Transportation, the World Wheat Trade, and the Kuznets Cycle, 1850-1913», *Explorations in Economic History*, 17, núm. 3 (1980): 218; Bairoch i Kozul-Wright, «Globalization myths»; O'Rourke i Williamson, *Globalization and history*.

tes molt diverses de les interaccions entre grups humans: cultural, política, comunicativa, tecnològica, etc.

CARACTERÍSTIQUES DE LES ONADES D'EXPANSIÓ DEL COMERÇ MUNDIAL FINS AL SEGLE XIX LLARG						
		Premodern		Modern/Vuitcentista		
		Marc temporal	Des de l'Antiguitat	1500-1750	1780-1870	1870-1920
SISTEMA SOCIO-PRODUCTIU	Organització econòmica	Imperis tributaris, feudalisme	Mercantilisme	Capitalisme industrial	Capitalisme monopolista	
	Bases de l'expansió comercial	Expansió territorial i rutes comercials	Exploració, guerra i comerç	Industria- lització progressiva	Producció i consum de masses	
	Fons de creixement	Productes exòtics, esclaus i béns de luxe	Aliments, esclaus, colonials, manufactures	Tèxtils, metal·lúrgia, vapor	Electricitat, petroquímica, combustió interna	
	Unitats productives	Explotació familiar camperola. Tallers. Putting-out system	Fàbrica	Corporacions multinacionals		
ORGANITZACIÓ (GEO) POLÍTICA	Forma	Ciutats estat, regnes i imperis	Estat nació	Estat nació i imperialisme modern		
MODES DE TRANSPORT	Mobilitat a distància	Camins, rutes comercials, navegació a vela	Mecanització: ferrocarril i vaixell de vapor. Telègraf	Ferrocarril i vaixell de vapor. Telègraf i canals de Panamà i Suez. Automòbil		
GEOGRAFIA ECONÒMICA	Espai productiu	Ciutat artesanal o gremial i agricultura tradicional	Ciutats i regions industrials	Regions industrials, clústers, grans metròpolis		
	Relacions d'intercanvi	Locals + rutes comercials	Regional + rutes comercials. Internacional	Internacional/ Global		

FONT: Elaboració pròpia a partir de l'adaptació de: https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/table_genesis_globalization.html

2. La globalització del segle XIX i els seus precedents

Si definim la globalització com un procés de creixement dels intercanvis i augment de les interaccions econòmiques entre les principals regions del planeta, és evident no tan sols que existien precedents històrics a l'onada del vuit-cents, sinó que probablement es donen continuïtats que apuntarien a una globalització ja en marxa des d'alguns segles abans, potser coincidint amb el modern sistema-món de Wallerstein i Braudel. En canvi, si identifiquem la globalització amb la formació d'un mercat mundial de béns i factors, sota una lògica que va més enllà dels simples fluxos de productes i inclou processos d'integració internacional que afectaven segmet amplis de població, la ruptura sembla clara.

La globalització del segle XIX va estar caracteritzada per una lògica econòmica, unes estructures polítiques i institucionals i unes bases tecnològiques que van permetre una enorme expansió del mercat tant en una direcció horitzontal (pels diversos racons del món) com vertical (afectant, directament o indirectament, el gruix de la producció i de la població). I aquest seria, precisament, un dels principals camins per a la completa transformació del món.

Ara bé, els mateixos efectes que provocà la integració de diversos mercats clau a escala planetària haurien de conduir al dramàtic final d'aquest període d'integració econòmica. La depressió industrial i agrària, les caigudes dels preus que afectaren sectors productius de gran importància i la competència creixent entre grans conglomerats industrials nacionals conduïren al gir proteccionista i a la cursa imperialista que caracteritzà els darrers anys del vuit-cents i acabà generant les rivalitats que esclataren en la Gran Guerra. La interrupció del funcionament de l'economia global durant el parèntesi bèl·lic, les noves bases que guiaren la seua reconstrucció i, finalment, la crisi del 1929, suposaren la crisi terminal de l'ordre econòmic internacional que el llarg segle XIX havia vist emergir.

3. Sis dècades d'expansió comercial: els ports de Barcelona

En quina mesura participà l'economia catalana dels processos de creixent integració i multiplicació dels fluxos de mercaderies a escala internacional? Com tractaré de mostrar en les pàgines que segueixen, tant el volum i l'entitat dels tràfics marítims com les relacions comercials del port amb altres països i regions travessaren una llarga fase d'expansió accelerada, mostrant clares sincronies amb el que s'esdevenia en gran part de la resta del món. El port de Barcelona constituí, al llarg de tot el període, el principal vincle del país amb l'exterior: una baula central de les seues cadenes productives i de subministrament, la porta de sortida per excel·lència dels productes exportats i l'engranatge que connectava les conjuntures internes amb les oscil·lacions dels mercats globals transmetent-ne les reverberacions, oportunitats i pressions competitives a l'*hinterland* urbà i al conjunt de l'economia regional.

Ara bé, per entendre les característiques i els condicionants que definiren la inserció en l'economia mundial, cal tenir en compte les especificitats que defineixen la seua posició concreta en les jerarquies productives i comercials que emergiren amb el modern capitalisme industrial i els seus impactes d'abast planetari.

3.1 El context general del procés d'integració internacional del port

La del Principat era una economia predominantment importadora, un oasi industrial en el si d'una Espanya agrària i en general poc dinàmica; i al mateix temps, una regió que disposava d'una sòlida agricultura amb vocació exportadora, l'expansió de la qual va ser compatible amb el desenvolupament de la manufactura i el comerç moderns. Aquesta mena de *matrimoni entre el vi i els teixits*⁵⁰ havia de tenir

⁵⁰ Per parafrasejar l'expressió del «matrimoni del ferro i el segle» que definí l'estratègia de desenvolupament alemanya en aquestes dècades i especialment a partir de la crisi finisecular, si bé les implicacions en termes de coalicions i estratègia en política comercial foren ben diferents.

implicacions decisives en el model d'inserció econòmica de la regió i, per això mateix, en el comerç portuari de la capital catalana. A començaments del segle XIX, David Ricardo, un dels grans economistes clàssics, va exemplificar el seu model de comerç internacional, que hauria d'esdevenir el principal suport teòric de la doctrina lliurecanvista anglesa, a partir de l'intercanvi entre dos països ficticis especialitzats, respectivament, en la producció de vi i de teixits en funció dels seus avantatges comparatius. Significativament, el desenvolupament econòmic del Principat hauria de basar-se en la combinació de tots dos sectors, la qual cosa no fou aliena a les limitacions del mercat interior i al marc proteccionista que, amb alts i baixos molt importants, caracteritzà la política comercial espanyola del vuit-cents⁵¹.

Al llarg del segle XIX Espanya es va configurar com una «economia dual». El predomini d'una agricultura cerealista poc competitiva i extensiva, de baixa productivitat i baixos salaris, va conviure amb el desenvolupament de focus productius molt més moderns i dinàmics, concentrats sobretot a Catalunya i, més tard, al País Basc. Això va generar obstacles considerables al procés d'industrialització, començant per un mercat interior molt limitat, que dificultava assolir economies d'escala i feia de la sobreproducció una amenaça gairebé permanent. Cal afegir-hi, a més, el poder polític de la gran propietat agrària castellanoandalusa i la força d'una ideologia conservadora, si no obertament oposada a l'activitat industrial, almenys reticent respecte de les amenaces socials i polítiques que el naixent sistema fabril duia aparellades. Aquest conjunt d'elements havien de condicionar molt l'acció dels governs durant la major part de la centúria, poc proclius a impulsar una veritable modernització agrària o estratègies decidides d'industrialització⁵².

Partint d'aquestes premisses, Espanya es va integrar en l'economia internacional en una condició semiperifèrica: I) exportadora d'un conjunt força diversificat de productes primaris, sobretot minerals i productes agrícoles; II) amb un predomini inicial molt clar en les importacions dels béns de consum manufacturats, que va anar obrint pas a un major protagonisme de les primeres matèries, béns intermedis i maquinària a mesura que avançava el segle; III) receptora de recursos externs per a la inversió en sectors molt intensius en capital i per al finançament d'una Hisenda pública amb greus problemes estructurals⁵³.

⁵¹ Francesc Valls, «El paper de les exportacions vitícoles en la configuració de les relacions exteriors de l'economia catalana, 1672-1869», *Bulletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, núm. XII, (2001): 161-172.

⁵² Jordi Nadal, *El fracaso de la revolución industrial en España, 1830-1914* (Barcelona: Ariel, 1982); Jordi Nadal i Carles Sudrià, «La controversia en torno al atraso económico español en la segunda mitad del siglo XIX (1860-1913)», *Revista de Historia Industrial* (3) (1993): 199-224.

⁵³ Gabriel Tortella i Clara E. Núñez, *El desarrollo de la España contemporánea* (Alianza Editorial, 2012).

Malgrat les dificultats, i després d'un període de tancament al comerç exterior, posterior a les guerres napoleòniques i l'ascens internacional de la indústria britànica, l'economia espanyola va participar de la dinàmica general oberturista que va travessar Europa des de les dècades centrals del segle. Els aranzels i altres mecanismes de protecció van retrocedir molt considerablement des del 1849 –amb especial força a partir del 1868– fins a la dècada dels noranta, ja en plena onada de retorn del proteccionisme en bona part del continent. Aquest oberturisme va anar més enllà de l'àmbit aranzelari. Es va traduir en diverses reformes legislatives i privilegis fiscals que buscaven atreure finançament exterior per tal de desenvolupar projectes concebuts com a imprescindibles per a la modernització del país. Deixant de banda els emprèstits i els títols de deute, les principals àrees d'inversió estrangera –sobretot francesa i britànica– van ser els ferrocarrils entre els anys cinquanta i seixanta, i la mineria en les dues dècades posteriors. Processos que, de fet, guardaren una estreta relació amb el comerç exterior⁵⁴.

El ràpid desenvolupament de la mineria a partir de la «desamortització del subsòl», de la mà de la creixent demanda de ferro i altres minerals per part de la siderúrgia i metal·lúrgia britànica i europea, hauria de ser un dels principals motors del dinamisme experimentat per les exportacions espanyoles en el darrer quart del segle XIX⁵⁵. El vi i les fruites, amb els cítrics al capdavant, foren els altres renglons d'exportació que contribuïren decisivament a una etapa de gran creixement del comerç exterior espanyol en el seu conjunt, en els anys en què la política comercial dels principals països de l'Europa continental estigué orientada per plantejaments lliurecanvistes⁵⁶.

Amb tot, i malgrat el relatiu oberturisme que marcà les dècades prèvies al 1891, Espanya destacà clarament en el context europeu per l'elevada protecció que regí sobre alguns dels àmbits clau de la protecció interior: cereals, teixits i, amb el temps, carbó i productes siderúrgics, sobretot; així com alguns dels béns típicament colonials arribats des de les seues possessions ultramarines, entre d'altres. Les prohibicions a determinades importacions que regiren durant pràcticament mig segle (entre el 1820 i el 1869), els elevats aranzels que continuaren vigents després de l'aranzel Figuerola i, sobretot, l'altíssim pes dels gravàmens i l'ampli ventall de productes protegits a partir

⁵⁴ Albert Broder, «Les investissements étrangers en Espagne au XIXe siècle: méthodologie et quantification». *Revue d'histoire économique et sociale*, 54(1) (1976): 29-63.

⁵⁵ Nadal, *El fracaso*.

⁵⁶ Antonio Tena Junguito, «¿Por qué fue España un país con alta protección industrial?: evidencias desde la protección efectiva 1870-1930», *UC3M Documentos de Trabajo Serie Historia Económica e Instituciones Series 02-03* (2002), i «Sector exterior», dins: Albert Carreras i Xavier Tafunell, *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX*, (Fundación BBVA, 2005), 573-644.

de la darrera dècada del vuit-cents van fer de l'economia espanyola un dels països més marcadament proteccionistes d'Europa i això es traduí en un cert aïllament parcial de les pressions competitives que regien l'economia internacional del moment⁵⁷.

D'altra banda, i per raons diferents, una altra de les peculiaritats de l'economia espanyola durant aquest període tingué a veure amb el fet de no participar del sistema del patró or, a contracorrent del que s'esdevenia en bona part d'Europa i del món. Com a conseqüència dels problemes recurrents de la Hisenda, i malgrat l'ortodòxia que va caracteritzar la política monetària, Espanya no s'incorporà a aquest règim, que havia de caracteritzar l'economia internacional de les dècades prèvies a la Gran Guerra, tot facilitant les inversions transfrontereres i els intercanvis comercials sostinguts. Aquest fet havia de provocar dificultats en la integració en els mercats internacionals de capitals, a més de fluctuacions puntuals en el tipus de canvi de la pesseta, que en alguns moments van actuar com una forma de protecció automàtica, reforçant el paper dels aranzels⁵⁸.

Aquest conjunt d'especificitats va fer que, malgrat participar de les principals tendències que caracteritzaren l'economia internacional d'aquestes dècades, Espanya mantingués una connexió més feble i un oberturisme menor que el de la majoria de països de l'entorn. Fins al punt que el cas espanyol ha estat qualificat com una excepció a les tendències de convergència de preus dels productes i factors que definiren la integració de l'economia atlàntica en la segona meitat del segle XIX llarg⁵⁹ (O'Rourke i Williamson, 1999).

Aquesta trajectòria havia d'influir, com no podia ser de cap altra manera, les relacions de l'economia catalana amb el mercat mundial. Tanmateix, la participació del Principat en el procés de globalització vuitcentista evolucionà seguint condicionants diferents. Més enllà dels trets compartits, de la política aranzelària comuna o de les influències que l'evolució econòmica de la resta d'Espanya tenia inevitablement sobre l'economia regional, l'especificitat de l'estructura productiva catalana en el context espanyol havia de derivar necessàriament en un perfil propi de relacions comercials. A més, l'absència de recursos miners destacables va mantenir Catalunya al marge del *boom* exportador que van viure altres regions. Per les mateixes raons

⁵⁷ Jordi Palafox, *Atraso económico y democracia. La segunda república y la economía española. 1892-1936* (Historia Contemporánea, 1991); Tena Junguito, «¿Por qué fue España un país con alta protección industrial?: evidencias desde la protección efectiva 1870-1930».

⁵⁸ Jordi Maluquer de Motes, *La inflación en España: un índice de precios de consumo, 1830-2012* (Banco de España. Servicio de Estudios, 2013).

⁵⁹ O'Rourke i Williamson, *Globalization and history*.

tampoc no va produir-se un auge significatiu de la inversió estrangera en sectors estratègics. De fet, l'economia catalana demostrà tenir la capacitat per generar els recursos necessaris per finançar completament els grans projectes d'inversió d'aquest període, com en el cas de la xarxa ferroviària, impulsada gairebé totalment pels capitals autòctons. Per tant, el Principat no va disposar d'entrades significatives de fluxos d'inversió estrangera, almenys fins al sorgiment de nous serveis i infraestructures urbans, ja al tombant de segle. Això es traduí en un model de creixement tant productiu com comercial més independent de la demanda europea i del finançament exterior i, en canvi, molt més necessitat d'importacions per al seu funcionament. La intensa relació amb les colònies i la posició que, en tant que pol productiu de manufactures de consum, mantingué en el si del mercat espanyol protegit definiren una trajectòria estretament lligada i, al mateix temps, ben diferenciada del comerç exterior i les relacions econòmiques de l'economia espanyola amb l'estranger. Però, ja des de mitjans del segle XIX, el port de Barcelona s'havia situat al centre d'un model de relacions complex, molt específic i ben articulat (però en cap cas exempt de contradiccions, limitacions i desequilibris). Quines eren les característiques i els principals components d'aquesta estructura comercial? Per entendre-ho és convenient atendre al seu sorgiment i la seva progressiva consolidació des de les primeres dècades del vuit-cents, així com als condicionants que li donaren forma.

3.2 La configuració del complex comercial català de mitjans del segle XIX

La geografia dels intercanvis marítims catalans va experimentar una profunda transformació al llarg del període de convulsions i inestabilitat en l'espai atlàntic que va esfondrar l'entramat de l'Antic Règim. L'agitat període de transició que Eric Hobsbawm va batejar com l'*Era de les Revolucions*, entre 1789 i 1848, havia de posar en crisi els mecanismes de l'expansió comercial i productiva del Principat durant el set-cents.

Per caracteritzar-lo de manera sintètica, aquest sistema de relacions havia recolzat des de finals del segle XVII en el desenvolupament de l'agricultura comercialitzada i, en concret, en les exportacions d'aiguardent als mercats europeus, intercanviades inicialment per teixits de lli. L'esplendor agrària i el creixement demogràfic de la primera meitat del set-cents intensificaren els vincles comercials amb el vessant atlàntic del continent, donant així continuïtat a les transformacions socioproductives al camp i a l'expansió del mercat regional. El posterior canvi de conjuntura demogràfica, amb els seus

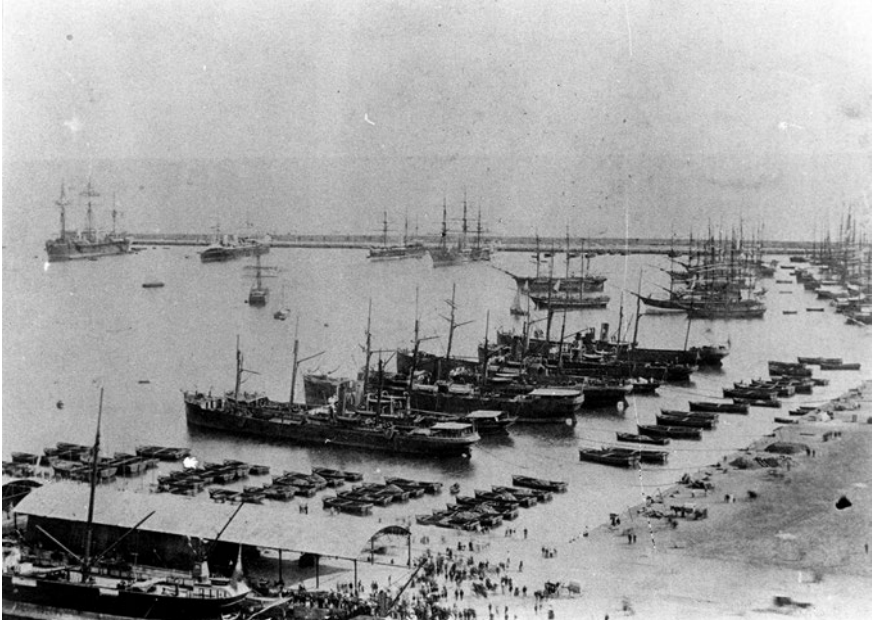
impactes sobre els salaris, afavorí el sorgiment d'iniciatives empresarials orientades a la fabricació d'indianes. Això havia de generar canvis progressius en l'estructura de les importacions alhora que estimulà la penetració catalana del mercat interior espanyol. La segona meitat del segle va assistir a la intensificació paral·lela de les vendes a l'Amèrica hispana. De resultes del desenvolupament del comerç exterior, la marina de vela i la construcció naviliera experimentaren una sòlida expansió, i es consolidà una xarxa de cases comercials en diverses places europees i americanes⁶⁰.

Segons les dades que proporcionà Pierre Vilar per a finals del segle, en concret l'any 1793, tres eren els principals pivots geogràfics d'aquest sistema de relacions: I) el comerç mediterrani⁶¹ (destacant Itàlia i Malta), amb un pes comparativament menor en les exportacions, i basat fonamentalment en la importació de cereals, teixits de lli, cereals i fusta a canvi de taps de suro; II) els intercanvis amb l'Europa atlàntica (Anglaterra, Portugal, França o els Països Baixos), mercats principals de l'aiguaderent català i amb unes quotes relativament similars en l'exportació i la importació total; III) l'Amèrica espanyola, menys significativa en el seu pes relatiu sobre les importacions (liderades per productes com el sucre i el cotó en floca, que havien d'adquirir enorme importància futura), que en unes exportacions diversificades i que incloïen el gruix de les manufactures que l'economia catalana era capaç de col·locar en els mercats exteriors: paper, teixits de cotó i lli i puntes de fil. A això caldria afegir-hi, en un segon pla, les relacions amb les economies del nord i el centre d'Europa, consistents, a grans trets, en els intercanvis d'aiguaderents i vins per fusta, cereals i bacallà.

Aquest sistema comercial, malgrat travessar conjuntures més o menys adverses i experimentar transformacions parcials, mantingué una notable estabilitat a llarg termini, si més no en els seus components principals. Tanmateix, amb el canvi de centúria, els conflictes bèl·lics al continent europeu, les guerres d'independència al Nou Món i la crisi dels ordres econòmic, social i polític a Espanya van fer inviable la continuïtat dels esquemes que he descrit. Si bé els fluxos comercials no es van interrompre del tot, la seua ràpida i perllongada contracció, juntament amb els canvis decisius en l'*statu quo* internacional, bloquejà els engranatges del creixement econòmic que havia conduït al desenvolupament de la incipient mecanització i modernit-

⁶⁰ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya*; Josep Maria Delgado, «La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)». *Recerques: història, economia, cultura*, núm. 13 (1983): 45-64; Jaume Torras, «Transformacions agràries i indústria rural». *Qüestions obertes. Estudis d'història agrària* (20), (2007): 155-163.

⁶¹ Vilar, *Catalunya dins l'Espanya*. No incloc els tràfics amb França dins de l'Europa mediterrània, malgrat que la circulació marítima entre Barcelona i França es donà sobretot a través dels ports situats al golf de Lleó. Vegeu capítols posteriors.



Panoràmica de la dàrsena de Sant Bertran
des del monument a Colom al port de Barcelona, 1888
(MMB. Autor: Antoni Esplugas i Puig)

zació de la manufactura tèxtil, i a la consolidació d'un sector agrari altament comercialitzat⁶².

La resposta a aquest impàs, durant les primeres dècades del vuit-cents, seguí fonamentalment dos camins. En primer lloc, l'aposta política de les classes dirigents del Principat per l'articulació del mercat nacional. Una estratègia que es mantindria, amb matisos i variacions en els seus fonaments teòrics i aliances polítiques, al llarg del segle XIX. Aquesta aposta passava indefectiblement per una transformació en les formes de propietat i les relacions de producció a Espanya que n'estimulara el creixement sostingut i l'ampliació de la capacitat de consum. Exigia també la protecció davant la competència estrangera dels sectors productius més rellevants i la millora de les comunicacions internes⁶³. En segon lloc, l'expulsió dels aiguardents catalans dels mercats europeus, i el bloqueig dels tràfics amb Amèrica, seguits de la pèrdua definitiva dels privilegis comercials amb el gruix de l'antic imperi, forçaren una reorganització de les xarxes mercantils i els tràfics a llarga distància que, necessàriament, havien de pivotar sobre Cuba⁶⁴.

La Gran Antilla constituïa la principal i més preuada possessió espanyola a l'Atlàntic. Amb la revolució haitiana i les convulsions polítiques que assolaren el continent esdevingué, durant els anys de transició entre els segles XVIII i XIX, la principal potència sucra mundial. Una economia, per tant, exitosa en els mercats mundials des del punt de vista exportador, i dependent tant en un sentit polític com també econòmic: fruit de la seua accentuada especialització⁶⁵.

Tindrè ocasió de tractar més endavant els mecanismes del comerç colonial i la seua evolució en un capítol específic sobre el tema. A tall de síntesi es pot avançar que, davant les dificultats que plantejava la baixa capacitat d'absorció de sucre cubà per part del mercat espanyol, les importacions de cotó en floca del sud dels Estats Units (inicialment també del Brasil) constituïren els tràfics complementaris de les exportacions a les colònies antillanes. Combinació que va potenciar un cercle virtuós entre industrialització, comerç ultramarí i navegació, que acompanyà la represa econòmica catalana del segon terç del vuit-cents.

⁶² Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat: les bases comercials de la indústria catalana moderna: 1814-1845* (Barcelona: Crítica, 1987).

⁶³ Josep Fontana, *La fi de l'Antic Règim i la industrialització (1787-1868)*. *Història de Catalunya*. V (Barcelona: Edicions 62, 1988); Pere Pascual, «Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX», *Recerques: història, economia, cultura* (21), (1988): 125-161.

⁶⁴ Fradera, *Indústria i mercat*; Francesc Valls, *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana* (Vic, Eumo Editorial i Universitat de Vic, 2003).

⁶⁵ Julio Le Riverend, *Historia económica de Cuba* (L'Havana: Editorial Ciencias Sociales, 1985).

Aquesta nova configuració del ramal americà del comerç de Barcelona es complementà amb la reestructuració dels tràfics amb les economies europees. Les noves demandes associades al desenvolupament del sistema fabril reforçaven la tradicional importància dels intercanvis amb aquests territoris: sobretot amb les economies avançades, la britànica singularment. Per contra, la fi del «cicle de l'aiguarent»⁶⁶ va fer que el pes d'aquests països en les exportacions catalanes resultés molt minvat en comparació amb l'estructura comercial del segle XVIII. Així, segons l'*Estadística de Barcelona* de Laureà Figuerola, França i el Regne Unit concentraven el 1846 el 39% de les importacions totals pel port català, però només un 23% de les exportacions. Als fluxos d'importació des de l'Europa atlàntica caldria afegir-hi els tràfics des del nord del continent (bacallà i fusta) i a través del comerç mediterrani (carbó vegetal i manufactures, entre d'altres), donant com a resultat unes relacions altament deficitàries.

D'aquesta manera, a mitjans de segle, quedaven definits els que, amb alts i baixos, constituïrien els principals eixos de la geografia comercial catalana al llarg de la segona meitat del segle XIX. Una xarxa d'intercanvis que, si bé recolzava en part en els circuits comercials anteriors, presentava diferències més que significatives: coherents amb els desenvolupaments socioproductius que tenien lloc al Principat i amb la progressiva articulació del mercat nacional espanyol fortament protegit, i adaptats als canvis econòmics i geopolítics a escala internacional que marcaren les primeres dècades de la centúria. Per entendre l'evolució posterior d'aquestes relacions, així com la rellevància del període estudiat des del punt de vista dels tràfics comercials i de la intensificació dels lligams amb els mercats internacionals, és convenient fer una repassada sintètica a les seues dimensions quantitatives.

3.3 Un llarg cicle d'expansió dels tràfics marítims i el comerç exterior

El valor dels tràfics canalitzats pel port de Barcelona entre el 1857⁶⁷ i el 1914 es va multiplicar gairebé per tres, cosa que implica un creixement mitjà anual proper al 2% al llarg de

⁶⁶ Per emprar l'expressió de Francesc Valls. Vegeu: Valls, «El paper de les exportacions».

⁶⁷ Primer any en què disposem d'estadístiques oficials desagregades per als diversos ports tant per al comerç exterior com per al cabotatge. Malgrat que els valors publicats pateixen alguns biaixos i inexactituds, permeten una aproximació al creixement a llarg termini del conjunt dels tràfics.

cinc dècades i mitja. Entre el 1848⁶⁸ i l'any d'inici de la Primera Guerra Mundial aquest creixement mitjà hauria ascendit al 2,9%, de manera que el valor dels tràfics marítims s'hauria multiplicat per cinc. Aquestes xifres indiquen que el període analitzat estigué caracteritzat per una expansió sense precedents dels intercanvis canalitzats pel port de la ciutat. Un creixement sostingut, malgrat els alts i baixos, que sintetitza una trajectòria de creixent comercialització i intensificació dels vincles amb altres ports, regions i països.

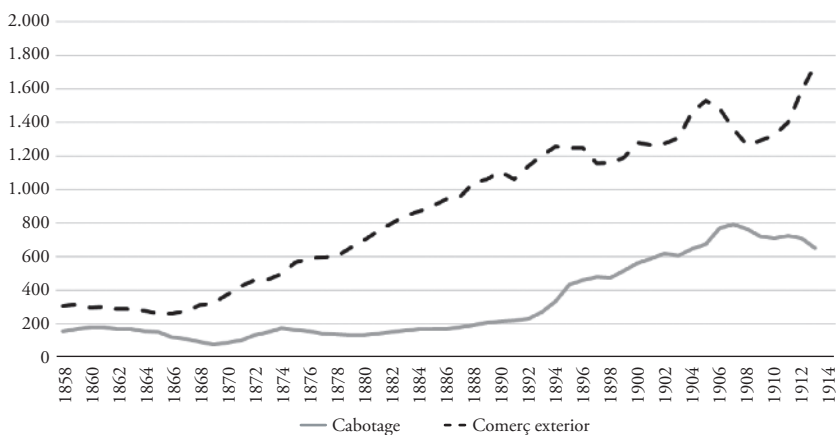
El procés d'industrialització, les profundes transformacions econòmiques que acompanyaren la consolidació del capitalisme a Catalunya i l'augment i concentració de la població que caracteritzà aquestes dècades clau de la història del país anaren, doncs, acompanyats de la paral·lela multiplicació del moviment de mercaderies transportades per via marítima. El port de Barcelona, que, com veurem, constituí el gran node dels intercanvis regionals, el port català per excel·lència, jugà un paper essencial, doncs, en les profundes transformacions socioeconòmiques que canviaren completament la fesomia del Principat i la seua posició en el nou ordre internacional que tot just emergia. Una dada pot resultar ben il·lustrativa en aquest sentit: si a mitjans dels anys cinquanta del segle XIX, la quantitat de les mercaderies transportades a través del port barceloní ascendia a 467 milers de tones de càrrega, el 1914 s'aproximava als 2,4 milions de tones de tota mena de productes: des de maquinària a manufactures, des de béns intermedis a ramats, aliments i matèries primeres. Això hagué de requerir, des del punt de vista logístic, una transformació profunda de la navegació i les capacitats i ritmes del transport, així com de la infraestructura portuària mateixa i les instal·lacions destinades a l'emmagatzematge. Des del punt de vista econòmic i empresarial, implicà també la inversió d'enormes recursos en la mobilització de productes a curta, mitjana i llarga distància; la creació o ampliació de negocis, cases de comerç i xarxes mercantils, i en definitiva la posada en marxa d'una miríada d'operacions que connectaven la ciutat i el conjunt de l'economia catalana amb realitats productives molt diverses i mercats de consum o de proveïment sovint molt llunyans.

Ara bé, aquest creixement que, pels seus ritmes i el seu caràcter sostingut en el temps, no pot ser qualificat sinó d'impressionant, no va ser igual en els diversos components del comerç marítim. Malgrat la importància clau que el cabotatge amb el mercat espanyol havia assolit en les dècades

⁶⁸ Prenent com a referència l'estimació realitzada a: Albert Carreras i César Yáñez, «El puerto en la era industrial: una síntesis histórica», dins: Josep Maria Delgado, Albert Carreras, César Yáñez i Joan Clavera, *Economía e Historia del Puerto de Barcelona* (Madrid: Cívitas – Port Autònom de Barcelona, 1992).

centrals del segle, el desplegament de la xarxa ferroviària impactà profundament en la seua trajectòria posterior. L'evolució dels tràfics amb altres ports espanyols mantingué un perfil molt més erràtic: contracció inicial, perllongat estancament a partir dels anys setanta, i fortíssima recuperació responent a les mesures proteccionistes (que afavorien també els interessos naviliers catalans) a partir dels anys noranta. La dècada prèvia a la Gran Guerra fou testimoni d'una nova i pronunciada caiguda.

TRÀFICS DE CABOTATGE I COMERÇ EXTERIOR PEL PORT DE BARCELONA: 1858-1913 (MITJANES TRIENNALES EN MILERS DE TONES)



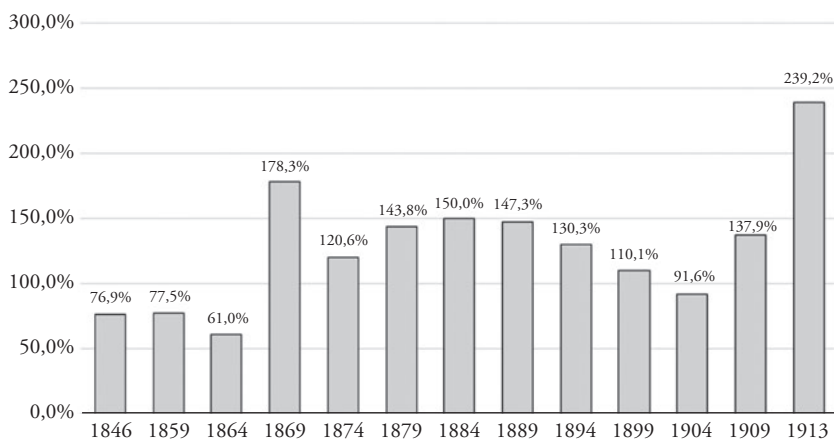
FONT: Estadístiques del Comerç Exterior i de Cabotatge.

El dinamisme comercial del port, per tant, si bé no pot deslligar-se totalment d'uns tràfics interiors molt variats (des de les grans línies de vapor als curts trajectes costaners, sovint en embarcacions de vela fins ben avançat el període) i de caràcter estratègic, tingué com a principal protagonista i factor explicatiu el creixement del comerç exterior. En termes de quantitats físiques, per exemple, els fluxos de productes amb l'estranger ja eren netament superiors a mitjans dels cinquanta (gairebé el doble) a causa de la importància de productes molt voluminosos, com el carbó o el cotó en floca. Però en 1857-1914 pràcticament arribaren a multiplicar-se per sis.

Aquestes trajectòries distintes es traduïren també en un pes econòmic relatiu superior en el cas de les relacions amb l'estranger. A mitjans de segle, el fet que el cabotatge transportés productes de valor molt més alt que el comerç exterior (més protagonitzat per les matèries primeres, el combustible o

el productes agrícoles) feia que la importància d'aquests vincles, en termes pròpiament monetaris, fos encara considerablement superior. Però al llarg de la dècada dels seixanta, els intercanvis amb l'estranger adquiriren una rellevància molt més gran, situació que es mantindria, amb oscil·lacions, durant la pràctica totalitat del període, amb l'excepció dels primers anys del nou-cents.

RELACIÓ ENTRE EL VALOR DELS TRÀFICS DE COMERÇ EXTERIOR I EL CABOTATGE PEL PORT DE BARCELONA



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques de Comerç Exterior i de Cabotatge.

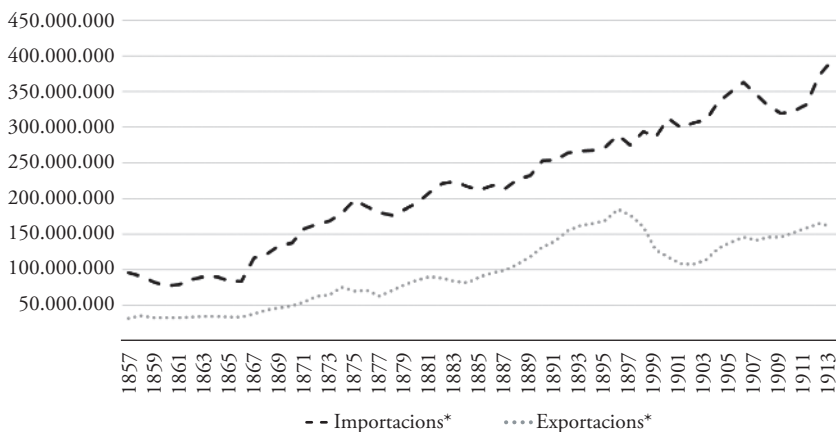
El que es produí, doncs, va ser una clara internacionalització del comerç portuari que, de fet, ho fou del conjunt de l'economia catalana, tal com veurem. El port de Barcelona, per tant, esdevingué, abans que res, el nexa principal del país amb els mercats internacionals i un node destacat, tot i que no necessàriament de primer rang, de la xarxa d'intercanvis globals que adquirí en aquests anys una extraordinària complexitat i unes dimensions inèdites.

Ara bé, aquestes relacions externes canalitzades pel port estigueren marcades en tot moment per un marcat desequilibri en favor de les importacions. A diferència de la majoria dels principals ports espanyols, el de Barcelona era, abans que res, un port importador (la principal via d'entrada d'importacions a Espanya pel seu valor, de fet). Això es traduí en un altíssim dèficit, de caràcter estructural tot i que variable en la seua entitat absoluta i relativa, en les relacions comercials amb l'estranger. La necessitat de finançar aquest dèficit condicionaria les estratègies d'inserció, les demandes

i pressions polítiques de la burgesia catalana i, en definitiva, el funcionament de l'entramat comercial del port en el seu conjunt.

La trajectòria de les importacions i les exportacions del port, en tot cas, va ser molt distinta i marcada per ritmes i fases diferents. Molt més regular en els cas de les entrades, que, deixant de banda l'estancament en la primera meitat dels seixanta, experimentaren un ascens continuat durant tota la segona meitat del segle XIX i fins ben entrat el XX. Les exportacions, en canvi, travessaren oscil·lacions i cicles de mitjana durada molt més marcats: un creixement pausat fins a la segona meitat dels vuitanta, seguit d'un *boom* posterior i una fortíssima caiguda en els darrers anys de segle.

**IMPORTACIONS I EXPORTACIONS PEL PORT DE BARCELONA,
SEGONS LES ESTADÍSTIQUES OFICIALS, 1857-1913
(MITJANES TRIENNALS EN PESSETES)**



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior. *Les dues sèries sense plata i or en monedes i lingots. La sèrie d'importacions no inclou el tabac, però sí els materials destinats al ferrocarril i obres públiques.

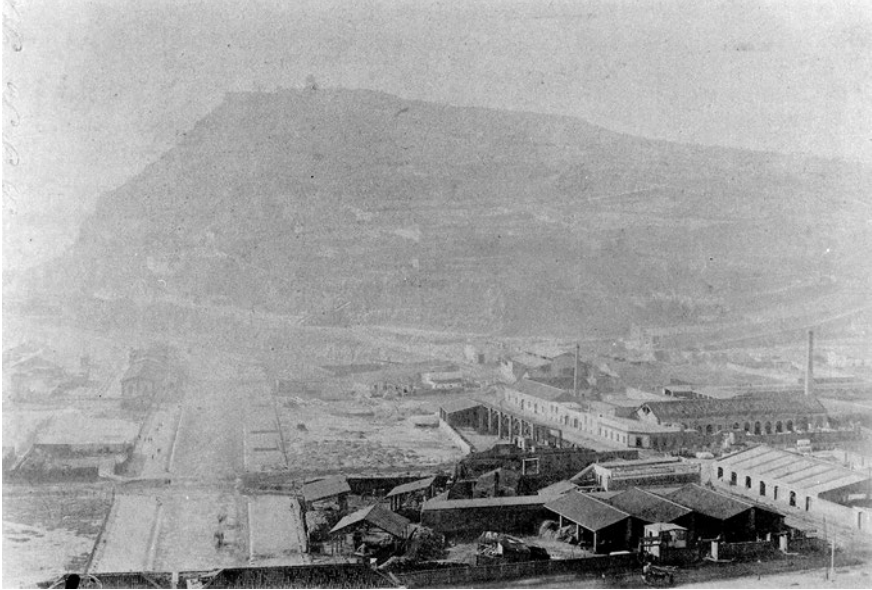
En conjunt, els ritmes del creixement dels intercanvis amb l'estranger pel port de Barcelona patiren importants alteracions al llarg d'aquestes dècades, reponent tant als canvis en la política comercial (espanyola i forana) com a la transformació dels transports i les vicissituds de l'economia catalana i internacional. Podríem distingir-hi quatre grans etapes, dividides al seu torn en períodes més curts i conjuntures ben específiques:

- En primer lloc, el període 1848-1868 estigué marcat per una política proteccionista molt accentuada, llegat dels canvis d'orientació

que en aquest àmbit es produïren durant el Trienni Liberal. A partir del 1820 les importacions de blat estigueren prohibides, mentre que els teixits de cotó i molts altres productes (incloent-hi alguns *inputs* bàsics per a la indústria) estigueren protegits per barreres aranzelàries molt considerables. Des dels anys quaranta, en tot cas, s'assistí a un desmantellament molt lent i gradual d'aquesta estructura que, tanmateix, no es va fer extensiu a les arribades de cereals. Aquesta etapa estigué marcada també per l'arrencada del procés d'industrialització, un dels factors clau del dinamisme del comerç portuari de Barcelona. Dues conjuntures molt remarcables que influïren també en els tràfics portuaris i les relacions comercials en aquests anys tingueren a veure amb: I) la primera etapa de la construcció de la xarxa ferroviària, entre el 1857 i el 1866, que estimulà enormement les arribades de maquinària, ferro, peces i materials de construcció; II) la fam de cotó (1861-1865), que interrompé les quantioses importacions de fibra a causa de la guerra de Secessió nord-americana⁶⁹.

- La segona etapa s'inicià amb l'aranzel Figuerola (1869), d'orientació clarament industrialista, que inicià un procés de ràpida reducció de les barreres aranzelàries en nombrosos renglons, si bé la seua implantació es veié interrompuda per la política dels anys de la Restauració. Un dels resultats clau d'aquest nou aranzel va ser l'obertura de les fronteres (no sense un alt gravamen aranzelari) als blats estrangers, fet que havia de tenir importants conseqüències per al comerç català i espanyol, així com per a l'agricultura tradicional. A partir dels anys setanta es donaren una sèrie de fets amb implicacions molt destacades per al comerç exterior espanyol. D'una banda, els efectes de la plaga de la fil·loxera a França i la signatura del tractat de comerç amb el país veí (del 1882, però precedit per la convenció del 1877) activaren un cicle d'auge extraordinari tant en les vendes exteriors com en la producció de vins. La política dels governs de la Restauració en aquests anys, i en plena consonància amb el que s'esdevenia en gran part d'Europa, abandonà la senda del lliurecanvisme unilateral per adoptar una estratègia basada en els acords bilaterals. La proliferació d'aquests acords, però, acabà traduint-se en una si-

⁶⁹ Carles Sudrià i Pere Pascual, «Financing a railway mania: capital formation and the demand for money in Catalonia, 1840-66», *Financial History Review*, 6(2), (1999): 127-145; Tena Junguito, «¿Por qué España alta protección?».



Vista del moll de Sant Bertran del port de Barcelona,
entre 1880 i 1890
(MMB. Autor: Antoni Esplugas i Puig)

tuació fortament depressiva que afectà els dos sectors productius dominants a Espanya: l'agricultura cerealista i la indústria tèxtil, cosa que acabaria conduint al gir proteccionista, forçat en última instància per la no-renovació dels acords comercials amb França, el 1891. Dos aspectes addicionals que cal destacar pel que fa al comerç exterior d'aquest període foren: en primer lloc, l'inici d'una etapa de fort creixement en les exportacions de minerals espanyols, especialment de ferro, que, si bé no afectà de manera directa Catalunya (que no disposava dels recursos demandats pels pols industrials europeus en el seu subsòl), proveí divises a l'economia espanyola que havien d'afavorir la capacitat importadora; en segon lloc, la reformulació de les relacions comercials amb les colònies, començant per la *Ley de Relaciones Comerciales con las Antillas* i seguint pel mateix aranzel Cánovas que signà la fi d'aquesta etapa⁷⁰.

- La tercera etapa, molt més curta, s'inicià precisament amb la consagració del gir proteccionista de l'esmentat aranzel (el 1891) i es tançà el 1898, amb la pèrdua de les principals possessions espanyoles. De fet, si atenem a la importància de l'auge experimentat per les exportacions a Cuba, Puerto Rico i les Filipines (en què el port de Barcelona jugà un paper destacadíssim), l'etapa s'iniciaria una mica abans: en la segona meitat dels vuitanta. El que és indiscutible és que la desfeta colonial significà un veritable punt d'inflexió tant en la trajectòria de creixement dels tràfics com en l'estructura mateixa de les relacions comercials catalanes. Ara bé, en paral·lel al cant de cigne del comerç colonial, el canvi en l'orientació de la política comercial tingué també conseqüències de llarg abast. Sobretot perquè coincidí en el temps, no per casualitat, sinó com una certa reacció en cadena a les conseqüències de la crisi finisecular i del gir proteccionista en països veïns, amb un panorama europeu marcat, en general, per un tomb en la trajectòria oberturista al comerç exterior que havia marcat les dècades prèvies⁷¹.

⁷⁰ José María Serrano Sanz, *El viraje proteccionista en la Restauración: la política comercial española, 1875-1895*. (Siglo XXI de España Editores, 1987); Antonio Tena Junguito, *Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad (1890-1960)*, (Banco de España – Servicio de Estudios, 1992); Albert Carreras i Xavier Tafunell, *Historia económica de la España contemporánea* (Barcelona, Crítica, 2004).

⁷¹ Josep Maria Delgado, «Menos se perdió en Cuba'. La dimensión asiática del 98». *Illes i imperis*, núm. 2 (1999): 49-64. Carles Sudrià, «La exportación en el desarrollo de la industria algodonera española, 1875-1920», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1(2), (1983): 369-386.

- Per últim, la dècada i mitja anterior a la Gran Guerra es caracteritzà per una conjuntura majoritàriament depressiva en el comerç exterior català, pel reforçament de la protecció aranzelària (i l'adopció d'una mena de proteccionisme integral, que pretenia atendre les demandes molt sovint contradictòries de diversos sectors productius), especialment a partir de l'aranzel Salvador (1906). La fi dels privilegis que havien caracteritzat el comerç amb les colònies, juntament amb el clima proteccionista imperant, incidiren en les possibilitats i les estratègies exportadores i, de manera indirecta, en la capacitat d'importació. És en aquests anys que, malgrat una certa modernització i diversificació del teixit industrial, es confirmà el (relatiu) *fracàs de la revolució industrial a Espanya*. En 1914 i 1918, l'inici de la guerra a Europa, en abocar els esforços dels països implicats als objectius bèl·lics i desestructurar-ne el teixits productius, generà unes condicions extraordinàries per al creixement de les exportacions (i especialment el seu valor), però en una situació de clares restriccions per a la importació, incloent-hi la d'alguns *inputs* clau per a la indústria. En tot cas, els mercats conquerits durant la guerra no es mantingueren un cop superada la contesa i les relacions comercials del port experimentaren durament els efectes de la desintegració de l'economia internacional victoriana⁷².

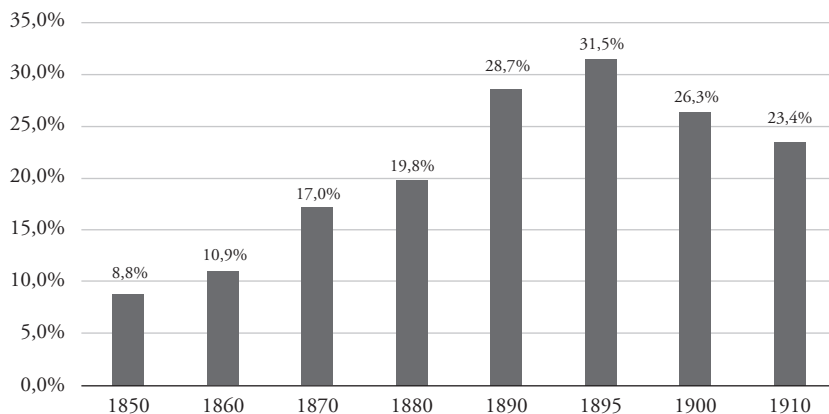
Com a resultat les dimensions dels tràfics portuaris en relació amb la producció interna van experimentar un augment sostingut fins a la darrera dècada del vuit-cents: les relacions exteriors de l'economia catalana⁷³ canalitzades pel port de la capital arribaren a suposar al voltant d'un terç de la producció total de riquesa, descomptada la inflació. Tenint en compte el creixement dels preus de les exportacions, en termes nominals la proporció pot haver arribat a ser fins i tot superior⁷⁴.

⁷² Nadal, *El fracaso*; Carles Sudrià, «Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914-1920», *Revista de Historia Económica*, any VIII, núm. 2 (1990), 363-393.

⁷³ No es pot descartar que una part d'aquests tràfics es correspongués amb la canalització per Barcelona de tràfics amb origen o destinació en altres territoris espanyols. Tanmateix, com veurem, el comerç marítim barceloní responia fonamentalment als requisits d'importació i les capacitats exportadores de *l'hinterland* més immediat: urbà i regional. De fet, el grau d'obertura de l'economia catalana hauria estat més gran si s'hi incloguessin les relacions amb la resta d'Espanya (com fan Carreras i Yáñez, «El puerto») i evidentment si es consideressin els tràfics pel port de Tarragona i la duana de Portbou.

⁷⁴ He construït una sèrie del comerç deflactada a partir dels preus de les estadístiques del 1910 que, en general, han estat considerats com a bones aproximacions als preus reals d'aquell any. L'objectiu és evitar alguns dels biaixos i errors associats a aquestes fonts, que afectaren de manera considerable molts renglons

IMPORTACIONS I EXPORTACIONS PEL PORT DE BARCELONA COM A PROPORCIÓ DEL PIB CATALÀ A PREUS CONSTANTS, 1850-1910



FONT: Maluquer de Motes, «*Cataluña, avanzada de la industrialización en España*». Les dades per al PIB del 1895 i el comerç exterior del 1850 s'han obtingut per intrapolació lineal, en el segon cas entre la *Balanza Mercantil* i la sèrie del comerç exterior a preus reals presentada a l'annex.

La trajectòria comparada entre el comerç exterior i la producció fa possible una descripció sintètica d'aquesta llarga etapa d'ampliació dels intercanvis. Si a mitjans de segle el port de Barcelona es caracteritzava ja per uns tràfics molt dinàmics i relativament diversificats i constituïa una peça clau de l'economia regional, proveint els principals *inputs* de la indústria emergent i donant sortida als productes més destacats de l'agricultura regional, la importància relativa arribà pràcticament a quadruplicar-se en les quatre o cinc dècades posteriors. El tombant de segle i, com veurem, la pèrdua dels mercats colonials semblen haver-se traduït en un clar punt d'inflexió: el cicle d'expansió del comerç exterior, si més no en relació amb les dimensions de l'economia catalana, sembla haver arribat a la seua fi. Més que una caiguda

importants (en diferents moments del temps). Tanmateix, això desaconsella la comparació amb altres sèries (com les del cabotatge) o evidentment el càlcul del dèficit comercial i la taxa de cobertura de les importacions, ja que aquests indicadors només tenen sentit a preus corrents. En aquest cas, però, he optat per comparar l'evolució del comerç amb el PIB regional deflactat, per tal de representar l'evolució dels tràfics independentment dels efectes dels preus de les principals mercaderies comercials. Cal tenir present, en tot cas, que aquest va ser un període marcat per taxes d'inflació inusualment baixes, també en bona part dels productes importats, alguns dels quals veieren reduïts els seus preus, exceptuant algunes conjuntures molt concretes com la fam de cotó.

absoluta dels tràfics d'importació i exportació o dels seus valors, que es produí efectivament però tingué una curta durada, la situació que caracteritzà la dècada i mitja anterior al 1914 va ser d'estancament o de creixement molt moderat que va fer que el pes relatiu de les relacions exteriors de l'economia catalana minvés. Tot i així, es mantingué encara per uns anys en nivells considerablement alts en comparació amb les dècades centrals del segle i, sens dubte, en contrast amb les dècades posteriors, fins al punt que uns nivells tan elevats de comercialització no s'assolirien fins al darrer quart del segle xx.

En tot cas, el pes relatiu del comerç portuari amb l'estranger resulta indicatiu d'un canvi de fase que, en certa mesura, anticipà el que s'esdevindria a escala internacional a partir de la Gran Guerra, si bé responia tant a causes generals (transformació empresarial i organitzativa del capitalisme, gir proteccionista intern i relatiu tancament de mercats exteriors) com a causes ben específiques (pèrdua dels mercats colonials, dificultats per finançar les importacions, limitacions per al creixement de la indústria manufacturera, retard productiu).

Però si la trajectòria temporal mostra senyals d'una nítida intensificació de les relacions exteriors i dels tràfics des de i cap als mercats forans, en quina mesura aquest procés era comparable al que s'esdevenia en altres economies de l'entorn?

3.4 Els ports de Barcelona: la diversitat de funcions i l'articulació de diferents àmbits del comerç marítim

Tot i que el comerç del port amb l'estranger no era ben bé equiparable al grau d'obertura de l'economia catalana, la seua dimensió relativa es pot comparar a la que adquirí en aquest període el comerç exterior de diversos països europeus. Si es prenen com a punt de comparació els anys finals del vuit-cents, s'observa que el nivell d'obertura a l'exterior en proporció amb les dimensions de l'economia interna se situà en nivells similars als francesos o als alemanys. Quedà lluny d'algunes de les economies més obertes del moment, caracteritzades, bé per la seua aposta lliurecanvista i la seua posició de predomini en els mercats globals, o bé per les reduïdes dimensions dels seus mercats interns o el seu territori, fenòmens que exigien unes majors interrelacions amb altres països i regions. Però les dimensions relatives del comerç exterior del port es posicionaren també força per damunt de diversos països europeus com Itàlia, Àustria o la mateixa economia espanyola (que en aquest cas incloïa els tràfics comercials catalans, de manera que la resta d'Espanya hauria estat caracteritzada per una obertura relativament més baixa).

**GRAU D'OBERTURA PER A DIVERSOS PAÏSOS EUROPEUS (1870-1913)
I COMPARACIÓ AMB EL PORT DE BARCELONA**

	1870	1880	1890	1900	1913*
Itàlia	18,3%	18,3%	15,9%	19,0%	23,9%
Espanya (incloent Catalunya)	12,1%	14,8%	18,8%	22,6%	22,3%
Àustria	29,0%	25,5%	25,2%	26,8%	24,1%
França	23,6%	33,5%	28,2%	26,8%	30,8%
Port de Barcelona/Catalunya	17,0%	19,8%	28,7%	26,3%	23,4%
Alemanya	36,8%	32,1%	30,1%	30,5%	37,2%
Portugal	33,9%	36,1%	43,6%	43,4%	50,9%
Regne Unit	43,6%	46,0%	46,6%	42,4%	51,2%
Bèlgica	35,6%	53,2%	55,6%	65,4%	101,4%
Suïssa		78,2%	81,9%	67,2%	64,5%

FONT: Les del gràfic anterior i Cambridge Economic History of Modern Europe, vol. 2.

* La xifra per al port de Barcelona i el PIB català corresponen al 1910.

De manera que es pot concloure que la trajectòria seguida pels tràfics internacionals del port va ser en molts sentits equiparable al que s'esdevenia en altres països europeus i participà plenament de les dinàmiques d'intensificació dels intercanvis entre països i del procés de globalització comercial.

Amb tot, i malgrat que el port de la capital catalana es posicionà clarament al llarg de tot aquest període com el principal port importador d'Espanya i en primera o segona posició (segons el moment) en raó del seu pes en el conjunt dels tràfics espanyols amb l'estranger, no es pot dir que es tractés del port amb uns tràfics més internacionalitzats. Si es comparen amb alguns dels principals nodes dels tràfics marítims de l'estat, de fet, els tràfics marítims barcelonins estigueren marcats per una situació força equilibrada entre els tràfics de cabotatge i els exteriors, a diferència de ports molt més abocats a una funció netament exportadora o especialitzats en les relacions internes.

**RÀTIO ENTRE ELS VALORS DEL COMERÇ EXTERIOR I DE CABOTATGE
PER A DIVERSOS PORTS ESPANYOLS, 1875-1910**

	Sevilla	Barcelona	València	Bilbao	Cadis	Santander	Huelva
1875	0,58	0,78	0,36	0,34	0,26	2,74	5,69
1880	0,61	1,72	2,26	2,94	0,75	1,76	25,16
1885	0,67	1,59	2,12	1,55	1,02	1,36	5,05
1890	0,48	1,39	3,38	1,91	1,84	2,40	4,25
1895	0,31	1,00	2,25	1,70	2,74	1,60	2,32
1900	0,55	1,12	0,82	2,33	1,07	1,18	4,16
1905	0,82	0,87	0,82	1,81	0,99	1,51	3,61
1910	0,71	1,50	0,84	1,27	1,40	1,08	2,98

FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques de Comerç Exterior i de Cabotatge.

Aquest contrast reflecteix, tot i que de manera molt incompleta, les complexitats de l'estructura de relacions comercials del port català, difícilment reduïbles a una sola funció i escassament especialitzades. El de Barcelona va ser, al llarg d'aquestes dècades, un port industrial i urbà amb intenses relacions amb l'economia internacional, especialment pel que fa a les importacions, però també ostentà el lideratge dels intercanvis per cabotatge, en virtut de les complexes relacions (de dependència i predomini productiu al mateix temps) amb el mercat nacional. Fou també el gran port colonial, dominant en els tràfics amb les Antilles (i finalment amb les Filipines) i molt marcat per la seua orientació americana. A això cal afegir-hi la seua funció regional, en la canalització de les exportacions agràries i vinícoles: un dels grans punts de sortida dels tràfics internacionals de vins.

És a partir d'aquest conjunt de funcions que cal entendre l'evolució que experimentaren les relacions comercials i el procés d'inserció en l'economia internacional del port. Un conjunt de funcions que es traduïren en lligams ben específics amb àmbits geogràfics diferents, però que no tan sols se superposaven, sinó que s'articularen donant lloc als difícils equilibris que definirien el complex comercial català durant aquestes dècades crucials en la història econòmica del país.

El concepte de tríptic portuari⁷⁵, que entén la dinàmica evolutiva dels tràfics marítims d'un port com la interacció entre un *hinterland*, un *foreland* o avantpaís, i la transformació de la mateixa infraestructura portuària, pot resultar d'utilitat per il·lustrar el bigarrat joc de relacions que van fer possible aquest perllongat cicle expansiu del comerç exterior català. Un conjunt de funcions complementàries que donaren lloc a un mode d'inserció relativament coherent i perdurable en alguns dels seus principals elements, però en absolut harmònic: travessat per fragilitats i contradiccions més que evidents, tant des de la perspectiva actual com de la dels empresaris i polítics del moment.

El de Barcelona, doncs, va emergir com un port que integrava diversos ports alhora: un port global, però també un gran port espanyol, en virtut de la seua posició en els intercanvis interns; un port regional, però amb funcions ben destacades com a port colonial; un port industrial, urbà i vinícola, però també pròpiament comercial o intermediari, ateses les activitats d'*entrepôt* en què prengué part, en el marc català i espanyol. En les properes pàgines tractaré d'analitzar el procés d'internacionalització i expansió dels tràfics exteriors descrit anteriorment, precisament a partir d'aquestes diverses funcions i de les interrelacions entre els diversos ports que definiren la participació de Barcelona en la primera globalització. Abans que res, però, és imprescindible atendre la multiplicació de relacions comercials en què es traduï la integració del port català en la xarxa global d'intercanvis que emergí en la segona meitat del segle XIX llarg.

⁷⁵ Desenvolupat, en primer lloc, per André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale* (París: Éditions Hachette, 1979), ha estat emprat i matisat per nombrosos estudis posteriors sobre geografia marítima, tràfics comercials i jerarquies portuàries internacionals.



Edifici de la duana de Barcelona,
finals del XIX - principis del XX (MMB)

4. L'ampliació de la xarxa del comerç internacional del port

Com hem vist, entre la tercera i quarta dècada del vuit-cents havien quedat definits els eixos principals de l'entramat de relacions exteriors de l'economia catalana canalitzats pel port de la capital. L'estructura d'intercanvis estava protagonitzada pels vincles amb el mercat espanyol, per un comerç americà articulat al voltant de l'exportació a les colònies caribenyes i el comerç triangular amb el sud del continent i l'economia de plantació cotonera dels Estats Units, i per unes relacions amb Europa altament deficitàries i molt focalitzades en els ports britànics, francesos i, en menor mesura, italians. Les dècades de la segona meitat del segle assistiren a un creixement sostingut i molt notable del comerç marítim amb l'estranger, coincidint amb l'articulació del mercat mundial i el procés de globalització comercial. Però la internacionalització del comerç portuari no consistí simplement en un increment del volum i el valor dels tràfics amb l'economia internacional, sinó també en una ampliació geogràfica de la xarxa de relacions comercials. De resultes, aquestes característiques bàsiques havien de modificar-se, tot generant desequilibris que influïren en la marxa del procés de consolidació de la indústria, en la política comercial espanyola i en les estratègies d'inserció en la nova economia internacional assajades per l'empresariat català.

La taula següent⁷⁶ ofereix una imatge sintètica de l'evolució de la geografia de les importacions per via marítima al llarg de la segona meitat del segle XIX. Els resultats permeten extreure conclusions preliminars tant en relació

⁷⁶ Les dades recollides en la taula provenen de l'extracció completa dels registres d'entrades publicats al *Diari de Barcelona*. Tot i que la font no és completament exhaustiva, els registres recolliren 1390 vaixells per al 1860; 1683 per a l'any 1875, i 1576 per a l'any 1895. És a dir, un 75%, un 83% i un 60% de les entrades de vaixells recollides per les estadístiques oficials, respectivament. En aquesta taula i en la resta del capítol, per evitar les possibles confusions interpretatives derivades dels canvis del mapa polític europeu durant aquests anys, així com de l'expansionisme imperialista, he agrupat els ports en funció dels països als quals pertanyen actualment. Pel que fa a les regions en què s'engloben aquests països, convé remarcar la inclusió dels ports francesos en la regió d'Europa Occidental, atesa la major similitud de la seua estructura productiva i posició en l'economia internacional. Europa del Sud i Mediterrània inclou: Itàlia, Croàcia, Malta i Grècia. Europa Central inclou: Alemanya i Polònia. Els ports russos del Bàltic formen part d'Europa Oriental, mentre que les actuals repúbliques bàltiques s'inclouen en Europa Septentrional. L'Amèrica Central i Carib incorpora, a banda de les illes caribenyes i els països de l'istme, Colòmbia, Venèçuela i Mèxic.

amb l'estructura d'aquesta xarxa comercial com amb els canvis que hi tingueren lloc amb el pas dels temps i en funció d'un context històric canviant.

NOMBRE DE PAÏSOS (FRONTERES ACTUALS) I PORTS D'ORIGEN DELS VAIXELLS ENTRATS A BARCELONA DES DE L'ESTRANGER, 1860-95							
		1860		1875		1895	
		N. d'unitats polítiques actuals	N. de ports diferents	N. d'unitats polítiques actuals	N. de ports diferents	N. d'unitats polítiques actuals	N. de ports diferents
Àfrica	Nord i Mediterrània	2	5	2	5	3	6
	Nord-occidental	1	1				
	Golf de Guinea					2	2
	TOTAL	3	6	2	5	5	8
Amèrica	Central i Carib	5	15	5	16	4	13
	Nord	1	6	2	8	2	9
	Sud	5	12	5	11	3	5
	TOTAL	11	33	12	35	9	27
Àsia	Sud			1	1	1	2
	Sud-est			1	1	2	4
	Orient Mitjà			1	2	1	3
	TOTAL			3	4	4	9
Europa	Central	1	2	1	1	2	2
	Oriental			2	4	4	11
	Septentrional	5	21	4	26	6	18
	Sud i Mediterrània	4	25	2	25	3	24
	Occidental	4	28	4	33	5	36
	TOTAL	14	76	13	89	20	91
No identificat					2		13
TOTAL		28	115	30	135	38	148

FONT: Elaboració pròpia a partir de l'extracció completa per cada any dels registres al *Diari de Barcelona*.

S'hi constata una ampliació sostinguda dels vincles amb diferents ports, països i regions estrangers al llarg de tres dècades i mitja. Des d'inicis dels seixanta, quan l'estructura geogràfica dels tràfics d'importació mantenia grans similituds amb la que havia anat erigint-se al llarg del segon terç del segle XIX, el nombre agregat de punts de proveïment del port català cresqué en un 28% fins a mitjans dels anys noranta. Si tenim 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 que constituïen a la pràctica el comerç marítim amb l'estranger. A finals de la centúria, el català era un port altament internacionalitzat, que rebia productes des de pràcticament 150 ports, situats en latituds i regions econòmiques molt disperses. No tots aquests vincles tenien la mateixa entitat, evidentment. Molts d'ells es corresponien amb relacions més aviat perifèriques dins de l'estructura comercial. D'altres, probablement, 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.

Ara bé, el més impressionant no és tant el nombre de ports d'origen dels vaixells arribats i el seu creixement en el temps, sinó l'amplitud geogràfica que reflectien. El 1895, els punts d'origen dels tràfics d'importació s'estenien fins a 38 països actuals; 32 en el moment, si considerem els territoris colonials com a unitats polítiques, i 26, si els incloem dins de les fronteres de les seues respectives metròpolis⁷⁷. Aquests lligams abastaven quatre continents i un ampli ventall de grans àrees geogràfiques dins d'aquests.

Tanmateix, l'eixamplament del perímetre del comerç marítim català que es veu reflectit en la taula de manera sintètica va seguir direccions i ritmes distints, que respongueren a condicionants molt específics. Per entendre les raons i les concrecions que expliquen aquesta expansió, és convenient analitzar amb una mica més de detall l'estructura d'aquests tràfics en els diversos moments històrics a què corresponen els punts de tall seleccionats.

⁷⁷ Vegeu la nota anterior.

4.1 Geografia dels vincles comercials a inicis dels anys seixanta

El punt de partida d'aquesta comparació a llarg termini, l'any 1860, es correspon amb el tram final de la primera fase de desplegament de la indústria cotonera mecanitzada al Principat, poc abans que la guerra de Secessió nord-americana impactara amb contundència sobre les importacions del sector tèxtil. La política comercial espanyola es caracteritzava per un nivell molt elevat de protecció en renglons clau com els cereals, els teixits o la llana, entre molts altres, malgrat les reformes que des de finals dels quaranta havien començat a suavitzar alguns dels aspectes més restrictius de l'estructura erigida en el primer terç del segle⁷⁸. Tot i que l'oberturisme posterior, a partir del canvi de rumb que significà l'aranzel Figuerola (1869), havia de jugar un paper significatiu en la formació de nous ramals de la xarxa importadora, no hi ha dubte que la prohibició que regia sobre la importació de cereals, i els elevats drets pagats per les mercaderies foranes competitives amb la producció local, no havien estat un obstacle per a la formació d'una complexa xarxa de relacions externes. Més aviat al contrari: havien permès (i fins i tot potenciat, almenys inicialment) un dinamisme importador, vinculat al desenvolupament industrial i la conquesta del mercat nacional. Tanmateix, aquest marc no tardaria a generar contradiccions significatives. Singularment en un mercat del blat que, a Barcelona (i altres poblacions de la perifèria peninsular), es caracteritzava per preus molt elevats i brusques oscil·lacions en funció de les males collites i les oportunitats exportadores. Fenòmens que impactaven tant en l'estructura de costos industrials com en els nivells de conflictivitat social a la ciutat i el seu entorn⁷⁹.

D'altra banda, el 1860 es correspon també amb un moment marcat, des del punt de vista de la demanda importadora, per l'auge de la construcció ferroviària tant a Catalunya com en el conjunt d'Espanya. Un esforç inversor que es traduí en requeriments molt substantius de materials i maquinària arribats des de l'estranger, afavorits per les rebaixes aranzelàries impulsades a aquest efecte⁸⁰.

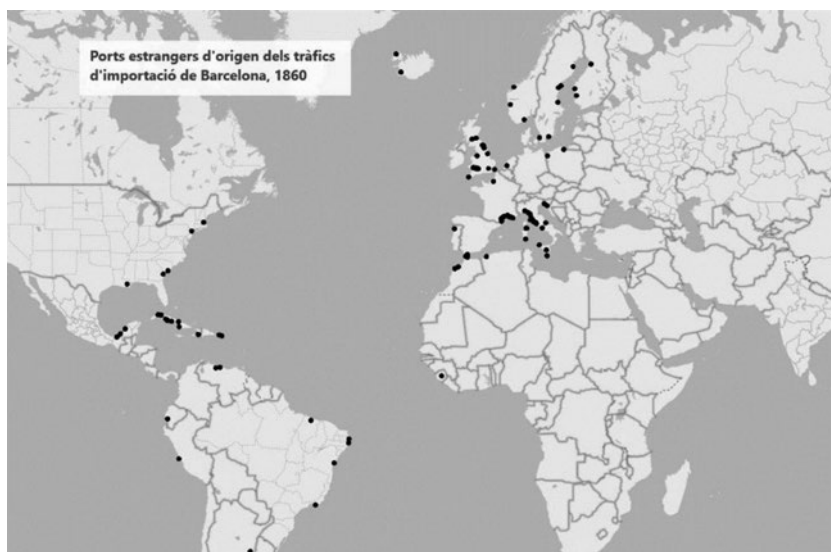
⁷⁸ Tena Junguito, «¿Por qué España alta protección?»; Rafael Vaelljo Pousada, «La política comercial liberal desde 1820 a 1869. Entre la apertura exterior y las resistencias prohibicionistas», *Areas* (37), (2018): 61-77.

⁷⁹ Pere Pascual, *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana, 1843-1898* (Edicions Universitat Barcelona, 1999).

⁸⁰ Pere Pascual, *Los caminos de la era industrial...*

A més, i des del punt de vista dels tràfics marítims internacionals, a inicis dels anys seixanta encara no s'havia confirmat el triomf definitiu de la navegació a vapor en la majoria de rutes (i especialment en les de més llarg recorregut), de manera que la vela ostentava una posició clarament dominant. Amb tot, els vaixells de vapor començaven a ocupar posicions en trànsits de mitjana distància, especialment els que es produïen entre ports amb vincles comercials molt nodrits i ben establerts⁸¹.

Partint de la taula anterior, per a aquest primer punt de tall es pot observar que la xarxa importadora de Barcelona anava més enllà dels vincles esquemàtics amb què he caracteritzat anteriorment el sistema de relacions característic de les dècades centrals del segle.



En els primers anys de la segona meitat de la centúria, doncs, podem parlar d'una xarxa considerablement extensa de vincles comercials, no necessàriament estables tots ells. Una xarxa que connectava el port català amb tres continents i nou regions àmplies, de característiques molt diverses. Ara bé, es tractava d'una distribució clarament desigual, si més no pel que fa al nombre de ports i països que en formaven part. En el cas d'Àfrica, els vin-

⁸¹ Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle (1815-1914)*. (Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011).

cles amb la regió nord-occidental del continent consistien exclusivament en una arribada registrada: un vaixell francès procedent de Sierra Leone, probablement en direcció a Marsella. Malgrat que estan inclosos en la regió de l'Àfrica del Nord i Mediterrània, diversos ports de sortida marroquins es corresponien també amb el vessant atlàntic del continent: Al-Djadida, Casablanca i Tànger. La resta de nodes africans d'aquesta xarxa importadora foren el port algerià d'Orà i el de Tetuan, que, precisament el 1860 i durant dos anys, passà a mans espanyoles, en virtut del tractat de Wad-Ras, que posà fi a la guerra d'Àfrica.

Els lligams eren especialment densos, des del punt de vista de les connexions amb diversos ports, en els tres àmbits principal del comerç català amb Europa: mediterrani, atlàntic i septentrional, que sumaven conjuntament un mínim de 75 ports de sortida dels tràfics d'importació⁸². Dels 25 ports inclosos a la regió de l'Europa del Sud i Mediterrània, 22 eren italians, i concentraven el gruix d'aquests fluxos. La resta es corresponien amb arribades puntuals (una en cada cas) des de l'actual Croàcia (Rijeka), Grècia i Malta. De fet, la miriada de ports italians implicats en els tràfics amb la capital catalana, gairebé exclusivament sota pavelló d'aquell país, conformà una de les característiques perdurables de les relacions exteriors de Barcelona, malgrat que la seua importància en termes d'arqueig, volum o valor de la càrrega va ser, en general, reduïda. Pel que fa a l'Europa Central, les arribades es correspongueren amb embarcacions amb origen en dos ports actualment polonesos i en aquell moment pertanyents a Prússia: Szczecin i Gdansk.

A banda de l'amplitud geogràfica dels vincles amb les diverses economies europees, cal destacar també la dels tràfics d'importació ultramarins, que, com hem vist, conformaren un dels eixos clau de l'estructura comercial barcelonina del vuit-cents. En aquest cas, més enllà dels tràfics *tradicionals* des del sud dels Estats Units, Cuba i Puerto Rico, es fa palesa l'existència de vincles molt més extensos, incloent-hi els vaixells amb origen en països com Mèxic, Haití, Veneçuela, el Brasil, l'Argentina i l'Uruguai, caracteritzats per perfils d'especialització productiva ben diversos.

Cal afegir-hi els fluxos d'importació des de territoris molt més llunyans: és el cas dels vaixells, majoritàriament espanyols, arribats des de ports del Perú (com Lima i El Callao) i, sobretot, l'Equador: fins a set embarcacions arribades des de Guayaquil, totes de pavelló espanyol. Un fet que testimonia la recuperació i la vitalitat de les relacions comercials amb l'antic im-

⁸² Cal tenir en compte que els ports francesos de la Mediterrània estan inclosos a la regió de l'Europa Occidental; vegeu la nota anterior.

peri. El comerç americà, per tant, presentava una complexitat més gran que aquells esquemes de comerç triangular que, des de Cuba, connectaven amb el con Sud, Mèxic i, sobretot, els Estats Units⁸³. Els tràfics des de punts molt llunyans de la costa pacífica reflecteixen la persistència d'antigues relacions i estructures mercantils, a més d'uns lligams lingüístics, històrics i culturals que, també a escala internacional, constituïren un factor decisiu per explicar l'establiment i la vitalitat dels intercanvis bilaterals⁸⁴. Malgrat estar molt dominats pel nexa colonial i les importacions cotoneres, els esquemes del comerç americà en cap cas es reduïen a aquests eixos. La diversitat de territoris d'origen de les importacions ultramarines expressava també, evidentment, l'heterogeneïtat d'una demanda que comprenia des de clàssics productes colonials (sucre, cacau, cafè i tabac) a un ampli ventall de matèries primeres: fustes, dogues, tints i pals tintoris, cuirs i astes de bou, entre d'altres⁸⁵.

Però quina era la distribució aproximada i el grau de diversificació d'aquests tràfics en aquesta fase incipient d'expansió de la geografia de les importacions del port català? La taula següent ofereix una aproximació sintètica i necessàriament imprecisa a partir dels productes que hi predominaven en termes del nombre d'operacions, més que no pas en valor o volum. Tot i així, aquesta és una dada indicativa, en la mesura que ens pot mostrar alguns dels productes recurrents o que implicaven un alt nombre de comerciants⁸⁶.

⁸³ La referència clàssica en aquest sentit és: Emerèncià Roig, *La marina catalana del vuitcents* (Barcelona, Barcino, 1929).

⁸⁴ David S. Jacks, «What drove 19th century commodity market integration?», *Explorations in Economic History*, 43(3), (2006): 383-412, i «On the death of distance and borders: Evidence from the nineteenth century», *Economics Letters*, 105(3), (2009): 230-233.

⁸⁵ Aquesta llista de productes es basa en la mostra extreta per al 1865 (vegeu l'annex sobre aquesta font), ja que l'extracció completa que he efectuat per al 1860 no comprèn la composició de la càrrega. En tot cas, la proximitat temporal i l'elevat grau de correspondència entre els països d'origen dels tràfics ultramarins la fan versemblant.

⁸⁶ Les «anotacions» que es recullen a la taula indiquen el nombre d'operacions registrades al *Diari de Barcelona*, és a dir, cada vegada que el producte apareixia assignat a un comerciant o consignatari, segons la informació publicada directament per aquest mitjà. Evidentment, el nombre d'operacions és una cosa ben diferent que la seua entitat, però tot i així, expressa la freqüència d'arribades o el dinamisme i obertura de la seua comercialització a la ciutat.

**PRINCIPALS PRODUCTES IMPORTATS PER PAÏSOS D'ORIGEN
SEGONS EL NOMBRE D'ANOTACIONS EN ELS REGISTRES PUBLICATS
EN PREMSA. 1850 I 1865**

	1850			1865		
	1r producte	2n producte	N. productes	1r producte	2n producte	N. productes
França	Drogues	Formatge	41	Drogues	Petroli	46
Itàlia	Drogues	Llanda	37	Carbó vegetal	Arròs	14
Regne Unit	Filassa	Carbó mineral	23	Carbó mineral	Ferro	33
Cuba	Sucre	Aiguarent	15	Sucre	Cera	18
Puerto Rico	Cuir	Cafè	11	Sucre		2
Estats Units	Cotó	Dogues	6			
Portugal	Pell de vedell	Blat	5	Baia de saüc	Dogues	2
Noruega	Bacallà	Peix	3	Bacallà	Carbó mineral	4
Islàndia	Bacallà	Peix	2			
Marroc	Cera	Sangoneres	2			
Brasil	Cotó		1	Cuir	Astes de bou	5
Senegal	Goma		1			
Suècia	Taulons		1			
Algèria				Bous	Moltons	6
Equador				Cacau	Sucre	4
Guatemala				Anyil	Pal mulato	3
Argentina				Cuir		1
Bèlgica				Raïls		1
Dinamarca				Taulons		1
Malta				Cotó		1

FONT: Elaboració pròpia a partir de mostres aleatoris dels registres del *Diario de Barcelona*.

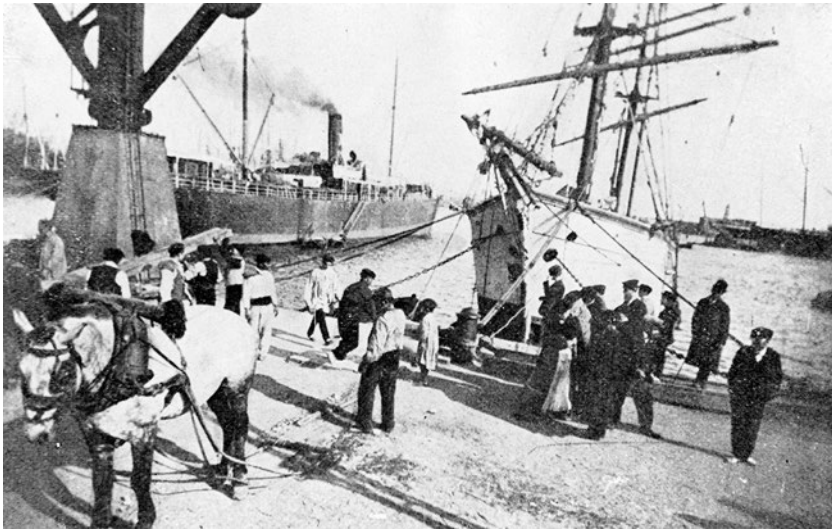
Una dada crida l'atenció a simple vista: la desaparició dels tràfics des del Estats Units el 1865. La raó és, evidentment, la guerra de Secessió nord-americana, de manera que la situació era, des d'aquest punt de vista, ben diferent de la dels anys previs i posteriors al conflicte. Un dels efectes de

la interrupció de les importacions des dels Estats Units és que el cotó en floca apareixia en primeres posicions, en termes del nombre d'operacions comercials, en molts altres països inclosos: Puerto Rico, el Brasil i França (en primera posició), el Regne Unit, Mèxic i l'Equador. Entenent que això responia a una conjuntura excepcional (tot i que amb efectes perdurables en el temps, com veurem més endavant), he optat per no incloure-hi aquestes importacions de fibra, per tractar de recollir els productes que habitualment eren més representatius de les relacions⁸⁷. En tot cas, tindrè ocasió de referir-me més endavant a les conseqüències a llarg termini de la substitució conjuntural del cotó en floca nord-americà.

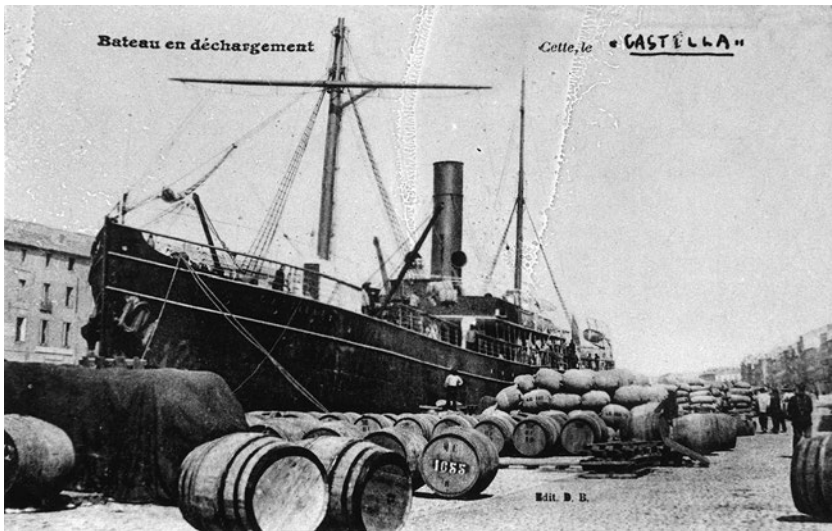
Sense entrar de moment en el desigual grau de diversificació dels tràfics per països, la quarta i setena columnes ofereixen el nombre de productes⁸⁸ diferents arribats de cadascun d'ells, segons el mostreig per a cada any. Això dona una imatge sintètica de la complexitat de les relacions amb els diversos països. França, el Regne Unit i Itàlia, a més dels territoris colonials, es caracteritzaven per uns fluxos molt més variats de productes remesos cap al port de Barcelona. Els Estats Units, Portugal i, més endavant, el Brasil i Algèria se situaven en una posició intermèdia. En tot cas, i malgrat les inevitables imprecisions, les relacions amb aquest conjunt ampli de països dona una imatge d'una demanda importadora molt diversificada i força especialitzada pels diversos territoris. Combustibles, tints i drogues, fils, taules i dogues, ramats, productes colonials, aliments (com el bacallà o els formatges), goma, cuirs o cera protagonitzaven uns vincles comercials difícils de reduir al protagonisme d'aquells renglons que, des del punt de vista dels tràfics agregats, tenien un pes preponderant. Per descomptat, el valor i el volum d'aquestes importacions eren molt variables. És possible que, en alguns casos, negligible. Però és a partir d'aquesta visió de conjunt que la gran diversitat geogràfica dels tràfics marítims es fa més intel·ligible. En termes generals, en tot cas, resulta clar que els *inputs* industrials i els productes colonials, a més d'un component de les dietes populars com el bacallà, dominaven entre les mercaderies arribades dels diversos racons del món amb els quals el port de Barcelona mantenia relacions més o menys intenses.

⁸⁷ La taula inclou també dos països que no apareixien en les extraccions completes efectuades per a l'any 1860 i que corresponen a arribades molt puntuals: el Senegal i Guatemala.

⁸⁸ L'ús de productes tal i com apareixien publicats és problemàtic perquè sovint es presentaven amb nivells d'agregació i concreció molt diferents. De manera que, en altres apartats, empraré allò que en l'Annex he anomenat partides i categories, referides a dos nivells diferents d'agregació: cada categoria inclou diverses partides, conformades, al seu torn, per diversos productes diferents. Tanmateix, he optat per presentar-los en la taula amb el màxim nivell de concreció, per tal d'oferir una imatge més clara dels intercanvis.



Descàrrega del veler *Francisco Nadal* atracat al port de Barcelona,
finals del XIX - principis del XX (MMB)



Vapor *Castilla* atracat al port de Seta (França).
(MMB)

En resum, abans de la fam de cotó, el creixement industrial i els estratègics lligams amb les colònies havien conduït a la integració del port de Barcelona en una xarxa de connexions diversificada i geogràficament extensa. Una xarxa que comprenia lligams amb ports a curta, mitjana i llarga distància i que abastava un ventall de països i regions amb patrons d'especialització molt distints. Des del punt de vista intern, és indubtable que el procés d'industrialització generava una demanda i un mercat ampli que esperonaven aquestes operacions comercials. Des de la perspectiva dels vincles concrets amb ports i països, la ràpida intensificació del comerç intraeuropeu⁸⁹ i la proximitat a les principals economies del continent, d'una banda, i els lligams històrics i lingüístics amb l'Amèrica Llatina i els mecanismes de comerç triangular des de les colònies antillanes, de l'altra, permeten entendre la forma concreta que presentaven aquestes relacions exteriors.

4.2 L'ampliació cap a l'est

Aquesta distribució comercial, tanmateix, va experimentar transformacions remarcables al llarg de la dècada i mitja posterior, com es desprèn de la mateixa taula presentada al començament d'aquest apartat. El moment històric, a mitjans dels setanta, era sens dubte ben diferent. L'economia catalana iniciava una fase de reactivació productiva i comercial, després de les dificultats econòmiques que havien marcat bona part dels seixanta (la fam de cotó i la crisi financera del 1866), seguides de la inestabilitat política del Sexenni Democràtic. Tot i així, persistia la conflictivitat interna: l'alçament carlí i la guerra dels Deu Anys a Cuba, encara que probablement tingueren efectes oposats per al comerç exterior barceloní. Així, si la guerra carlina havia afectat la circulació interna per via fèrria (generant una expansió momentània del comerç de cabotatge) i havia dificultat per tant el funcionament de l'economia regional, és probable que el conflicte colonial incidís en la demanda d'importacions antillanes, compensant en part les dificultats estructurals que travessava l'economia sucraera, enfrontada a la competència de la producció de remolatxa europea⁹⁰.

La política aranzelària espanyola es trobava, a més, en una fase de signe oberturista, malgrat la suspensió de la polèmica base cinquena de l'aranzel

⁸⁹ El treball de referència sobre la qüestió és Bairoch, *Commerce extérieur*. Vegeu també la resta de treballs de l'autor inclosos a la bibliografia.

⁹⁰ José A. Piqueras, «Capitales en el azúcar. Los hacendados cubanos ante la rentabilidad económica y la oportunidad de inversión (1878-1895)», *Revista de Indias*, 58(212), (1998): 163-193.

Figuerola, aprovada aquell mateix 1875. La reorientació experimentada en aquest àmbit durant la segona meitat dels setanta consistí no tant en una aposta pel retorn al proteccionisme de mitjans de segle, sinó en una estratègia de caràcter *oportunist*a i basada en la negociació d'acords bilaterals⁹¹.

La relativa obertura a l'exterior que caracteritzà la política comercial espanyola estava en sintonia amb la línia empresa per la majoria de països europeus a partir de la dècada dels seixanta. Els trenta anys que seguiren el tractat Cobden-Chevalier (1860) constituïren l'etapa de major lliurecanvisme del segle XIX. Un oberturisme que, entre altres conseqüències, es traduí en l'obertura dels mercats europeus al flux massiu de cereals russos i americans. Més enllà de les conseqüències que aquest fet havia de tenir a llarg termini, pels seus impactes sobre l'economia i la població agràries a Europa, els efectes deflacionaris de l'abaratiment del blat vingueren a sumar-se a un context general depressiu en les economies més avançades, a partir del *Pànic del 1873*⁹².

A banda del marc institucional que regulava els intercanvis exteriors europeus, un altre factor destacat per explicar el creixement de les importacions de cereals fou la ràpida transformació que experimentaren les comunicacions marítimes. Entre finals dels seixanta i la dècada dels vuitanta, la transició de la vela al vapor travessà una fase decisiva, si més no en les rutes més importants, i també en la circulació intercontinental. Les millores tecnològiques que van fer possible un notable increment de la capacitat de càrrega efectiva dels vaixells conformaren un aspecte clau d'aquest canvi decisiu. Però també l'obertura del canal de Suez, que havia d'escurçar de manera dramàtica els viatges entre Europa i l'Àsia meridional i oriental⁹³. No és casualitat que els anys setanta hagen estat considerats com el tret de sortida de la Primera Globalització, precisament, en raó de les transformacions que en les esferes del transport, el comerç i la política aranzelària (així com en el pla monetari i financer) tingueren lloc. El resultat fou una molt més clara articulació de l'economia internacional.

Cal destacar almenys un darrer element de context pel que fa al panorama internacional europeu: a començaments de la dècada, la guerra francoprussiana i la culminació dels processos d'unificació alemany i italià havien modificat substancialment la geografia política i els equilibris del Vell

⁹¹ Serrano Sanz, *El viraje*.

⁹² Kevin H. O'Rourke, «The European grain invasion, 1870-1913», *The Journal of Economic History*, 57(4), (1997): 775-801; Giovanni Federico, «The first European grain invasion: a study in the integration of the European market 1750-1870», *EUI Working Paper* (2008): 01; Hobsbawm, *La Era del Capital*.

⁹³ Headrick, *The tentacles*.

Continent. Això havia de tenir també correlats de signe econòmic (i també comercial): especialment, l'emergència d'Alemanya com a potència productiva i financera de primer ordre a partir de l'impuls prussià.

És en aquest context general que cal interpretar bona part dels resultats observats anteriorment⁹⁴ i referits al comerç exterior de Barcelona a mitjans dels setanta. La comparació entre l'estructura de la xarxa d'importacions el 1860 i el 1875 fa palesos, en primer lloc, clars elements de continuïtat. La distribució territorial dels fluxos continuava conformada, en el seu nucli, per una malla de ports d'origen situats a les costes europees. D'una banda, uns tràfics de proximitat mediterranis, molt centrats en els ports italians (24 dels 25 inclosos en la regió de l'Europa Sud i Mediterrània). Entre aquests, també caldria comptar fins a nou ports francesos del golf de Lleó i un a Còrsega. Tot i així, en aquest any, es comptaven també tres ports d'origen situats a la costa atlàntica francesa: Bordeus, Le Havre i Rouen. El Regne Unit destacava pel nombre total de ports d'origen: quatre ports gal·lesos, sis d'anglesos, vuit d'escoesos i Gibraltar. Els tràfics amb Portugal i Bèlgica (aquests darrers especialment dinàmics) es concentraven en un sol port en cada cas: Porto i Anvers, respectivament.

Pel que fa a les arribades des de l'Europa Central, el seu origen havia quedat concentrat a Hamburg, un dels principals ports europeus, cridat a rivalitzar en les darreres dècades de la centúria amb els grans nodes del comerç marítim britànic i del vessant atlàntic del continent. La circulació des d'aquesta regió s'havia vist molt intensificada, com veurem més endavant: passant dels tres velers registrats el 1860, amb origen a Szczecin i Gdansk, a l'arribada d'almenys vint-i-cinc vapors i un veler, tots ells de pavelló alemany.

L'altre gran ramal del comerç marítim exterior del port català no presentava, en termes d'extensió i distribució, excessives modificacions. A l'Amèrica del Sud, no hi consten per a aquest any arribades des del Perú, però sí en canvi des de Pisagua i Iquique (Xile). A la regió central i del Carib, s'havia produït la substitució d'uns tràfics més aviat anecdòtics amb Haití per una circulació molt més nodrida des de la República Dominicana (un mínim de set vaixells espanyols arribats). Pel que fa a l'Amèrica del Nord, destaca l'establiment d'un lligam amb el Canadà⁹⁵, de moment molt

⁹⁴ Vegeu la taula que obre aquest capítol.

⁹⁵ El port en qüestió consta a la font original com a «Brunswick», que no es correspon amb cap port canadenc i en canvi sí amb dos ports menors dels Estats Units. Tanmateix, el creuament amb les estadístiques oficials de comerç, la composició de la càrrega i les dades de la mateixa font per a anys posteriors permet afirmar amb força seguretat que es tractava del port de Halifax, a Nova Escòcia, tocant a la província de Nova Brunsvic.

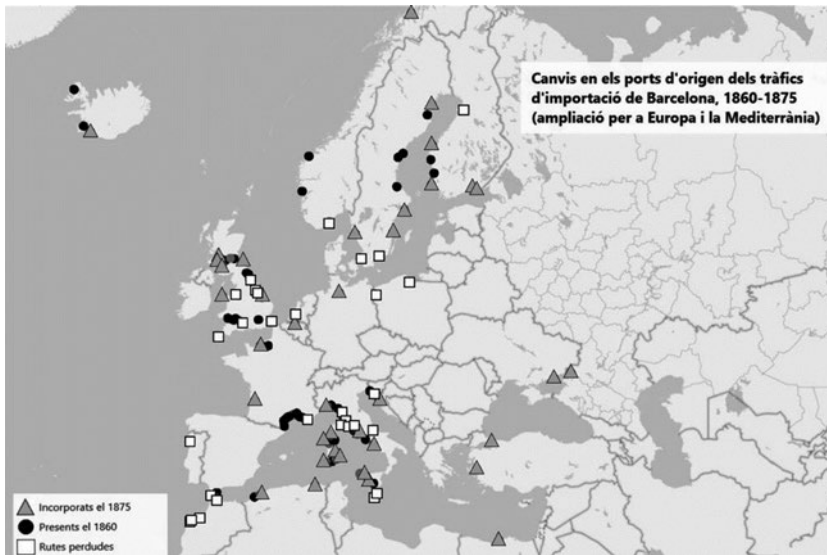
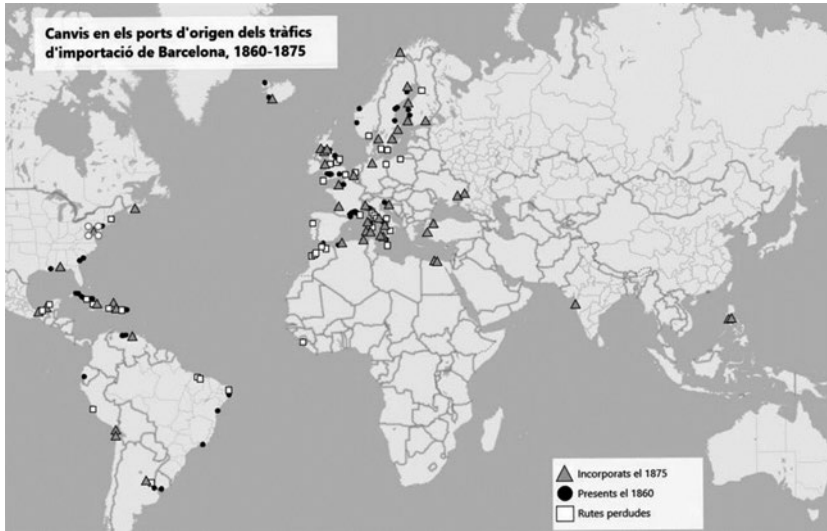
esporàdic, però que havia d'adquirir més densitat en els anys posteriors en el marc de la incorporació dels territoris occidentals d'aquells dominis britànics al dinàmic mercat internacional de fusta⁹⁶.

La constatació d'aquesta relativa estabilitat en l'estructura de la xarxa geogràfica és una dada rellevant. Però el més interessant és constatar les modificacions que havien tingut lloc en els quinze anys posteriors al 1860. El nombre total de ports s'havia ampliat considerablement: fins a vint nous punts d'origen, xifra que suposava un increment del 17%. És cert que bona part d'aquests ports corresponien a regions amb les quals ja existien unes relacions comercials consolidades en les dècades centrals del segle. No obstant això, el creixement en el nombre de ports havia anat acompanyat també d'una ampliació geogràfica evident.

De manera sintètica, podríem parlar d'una expansió cap a l'est de la geografia comercial barcelonina; si més no, dels tràfics d'importació. En termes més concrets, els punts d'origen dels tràfics abastaven ara, a més dels tradicionals, diverses regions del continent asiàtic i quatre ports de l'Europa de l'est (tot i que un d'ells era el port sota domini rus de Víborg, al Bàltic). Els fluxos des d'Àsia incloïen tant els tràfics amb el Llevant mediterrani com les arribades des de l'Índia i les Filipines, que constituïen una major novetat en termes històrics.

De fet, la imatge d'una expansió cap a l'est es podria aplicar també al comerç amb el nord d'Àfrica. Per a l'any 1875 no he trobat constància d'arribades des de ports marroquins, i sí, en canvi, des del port egipci d'Alexandria. A més d'això, els tràfics amb aquesta àrea geogràfica estaven ara molt concentrats a Algèria: a part d'Orà, vaixells arribats de ports com Mostaganem, Skikda i Ténès vehiculaven els intercanvis amb la colònia francesa.

⁹⁶ Iñaki Iriarte, «La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)». *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 1(27), (2005): 13-47.



L'explicació d'aquesta expansió geogràfica cal buscar-la, fonamentalment, en una sèrie de canvis decisius en l'ordre internacional que acompanyaren el procés d'articulació i expansió del mercat mundial en el darrer terç del segle XIX. Això obliga a considerar, amb un mínim detall, la composició d'aquests fluxos d'importació.

4. L'ampliació de la xarxa del comerç internacional del port

Una mostra dels vaixells arribats al port català corresponent al 1880 ofereix resultats que donen una idea aproximada de la composició d'aquests tràfics: els carregaments arribats des del sud d'Àsia (és a dir, de l'Índia) constaven exclusivament de cotó en floca; els de Turquia, de cotó en floca i blat; els de l'est d'Europa, només de blat, i els del Sud-est asiàtic (amb origen a Manila tots ells) incloïen pebre, sucre i cafè. El blat i el cotó en floca, juntament amb els colonials, emergeixen doncs com a protagonistes d'aquest eixamplament geogràfic de l'estructura importadora. Val la pena repassar breument el desenvolupament específic d'aquests components del comerç exterior del port català.

En primer lloc, el comerç massiu de cereals a escala intercontinental va ser una de les dades clau del període. La integració del mercat de productes alimentaris a escala intercontinental ha estat, probablement, l'aspecte més estudiat de la globalització del vuit-cents i en constitueix el seu tret més definitori⁹⁷. No debades, les «economies de frontera» que protagonitzaren l'expansió agrícola exemplifiquen pràcticament tots els fenòmens econòmics associats a la imatge de la primera globalització: migracions massives, amplis fluxos de capitals, comerç a llarga distància entre continents, convergència internacional de preus, formació de cadenes productives, així com de grans mercats majoristes i de futurs⁹⁸.

Les causes de l'enorme expansió de l'agricultura cerealista 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 de les economies industrials i, en particular, la suspensió i posterior abolicció de les *Corn Laws* britàniques a mitjans de segle, havien de constituir un factor decisiu per orientar bona part d'aquesta demanda alimentària cap a l'exterior.⁹⁹ A això caldria afegir-hi els impactes que la revolució dels transports, exemplificada per l'extensió del ferrocarril, el telègraf i la navegació a vapor, jugà en el desplaçament de la frontera agrària i l'explosió dels tràfics transoceànics de blat i altres aliments bàsics¹⁰⁰. Així mateix, cases mercantils i interessos financers europeus, burocràcies estatals i diàspores

⁹⁷ Harley, «Transportation»; O'Rourke, «European grain invasion».

⁹⁸ Topik i Wells, «Commodity chains».

⁹⁹ Hobsbawm, *Industria e imperio*.

¹⁰⁰ Vegeu, per exemple: Harley, «Ocean freights».

comercials havien de jugar també un paper clau en aquest procés de formació de l'agricultura cerealista global¹⁰¹.

El que, en tot cas, resulta indiscutible és que des de finals dels anys seixanta, i amb una especial força en les dècades dels setanta i vuitanta, els fluxos de cereals passaren a conformar un component essencial del comerç exterior de les economies de bona part del món. Això inclou, evidentment, el cas d'Espanya, malgrat la forta resistència política dels interessos agraris tradicionals¹⁰². Les arribades de cereals a la perifèria marítima espanyola s'iniciaren a partir del 1869. En aquell any, l'arancel Figuerola posà fi a gairebé cinquanta anys de prohibicionisme (si bé en anys anteriors s'havien produït algunes autoritzacions d'importació puntual, per pal·liar els efectes de diverses crisis de subsistència)¹⁰³. Tot i que en els primers anys d'obertura Espanya mantingué, en general, un saldo exportador favorable, la situació es capgiraria de manera dramàtica en els anys vuitanta. Malgrat el final de la prohibició importadora, els elevats aranzels que continuaren pesant sobre el blat i els continuats recàrrecs al llarg de la dècada dels setanta en retardaren els impactes: seria a partir del 1882 que les conseqüències més traumàtiques del comerç internacional de cereals van planar sobre el camp espanyol¹⁰⁴.

Però quina va ser la geografia de les importacions espanyoles de blat? Cal tenir en compte que, tal com veurem, 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 mateix, i atesos els altíssims preus vigents a la ciutat, en constituïria també el principal port importador. Fins al punt que acabaria constituint-se en un punt d'entrada de cereals cap a altres mercats regionals i fins i tot desenvolupant una indústria farinera que s'orientava també a la demanda d'altres

¹⁰¹ Offer, *Agrarian interpretation*; Geoffrey Jones, *Merchants to multinationals: British trading companies in the nineteenth and twentieth centuries* (Oxford University Press on Demand, 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.

¹⁰² Enrique Montañés, «La consolidación del prohibicionismo en el comercio del trigo (1820-1847)», *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868). Política, economía y sociabilidad* (Cadix, Universidad de Cádiz, 2005: 207-247).

¹⁰³ Nicolás Sánchez-Albornoz, *Las crisis de subsistencias de España en el siglo XIX* (núm. 1) (Instituto de Investigaciones Históricas, 1963); Antoni Segura, «El mercat de cereals i l'legums a Barcelona, 1814-1868», *Recerques: història, economia, cultura* (14), (1983): 177-212.

¹⁰⁴ Ramon Garrabou i Jesús Sanz Fernández, «La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio?», dins: Ramon Garrabou (ed.), *Historia agraria de la España contemporánea*, vol. 2 (Crítica Historia, 1985).

punts d'Espanya¹⁰⁵. Les entrades de grans estrangers es caracteritzaren per una altíssima oscil·lació interanual, condicionades com estaven per la situació de les collites internes i l'evolució dels efectes protectors dels aranzels envers els preus interns. En la taula següent he recollit la informació sobre la geografia de les importacions espanyoles de blat per a diversos pics anuals, tal com es presentaven en les Estadístiques de Comerç Exterior. Cal aclarir que els dos primers anys compresos en la taula no es corresponen amb màxims de les entrades de cereals; la seua inclusió respon a la proximitat a l'aranzel Figuerola (cas de les

DISTRIBUCIÓ GEOGRÀFICA DE LES IMPORTACIONS ESPANYOLES DE BLAT I PROPORCIÓ IMPORTADA PEL PORT DE BARCELONA, 1870-1905

	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%	0%	4%	5%	1%	2%	11%	1%
Estats Units	1%	0%	36%	18%	32%	8%		
Argentina				1%	1%	10%	12%	13%
Rússia	4%	49%	23%	20%	42%	63%	36%	39%
Romania i Bulgària					1%	4%		10%
Turquia	15%	12%	1%	7%	4%	4%	1%	15%
Índia				4%	7%	1%	0%	6%
Poss. britàniques d'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	214.091	424.836	373.496	884.986
Proporció importada pel port de Barcelona	37%	68%	65%	38%	51%	55%	63%	49%

¹⁰⁵ Pere Pascual, *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX: formació i desestructuració d'un sistema econòmic* (Barcelona, Crítica, 1990).

dades del 1870) i la correspondència temporal amb les xifres sobre l'estructura de la xarxa importadora de Barcelona que he presentat adés (1875).

De la taula se'n desprenen alguns resultats rellevants per a una millor aproximació de l'estructura geogràfica de les importacions de blat pel port de Barcelona. Les dades fan referència, com ja he indicat, al conjunt de les importacions espanyoles. Tot i que, com es pot observar, la quota del port català en aquests tràfics va ser molt elevada (oscil·lant entre poc menys del 40% i prop del 70% en els anys seleccionats), no és evident fins a quin punt les dades agregades eren completament representatives. Es podria pensar que, per raons d'ubicació geogràfica, les entrades des de la Mediterrània, que inclourien també en gran part les que tingueren origen a Àsia i a França, devien ser predominants. Tanmateix, els sòlids vincles establerts amb els mercats ultramarins farien pensar en una situació relativament equilibrada. Les dades d'importacions per duana de les Estadístiques es presentaren de manera desagregada per continents d'origen fins al 1887, i indiquen que en 1869-1887 les arribades de blat a Barcelona des del conjunt del continent americà representen 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.

Prenent la situació de conjunt per a Espanya, els components principals i les línies evolutives de la xarxa de proveïment de blat es poden resumir tal com segueix. En primer lloc, pel que fa als mercats de proximitat, Algèria i França tingueren un pes molt fort en els primers anys posteriors al canvi de la política comercial, tot i que aquests estigueren marcats encara per importacions de baixa entitat, en comparació amb el període posterior al 1882. França mantindria en tot moment un rol destacat en aquest comerç, malgrat que la seua quota començà a descendir en 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, com no podia ser menys en el cas del principal importador mundial de grans: al voltant del 92% de les exportacions tenien origen en altres països. Una situació que, si més no a inicis del nou-cents, compartien altres economies que no he desagregat a la taula, com Grècia o Bèlgica: respectivament, el 95% i el 82% de les importacions des d'aquelles economies tenien un altre origen.

La segona qüestió que cal remarcar és que les importacions de cereal nord-americà tingueren un pes molt destacat entre finals dels setanta i començaments dels noranta, per després descendir de manera molt acusada,

en paral·lel amb l'augment de la quota de les vendes argentines. En la dècada dels noranta, per tant, sembla haver-se produït una redistribució geogràfica dels tràfics transatlàntics de blat; un fet que, molt probablement, estiga en part relacionat amb la intensificació de les relacions entre Barcelona i Buenos Aires que hauré de comentar més endavant, en referir-me a l'evolució de la xarxa comercial de les dues darreres dècades del període.

El tercer aspecte, i el més directament relacionat amb l'esmentada ampliació de la geografia comercial cap a l'est, és precisament 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; però 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 mercat espanyol. Caldria afegir-hi, també, les arribades des dels territoris llunyans de l'Imperi britànic: l'Índia, durant els anys vuitanta, i els dominis d'Oceania a partir dels darrers anys noranta.

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 l'est del continent europeu¹⁰⁶.

Què propicià l'establiment d'aquest vincle comercial amb els ports del mar Negre i el mar d'Azov? D'entrada cal dir que no és gens clar que els costos de transport hi tingueren un rol determinant, si més no en la dècada immediatament posterior a l'inici de les importacions de blat estranger a Barcelona, una etapa caracteritzada encara per tràfics de volum comparativament reduït. El 1875, entre les naus arribades des dels ports ucraïnesos i russos, s'hi comptava un sol vaixell de vapor¹⁰⁷. La resta corresponien a embarcacions de vela de dimensions relativament grans: corbetes que oscil·laben entre les 442 i les 632 tones d'arqueig i un bergantí al voltant de les 200. Els vaixells de vela representaven més del 70% de la capacitat de càrrega mobilitzada en aquests tràfics. Les dades per al 1880 venen a confirmar

¹⁰⁶ Topik i Wells, «Commodity chains».

¹⁰⁷ Segons el buidatge complet dels registres que he efectuat per a aquest any.

que la situació no havia variat de manera radical cinc anys més tard¹⁰⁸. 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, ja que les dècades dels setanta i vuitanta conformaren una etapa de transició en la navegació, lligada als vapors de segona generació. 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% en 1881-1885¹⁰⁹.

Els tràfics d'importació des dels ports de l'est europeu tampoc no responien a l'existència d'unes relacions comercials prèvies, com hem vist, ni a un auge de les exportacions cap a aquells mercats. De fet, la relació bilateral d'Espanya amb Rússia era clarament deficitària. El mateix 1875 la taxa de cobertura de les importacions era de 38,7, i el 1879, primer pic importador rellevant, del 35,5%. En tot cas, el gruix del valor de les exportacions corresponia a vins de xerès, que no és gens clar que foren vehiculats a través del port català. Aquest dèficit empitjoraria molt ràpidament a mesura que s'incrementaren les quantitats de blat remeses des dels ports del mar Negre i el mar d'Azov: el 1882 se situaven en un 13,8%, i la tendència posterior seria a una reducció acusada d'aquesta ràtio. Això ajuda a entendre el fet que ja 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, el pavelló italià hi predominava amb molta claredat, tot i que hi consta l'arribada d'un vaixell espanyol (precisament el vapor esmentat adés). El 1880, les naus arribades eren de pavelló majoritàriament italià i grec.

Com ja he explicat, 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 per les diàspores mercantils grega i jueva establertes a l'àrea del mar Negre. La producció cerealista 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 en la primera meitat del segle XIX era, comparativament, molt més reduït i fluctuava en funció de les collites angleses, compensant els anys de caigudes. A partir de la guerra de Crimea (1853-1856), i de la derrota sofrida per l'Imperi rus davant la coalició de forces otomanes, franceses i bri-

¹⁰⁸ En aquest cas es tracta d'un mostreig, en què apareixen només dues naus arribades des d'aquella regió.

¹⁰⁹ Harley, «Transportation».

tàniques, les reformes empreses per les autoritats tsaristes generaren una ràpida transformació de l'economia de la regió, en paral·lel amb la seua integració en el mercat mundial. La crisi política postbèlica conduí, entre d'altres, a l'abolició de la servitud (1861), generant una massa de petits camperols. Les pesants càrregues financeres imposades per l'emancipació els empenyí en la direcció d'una elevada comercialització agrícola. Això havia de tendir a eliminar els obstacles que recurrentment havien conduït a l'estancament de la productivitat agrària a Europa de l'est, malgrat la integració de l'economia cerealista en els circuits comercials europeus des de segles abans. D'altra banda, el decidit impuls a la construcció ferroviària connectà la producció interior als ports d'exportació i permeté ampliar la frontera agrària. Això generà el context per a l'auge de les activitats d'unes diàspores mercantils amb vincles ètnics (la grega i la jueva, de manera destacada) 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 que s'establiren en alguns dels ports més importants, activà mecanismes d'endeutament que facilitaren la fragmentació de grans propietats llastades per la baixa productivitat, ampliant així la massa de petits productors¹¹⁰.

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 a què m'he referit fins al moment, 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 en els 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. Això, evidentment, 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 al que es produïa en la circulació transatlàntica¹¹¹. Des del punt de vista dels factors interns, específics al context barceloní, el desmantellament de les barreres legals a la importació de cereals, davant les dificultats d'una agricultura bladera espanyola molt endarrerida, juntament amb el fet que la ciutat fos una de les urbs

¹¹⁰ Robert Brenner, «The origins of capitalist development: a critique of neo-Smithian Marxism». *New Left Review*, 104 (1977): 25. Papadopolou, «Foreign merchant business».

¹¹¹ Gelina Harlaftis i Vassilis Kardasis, «International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center», dins: Sevket Pamuk i Jeffrey Williamson, *Globalization Challenge and Economic Response in the Mediterranean Before 1950* (Londres: Routledge, 2000), 233-265.

amb els preus del blat més elevats d'Europa, suposaren estímuls suficients a mitjà termini, malgrat els elevats aranzels vigents¹¹².

Més enllà del comerç de cereals, l'altre gran rengló de les importacions que, com hem vist, 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. La taula mostra com a inicis de la dècada dels seixanta, i en consonància amb l'esquema de relacions comercials de mitjans de segle, les importacions de cotó en floca a Espanya (les quals, en el cas del cotó, equivalien pràcticament a les importacions barcelonines) provenien gairebé exclusivament del continent americà; més específicament,

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 Unit	Turquia	Índia	Egipte	Cotó americà
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.

¹¹² James P. Simpson, *La agricultura española (1765-1965): La larga siesta* (Madrid: Alianza Editorial, 1997); Pascual, *Los caminos de la era industrial*.

dels Estats Units. Cinc anys després, però, la fibra americana 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, que estigué acompanyada a més d'una forta contracció dels volums totals arribats, era, com he esmentat anteriorment, la guerra civil nord-americana, que es traduí en el bloqueig pràcticament total de les exportacions cotoneres des dels Estats Units.

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, en plena *fam de cotó*, 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 de blat, per tant, les grans economies del continent, principals socis comercials d'Espanya, exercien el rol de centres redistribuïdors. Una funció que, amb oscil·lacions d'amplitud considerable, continuaren exercint en les dècades posteriors. Aquest paper d'*entrepôts* en diverses matèries primeres i aliments bàsics testimonia el pes decisiu d'aquests països i de les seues principals places comercials i financeres en la malla internacional d'intercanvis i reflecteix la potència i la superioritat de les seues xarxes de proveïment.

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 d'una entitat notable. 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 de cap manera negligible. En els darrers anys de la centúria, a més, s'hi incorporaren les arribades des d'Egipte, que passà a ocupar ràpidament la segona posició en el proveïment de la fibra, després, evidentment, dels Estats Units. En tot cas, com he indicat més amunt, ja el 1875 s'havien registrat tràfics des d'aquest país cap a Barcelona, en concret des del port d'Alexandria.

La guerra de Secessió nord-americana suposà un punt d'inflexió definitiu en el comerç internacional i l'organització mundial de la producció de la primera matèria, essencial per al funcionament del 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 veritable «imperi del cotó». A finals del cinquanta, i de manera similar al cas barceloní, el cotó de procedència americana suposava la immensa ma-

joria del consumit per les fàbriques del Regne Unit, França i la *Zollverein* alemanya. 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, tant de teixits i filats com de matèria primera. Però en la mesura que la guerra s'allargava i sorgia la incertesa sobre la seua possible durada, alhora que els efectes del xoc d'oferta (amplificat per especuladors i comerciants) començaven a sentir-se en la indústria, la inquietud es va estendre entre els homes de negocis, confrontats també a una creixent conflictivitat obrera¹¹³.

Les reaccions a aquesta conjuntura adversa prengueren diversos camins que, en conjunt, havien de tenir conseqüències duradores en la configuració de l'economia cotonera global. D'una banda, la volatilitat dels preus impulsà la formació de mercats institucionalitzats de futurs. Aquesta innovació organitzativa de caràcter financer resultaria decisiva per a l'estructuració dels mercats internacionals de matèries primeres, i havia de contribuir a definir jerarquies i centres de poder econòmic que en determinaren el funcionament. D'altra banda, comerciants i financers esmerçaren esforços a 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. Per últim, 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 orientades 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, com a via per erosionar la base econòmica dels Estats Confederats¹¹⁴.

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, en la forma d'uns preus inusualment alts. Però és evident que la resposta distà molt de ser automàtica, i en tot cas, la conjuntura alcista dels preus va ser de durada relativament limitada: tendiren a restablir-se entre finals dels seixanta i començaments dels setanta.

¹¹³ Beckert, *El imperio*.

¹¹⁴ Beckert, *El imperio*

El lideratge 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 (seguits de lluny per grecs i holandesos). No hi consta cap vaixell de bandera espanyola en el trajecte esmentat.

Els britànics controlaven també els vaixells arribats des de l'Índia. En aquest cas, però, l'establiment de relacions comercials responia no tan sols a l'impuls de la producció de cotó orientat, majoritàriament, a proveir les fàbriques de la metròpoli, sinó també al transcendent canvi en els circuits de la navegació internacional que significà l'obertura del canal de Suez el 1869. Aquesta impressionant obra d'enginyeria, que consumí milers de vides en la seua construcció, prengué cos sota l'impuls entusiasta de financers i governants francesos, que esperaven reorientar cap a la Mediterrània el centre de gravetat dels fluxos intercontinentals, així com de les autoritats egípcies. Tot i les reticències inicials per part dels britànics, finalment seria el Regne Unit el qui acabaria traient el màxim profit d'una infraestructura que escurçava dràsticament els viatges entre la metròpoli i els seus dominis asiàtics, l'Índia en primer lloc. Així, el recorregut entre Londres i Bombai quedà reduït en un 41%, la ruta cap a Singapur en un 29% i el trajecte des de la capital britànica fins a Hong Kong en un 26%. No és estrany, per tant, que el Canal es constituïra en una peça clau de la geopolítica imperial britànica. A més a més, i malgrat les dificultats inicials per expandir-ne el tràfic, a causa de les incompatibilitats tècniques dels vaixells, els requisits que imposava aquesta infraestructura a les embarcacions suposarien un notable estímulo a la generalització de la navegació a vapor¹¹⁵.

I el que és més important, per al cas que ens ocupa: el canal de Suez no tan sols permeté integrar el port de Barcelona en la xarxa britànica de distribució del cotó indi, sinó també establir un nou ramal del comerç colonial cap a l'arxipèlag de les Filipines. Els intercanvis previs amb aquest domini des de Barcelona no eren completament nous, però havien estat tradicionalment molt limitats. Cadis concentrava, en bona mesura, unes relacions comercials amb l'arxipèlag que pivotaven sobretot al voltant de l'estanc del tabac. L'obertura de la nova connexió directa entre Europa i l'Àsia meridional i oriental va generar oportunitats completament noves per al port català, que des de les dècades centrals del segle havia consolidat la seua posició do-

¹¹⁵ Headrick, *The tentacles*. 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.

minant en el comerç amb les colònies antillanes. No obstant això, la intensificació dels tràfics amb les Filipines es faria esperar. L'any 1875 tenim notícia d'un sol vaixell arribat, i no es tractava d'un vapor vingut a través del canal, sinó d'una corbeta que havia completat la travessia tradicional, invertint fins a 134 dies en el trajecte. Seria sobretot a partir dels anys vuitanta que arrencaria el veritable desplegament d'aquest dinàmic eix comercial. Un desenvolupament afavorit per l'establiment de la línia oficial de vapors entre Manila i Barcelona, atorgada a la *Compañía Trasatlántica*, així com pel reforçament del pacte colonial derivat de la *Ley de Relaciones Comerciales con las Antillas* (1882), que assimilava al sistema de cabotatge els tràfics amb els territoris colonials¹¹⁶.

Els fenòmens relacionats amb la transformació del comerç de blats i de cotó, juntament amb els impactes en la navegació derivats de l'obertura del canal de Suez, permeten entendre, doncs, el procés d'expansió geogràfica del comerç marítim barceloní d'importacions entre el 1860 i el 1875. Si bé en molts casos el que expressen les dades per a aquest any són indicis d'unes relacions, en general, molt incipients, aquestes havien de prendre molta més entitat en els anys posteriors.

En aquest punt, val la pena examinar l'estructura geogràfica que, aproximadament en els mateixos anys, presentava el comerç marítim d'exportació, a tall de contrast amb la xarxa d'importacions¹¹⁷.

És raonable pensar que existia un similitud considerable entre els moviments d'anada i de tornada, amb algunes excepcions: el comerç triangular americà, que feia pivotar els circuits sobre l'exportació a les Antilles, o els tràfics d'importació inserits en els circuits de la navegació itinerant, com era habitual en la marina dels països nòrdics¹¹⁸. Tot i així, sense entrar a considerar la diferent rellevància d'aquests vincles en funció del volum o el tonatge de la circulació, tant l'Amèrica del Nord com l'Europa septentrional formaven part també de les destinacions dels vaixells salpats del port català.

¹¹⁶ Pere Pascual, «La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX», dins: DD.AA, *Història econòmica de la Catalunya contemporània*, (Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1991), 297-335.

¹¹⁷ Les dades provenen d'un mostreig, en aquest cas dels registres d'embarcacions salpades del port. A banda de la informació molt més escassa que la font proporcionava sobre aquests tràfics, cal tenir en compte que, en tractar-se d'una mostra, les xifres per força infravaloren el nombre total de ports. En tot cas, permeten dibuixar de manera esquemàtica els principals trets de la xarxa exportadora del port català.

¹¹⁸ Regina Grafe i Camila Brautaset, «The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Density in Norway's Nineteenth-Century Sailing Fleet», University of Oxford, Department of Economics (2006): *Working Paper* (núm. 062).

**NOMBRE DE PORTS DE DESTINACIÓ DELS VAIXELLS SORTITS
DEL PORT DE BARCELONA SEGONS LA REGIÓ (1880)**

	Pel total dels vaixells sortits	Pels vaixells sortits amb càrrega
Àfrica del Nord i Mediterrània	4	0
Amèrica Central i Carib	9	9
Amèrica del Nord	9	3
Amèrica del Sud	4	3
Orient Mitjà	1	0
Sud-est asiàtic	1	1
Europa Central	2	0
Europa de l'Est	1	0
Europa del Nord	5	2
Europa del Sud i Mediterrània	15	2
Europa Occidental	21	8

FONT: Elaboració pròpia a partir d'un mostreig aleatori dels registres del *Diario de Barcelona*.

Ara bé, quan es comparen les dades per al total de vaixells salpats amb les corresponents a les eixides amb càrrega, els resultats varien de forma dràstica. Quatre d'aquestes regions, origen de fluxos d'importació cap a Barcelona, no rebien cap vaixell amb carregament des del port català¹¹⁹: l'Àfrica del Nord, l'Orient Mitjà, l'Europa Central i l'Europa de l'Est.

A més, a banda d'aquelles regions que no reberen cap vaixell amb càrrega, criden poderosament l'atenció els grans desequilibris existents entre el nombre de ports de destinació per al conjunt de vaixells salpats i per a aquells que havien carregat mercaderies a Barcelona. Les úniques excepcions són, no pas per casualitat, el Sud-est asiàtic i la regió del Carib-Amèrica Central, àmbits dominats pels lligams colonials. S'hi podria afegir també l'Amèrica del Sud. Per a la resta d'àrees geogràfiques, les dades parlen per elles mateixes. La xarxa d'exportacions era, segons tots els indicis, extraordinàriament limitada en comparació amb els circuits d'importació. Se cenyia,

¹¹⁹ L'afirmació es veu potser exagerada per tractar-se d'un mostreig, i no d'un buidatge complet. Però resulta coherent amb el conegut problema dels retorns del port català i amb el que sabem sobre la concentració de les exportacions regionals. Vegeu la nota anterior.

fonamentalment, als territoris colonials, alguns ports sud-americans i els tràfics de proximitat amb ports de l'Europa Occidental. La majoria d'aquests darrers, a més, eren francesos, en un moment marcat per l'inici del *boom* exportador vinater al país veí, greument afectat per la fil·loxera, per la qual cosa es podrien explicar en bona part per una conjuntura extraordinària.

Sembla clar, per tant, que l'eixamplament de la geografia de les importacions no estigué acompanyada, entre els anys seixanta i vuitanta, de la consegüent obertura de mercats per a l'exportació des de Barcelona. És possible, per descomptat, que l'existència de tràfics més o menys regulars generés facilitats per a les operacions comercials a l'estranger. Però, almenys a començaments dels anys vuitanta, la xarxa comercial del port català es caracteritzava per una desproporció palpable: entre les àmplies necessitats d'importacions, provinents de múltiples països i regions, i les limitades possibilitats per a l'exportació, ja foren derivades de l'escassa competitivitat de l'entramat productiu del Principat, o bé de la manca d'incentius i capacitats per part d'uns comerciants habituats a operar en el confortable marc que oferien les colònies i els mercats llatinoamericans.

Tanmateix, el *boom* exportador que travessaren Catalunya i Espanya en les dues darreres dècades de la centúria va fer possible afrontar aquests desequilibris, consolidant i fins i tot ampliant la xarxa del comerç marítim tant d'importació com d'exportació.

4.3 Els anys noranta: auge expansiu de la geografia importadora

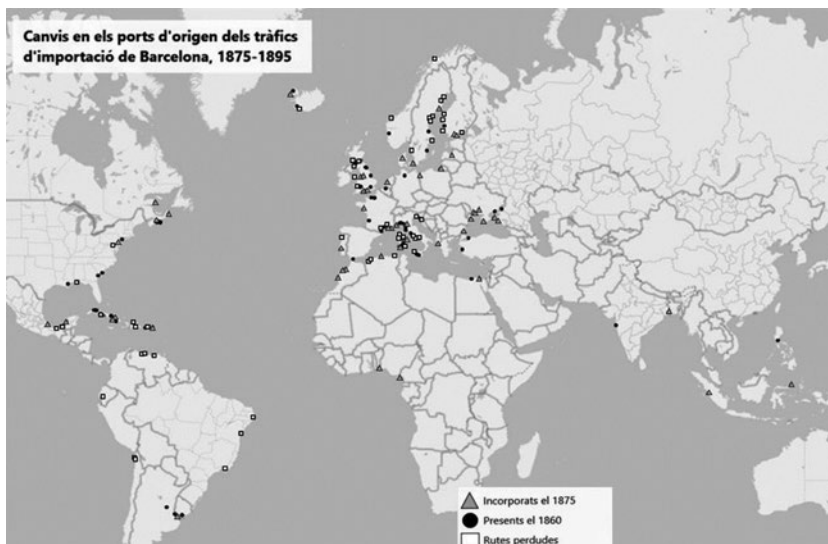
Els canvis de més entitat en relació amb l'estructura bàsica de les relacions comercials vuitcentistes, característiques dels decennis centrals de la centúria, s'havien fet palesos, almenys de manera incipient, en la dècada dels setanta. L'anàlisi en base a la situació el 1875 ha permès ja avançar alguns resultats referits al darrer tram de segle (en el cas de les importacions bladeres i cotoneres). Les dades per als anys noranta presentades més amunt, a l'inici d'aquest capítol, confirmen el reforçament de les principals tendències ja observades a mitjans dels anys setanta. Assenyalen també algunes novetats en el comerç a llarga distància: l'arribada de fluxos d'importació des d'altres territoris d'Àfrica i el Sud-est asiàtic, i la simplificació o centralització dels intercanvis amb el continent sud-americà.

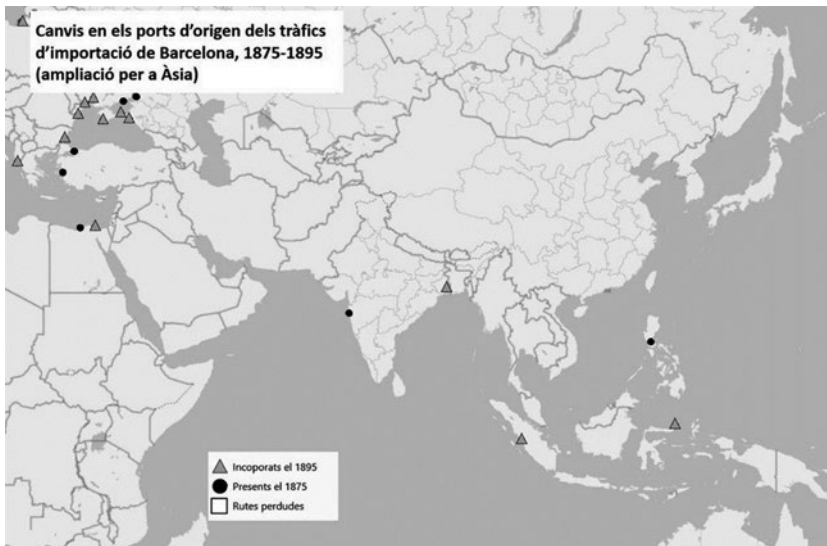
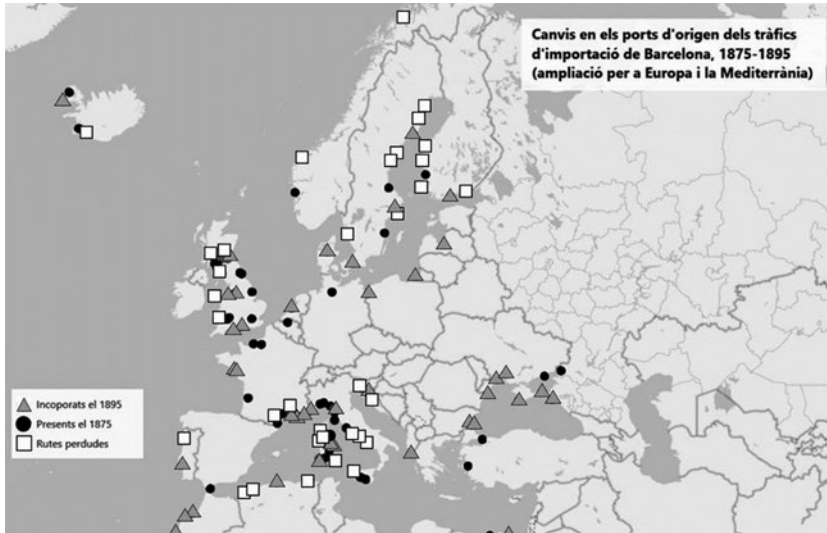
Cal tenir en compte que l'any 1895 es correspon, de manera aproximada, amb el que podríem considerar el pic expansiu del comerç exterior català del període. Tot i el retorn al proteccionisme a partir de l'aranzel Cánovas (1891) i el canvi en la política francesa respecte de les importacions de

vi, l'auge continuat de les vendes espanyoles de minerals i, sobretot, el dinamisme d'unes exportacions colonials afavorides pel reforçament de la reserva de mercat des d'inicis dels vuitanta donaren continuïtat a un llarg cicle de creixement del comerç exterior barceloní.

El panorama internacional de la darrera dècada del segle XIX estigué caracteritzat pels canvis econòmics, tecnològics i productius lligats a la Segona Revolució Industrial, així com per l'enduriment de la política aranzelària en bona part d'Europa (compatible, tanmateix, amb uns tràfics exteriors en expansió) i la creixent competència imperialista en un context de progressiva erosió del predomini econòmic britànic. Cal afegir-hi, per la seua importància per al funcionament del comerç marítim, que la navegació a vapor havia consolidat, ara sí, la seua plena hegemonia en els tràfics intercontinentals.

En les dues dècades transcorregudes després del 1875, la geografia dels tràfics marítims de Barcelona continuà la seua tendència de decidida ampliació i diversificació territorial. Al mateix temps, mantenia els trets principals de la seua estructura: els vincles especialment densos amb sistemes portuaris del Carib i el sud dels Estats Units i de l'Europa occidental i mediterrània. En aquest cas, el nombre de ports d'origen dels fluxos d'importació havia passat de 135 a 148. El nombre de països (segons les fronteres actuals) havia crescut de manera fins i tot més evident, passant de 30 a 38. Tot i que aquest creixement no reflectia en tots els casos vincles amb entitats polítiques diferenciades en aquell moment, el resultat és indicatiu d'una major dispersió i diversitat geogràfica de la malla de punts d'importació.





Desagregant per regions, els resultats més destacables d'aquest procés foren:

- A l'Àfrica del Nord, la recuperació dels tràfics des del Marroc: en concret amb els ports de Mazagan (Al-Djadida) i Casablanca. Amb

4. L'ampliació de la xarxa del comerç internacional del port

tot, el centre de gravetat des del punt de vista del comerç amb aquesta vasta regió s'havia desplaçat amb claredat cap a Egipte. Els vaixells arribats des d'aquest país representaven el 64% dels de tota la regió i concentraven un 89% de l'arqueig. El port d'Alexandria en constituïa el nexa fonamental, tot i que es registrà l'arribada d'un vaixell també des de Port Saïd. El cotó en floca protagonitzava amb claredat aquests tràfics.

- Els vincles amb el golf de Guinea, sobre els quals no hi havia constància dues dècades abans. Els dos ports en qüestió eren: Cotonou, a l'actual Benín (i aleshores integrat a la colònia francesa de Dahomey), i Fernando Poo, a l'actual Guinea Equatorial. En el cas de la colònia francesa, la seua economia s'havia anat orientant, des de les dècades centrals del segle, a la producció d'oli de palma, que havia protagonitzat la transició a partir d'una economia especialitzada en l'exportació d'esclaus. En aquest cas les importacions del port català consistien en copra. Pel que fa a la colònia espanyola, des del 1868 les autoritats metropolitanes havien tractat de potenciar l'establiment de colons per activar-ne la producció i les exportacions. Tanmateix, l'expansió del conreu del cacau no hi va tindre 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 el creixement dels intercanvis. Això suposà, per tant, el sorgiment d'una nova derivada del comerç colonial de Barcelona, tot i que les seues dimensions i importància estratègica es mantingueren en nivells incomparablement modestos en relació amb els intercanvis amb les Filipines, Cuba i fins i tot Puerto Rico. La capital catalana, en tot cas, esdevingué el principal centre metropolità quant a les relacions econòmiques amb aquest territori africà¹²⁰.
- Els vaixells arribats des de l'Amèrica del Sud procedien ara exclusivament de 3 països i 5 ports. Això representa una visible concentració territorial dels fluxos, tenint present que, vint anys abans, els vincles comercials amb aquesta regió comprenien 5 països i 11 ports diferents. De fet, el grau de concentració era més elevat del que les

¹²⁰ 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. Jordi Sant Gisbert, *El comerç de cacau entre Barcelona i Fernando Poo: la Unió de Agricultores de la Guinea espanyola (1880-1941)* (Tesi doctoral, Universitat Pompeu Fabra, 2017).

dades sobre ports d'origen podrien fer pensar: dels 33 vaixells arribats des d'aquella regió, segons el buidatge efectuat, tres procedien de Montevideo i un del Brasil (Rio Grande). La resta d'embarcacions provenien totes de l'Argentina. Buenos Aires se situava al capdavant, però també hi havia una circulació prou intensa des de Rosario i La Plata. La presència de vaixells espanyols era testimonial dins d'aquests tràfics (només un): hi predominava amb claredat la bandera italiana, seguida de la francesa i l'alemanya. Si l'auge de l'exportació de productes agraris argentins (tant cereals com llana i carn) permet entendre una circulació tan concorreguda, és obvi que la forta presència italiana tenia una relació directa amb els processos migratoris que uniren tots dos països. Ambdós fenòmens estaven inextricablement lligats. També pel que fa a l'emigració espanyola a aquell país, que constituï la base per a la intensificació de les operacions exportadores i l'establiment de xarxes comercials catalanes que organitzaven també les expedicions de productes cap a Barcelona¹²¹. El que sembla clar és que Barcelona era, en aquell moment, fonamentalment una escala d'aquests circuits transatlàntics. Les importacions de cereals i cuirs des d'aquella regió es verificaven majoritàriament, per tant, a través de línies estrangeres i no és gens clar fins a quin punt s'integraven en circuits comercials més amplis.

- Pel que fa a Amèrica Central i el Carib, el nombre de ports i països implicats s'havia reduït també, però de manera molt més suau. Els fluxos d'importació provenien de Mèxic, l'actual Panamà i les dues colònies antillanes. La major part dels 13 ports d'origen eren cubans: Cienfuegos, Gibara, l'Havana, Manzanillo, Matanzas, Nuevitas, Santiago de Cuba i Tunas de Zaza. Cal tenir present que tant el restrictiu marc proteccionista imposat sobre les colònies com la guerra hispanocubana estimularen de manera especial el comerç transatlàntic de Barcelona en aquests anys¹²². Entre els ports cubans existien clares diferències pel que fa al transport marítim. L'Havana concentrava les sortides de tots els vaixells de vapor de l'illa en direcció a Barcelona. En la resta de casos, els trajectes eren efectuats per bergantins i corbetes, igual que en els vaixells des de Puerto Rico, de menor importància numèrica.

¹²¹ Alejandro Fernández, «La inmigración española en la Argentina y el comercio bilateral». *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM. Les Cahiers ALHIM*, (200): (1). Del mateix autor: *Un «mercado étnico» en el Plata: emigración y exportaciones españolas a la Argentina, 1880-1935* (núm. 31). (Madrid: Editorial CSIC-CSIC Press, 2004).

¹²² Sudrià, «La exportación».

- En el cas de l'Amèrica del Nord destaca, sobretot, l'augment del nombre de ports d'origen situats a les costes canadenques (3) i el creixement del nombre d'embarcacions arribades des d'aquest àmbit geogràfic: fins a dotze vaixells, majoritàriament velers espanyols de grans dimensions.
- Quant als tràfics des del continent asiàtic, cal destacar l'augment del nombre de ports i de territoris. Els fluxos des de les Filipines continuaren centrats en Manila, però adquiriren una rellevància molt més gran en comparació amb el 1875: almenys dotze arribades de vapors de grans dimensions, tots ells espanyols (en comparació amb un únic veler registrat per a mitjans dels setanta). Els tres ports addicionals del Sud-est asiàtic formaven part de l'actual Indonèsia, en aquell moment colònia neerlandesa. Es tractava de Manado, Macassar i Padang. Resulta sorprenent, en aquest sentit, que en un moment tan avançat del segle les quatre embarcacions arribades des d'aquell arxipèlag foren velers (de banderes sueca, alemanya i noruega) que havien fet la travessia envoltant el continent africà¹²³. Per descomptat, 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 itinerant¹²⁴.
- Per últim, en relació amb el continent europeu, es poden resumir els resultats per regions de la manera següent: I) marcada estabilitat, en termes generals, en la geografia comercial amb l'Europa del sud, central i occidental, on s'haurien inclòs tràfics recurrents des d'Amsterdam i, més puntuals, des de Szczecin (a l'actual Polònia); II) reducció del nombre de ports, compatible amb l'augment del nombre de països d'origen a l'Europa del nord, abastant una àrea geogràfica força més àmplia, que incloïa les actuals Finlàndia, Letònia, Suècia, Dinamarca, Noruega i Islàndia; III) una notable ampliació de la malla de ports d'origen de les importacions des de l'Europa de l'est, passant de 4 a 11 (incloent-hi ara també ports romanesos i búlgars).

En definitiva, en la darrera dècada del segle XIX, les importacions arribades al port de Barcelona procedien dels racons més diversos i allunyats del

¹²³ Així es desprèn de trajectes de durada molt superior als cent dies o fins i tot als vuit mesos.

¹²⁴ Grafe i Brautaset, «The quiet transport».

planeta: d'Indonèsia al Canadà; de l'Argentina a Suècia; de Fernando Poo al mar d'Azov. L'estructura bàsica del complex comercial de mitjans de segle, articulada al voltant del comerç colonial i de les importacions d'*inputs* industrials d'Amèrica i l'Europa occidental, havia experimentat entre els anys seixanta i vuitanta una sostinguda ampliació. Aquest procés havia anat de la mà del creixement del comerç de matèries primeres i aliments, i de la integració de vastos territoris a la nova economia internacional capitalista.

Les darreres dècades del segle reforçaren la majoria d'aquestes tendències: la notable ampliació dels punts d'origen del blat arribat des de l'Europa oriental; la intensificació dels vincles amb els ports fusters del Canadà; la integració en xarxes estrangeres d'importació des de l'Índia i el Sud-est asiàtic (així com des del Con Sud). Fenòmens, tots ells, que aprofundien les tendències que les dades corresponents a mitjans dels setanta ja permetien albirar. Una demanda industrial i de consum en augment, i creixentment heterogènia, constituïa un dels factors decisius de la integració del port català en aquests fluxos i interconnexions globals.

Quan s'observen amb detall els principals productes¹²⁵ arribats des dels diversos països, es copsa l'enorme rellevància que la demanda de matèries primeres, químics, midons i tints, combustible i maquinària tenien en l'estructura de l'àmplia geografia comercial. Seguien en importància, tal i com es pot comprovar a la taula, els aliments de consum popular, els colonials i els materials de construcció.

**PRINCIPALS PRODUCTES IMPORTATS PER PAÏSOS D'ORIGEN
SEGONS EL NOMBRE D'OPERACIONS, 1895**

	1r producte	2n producte	N. productes
Regne Unit	Carbó mineral	Maquinària	84
França	Copra	Productes químics	75
Alemanya	Fècula	Midó	51
Bèlgica	Extracte Tintori	Vidreria	51
Itàlia	Carbó vegetal	Marbre	26
Cuba	Sucre	Anyil	18

¹²⁵ Novament, prenent com a indicador de freqüència (que no de valor o volum agregats) el nombre d'operacions diferents registrades al *Diari de Barcelona*, és a dir, les consignacions a diferents agents de la càrrega arribada en cada embarcació.

	1r producte	2n producte	N. productes
Dinamarca	Dextrina	Fècula	11
Filipines	Sucre	Tabac	10
Argentina	Cuir	Panís	6
Estats Units	Cotó	Drogues	6
Finlàndia	Fusta	Dextrina	5
Països Baixos	Midó	Fècula	5
Egipte	Cotó	Jute	2
Benín	Copra		1
Canadà	Fusta		1
Indonèsia	Copra		1
Noruega	Bacallà		1
Romania	Blat		1
Rússia	Blat		1
Suècia	Fusta		1
Turquia	Cotó		1
Ucraïna	Blat		1

FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior.

A la vista d'aquestes dades, resulta inevitable concloure que la qüestió industrial, juntament amb la centralització a Barcelona dels vincles colonials, determinà les línies bàsiques del procés d'expansió comercial català de la segona meitat del vuit-cents, i de la integració en unes xarxes de proveïment d'abast gairebé planetari. Els factors que incidiren en la formació i eixamplament de la malla del comerç d'importació van ser múltiples, és clar. La transformació de la navegació marítima hi contribuï de manera cabdal, en reduir els costos de transport (i, per tant, els preus en destinació) i ampliar considerablement la capacitat de càrrega que permeté mobilitzar productes voluminosos de manera continuada i des de punts allunyats. És probable que, en alguns casos, l'establiment de línies oficials de vapors o de rutes comercials fixes fos la causa principal de la conformació de determinats ramals del comerç barceloní. El comerç amb l'Índia, les Filipines o Fernando Poo en serien exemples clars. I, per descomptat, també la política comercial hi incidí clarament, en habilitar nous nínxols d'importació, impulsar les expor-

tacions mitjançant els tractats bilaterals o definir i protegir determinades línies de desenvolupament¹²⁶. Cal recordar, en aquest sentit, que el 1895 coincideix amb els primers anys del que s'ha anomenat el «viratge nacionalista» de la política comercial espanyola, signat per un enduriment molt notable de les tarifes aranzelàries sobre un ventall ampli de renglons d'importació. Tot i així, la geografia de les importacions barcelonines exhibia una complexitat i extensió sense precedents. De manera que les concrecions pràctiques de la política comercial eren, per tant, prou més complexes que la disjuntiva proteccionisme-lliurecanvisme.

Fos com fos, aquest creixement tenia uns límits evidents. Límits que es poden intuir en la desproporció entre les necessitats d'importar i les capacitats d'exportació, i a més en el propi ritme de desenvolupament industrial. Això feia molt dependent l'entramat de proveïment, del mercat nacional i de l'espai colonial.

Tot sembla indicar que els anys noranta marcaren un màxim en l'extensió i la complexitat d'aquesta xarxa. L'auge exportador espanyol del darrer quart de segle havia ampliat les possibilitats importadores d'un port estructuralment deficitari amb l'estranger, condicionat per una demanda altament elàstica al creixement econòmic¹²⁷. Per contra, el canvi de conjuntura dels mercats europeus –i especialment del mercat de vi–, les dificultats de l'agricultura interior espanyola i el reforçament del proteccionisme a partir de l'aranzel Cánovas del 1891 haurien de suposar un fre a l'expansió geogràfica dels fluxos d'importació del port català. La posterior pèrdua dels mercats colonials tindria efectes fins i tot més desestructuradors, en afectar els fonaments del sistema de relacions exteriors erigit a mitjans de la centúria.

4.4 La fi dels esquemes comercials del segle XIX?

El canvi de segle va estar acompanyat d'importantes transformacions en el context en què tradicionalment s'havia desenvolupat el comerç portuari de Barcelona. El gir proteccionista de començaments dels noranta es va veure confirmat. Els nivells de protecció expe-

¹²⁶ Serrano Sanz, *El viraje*; Domingo Gallego 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(2), (1996): 371-420.

¹²⁷ Alfonso Herranz i Daniel Tirado, «La Restricción Exterior al Crecimiento Económico Español (1870-1913)», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 14, núm. 1 (1996): 11-49.

rimentaren diverses actualitzacions, no sempre efectives o duradores¹²⁸. Finalment, l'arancel Salvador del 1906 imprimí una orientació més marcadament industrialista, dins d'una estructura fortament protectora. Per la seua banda, la depreciació de la pesseta, que arrencà amb força amb la guerra hispanocubana i continuà amb la derrota espanyola en el conflicte, vingué a més a reforçar els nivells de protecció, permetent al mateix temps abaratir temporalment les exportacions. Malgrat el clima molt menys lliurecanvista imperant en gran part d'Europa, o potser com a conseqüències d'aquest fet, l'economia espanyola va diversificar notablement la distribució geogràfica de les seues vendes exteriors cap a mercats com l'alemany o el nord-americà¹²⁹.

Pel que fa a l'economia catalana, en els primers anys del segle també aconseguí ampliar els seus mercats de col·locació de manufactures. Com veurem, el sector dels teixits de punt, molt intensiu en força de treball, i partint de les parcel·les de mercat conquerides per tèxtil cotoner durant l'auge exportador de finals del vuit-cents, es va demostrar especialment exitós: el 1908 les exportacions representaren el 33,5% de la producció. El *boom* de les vendes exteriors de teixits iniciat en la segona meitat dels vuitanta, sota l'impuls de la reserva reforçada dels mercats colonials, constituí un factor clau per a l'ampliació de les exportacions a altres territoris, així com per explicar la posterior persistència de les vendes¹³⁰.

Tanmateix, des de la perspectiva del comerç exterior en el seu conjunt, no hi ha dubte que les condicions empijoraren notablement. Les exportacions del port de Barcelona travessaren una profunda contracció en valor i en volum a partir de la independència de les antigues colònies. La competència exitosa en mercats oberts per part del sector tèxtil català suposava, sens dubte, una novetat; però no es pot exagerar: la quota catalana en el comerç internacional de teixits era reduïda. A això s'hi afegien les inèrcies, per part de fabricants i comerciants del tèxtil, a l'hora d'obrir-se a nous mercats, associades a la manca d'estructures organitzatives i financeres, així com al costum d'operar en el marc protegit del mercat interior o colonial¹³¹.

¹²⁸ Daniel Tirado, «Protección arancelaria y evolución de la economía española durante la Restauración: un ensayo interpretativo», *Revista de Historia Industrial* (9), (1996): 53-81.

¹²⁹ Antonio Tena Junguito, «Sector exterior».

¹³⁰ Anna Carreras Marín 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*, (2004): núm. 59, 131-156. Mònica Llonch, *Tejiendo en red: la industria del género de punto en Cataluña (1891-1936)*, vol. 4, (Edicions Universitat de Barcelona, 2007).

¹³¹ Marc Prat Sabartès, «Las estructuras comerciales de la industria algodonera catalana: el triunfo de los viajantes en el último tercio del siglo XIX», *Investigaciones de Historia Económica*, 4(12), (2004): 79-110.

Un dels factors més determinants, si no el que més, per entendre la conjuntura d'inicis de segle, almenys des de la perspectiva concreta de Barcelona i el seu comerç marítim, era, evidentment, la pèrdua dels mercats colonials. Tenint en compte la centralitat que l'espai colonial havia jugat en l'articulació de les relacions exteriors catalanes durant bona part del vuit-cents, la desaparició dels mercats captius al Carib i al Sud-est asiàtic havia de fer sentir els seus impactes en el conjunt de l'entramat. De fet, segons les dades recollides a la taula, juntament amb l'absència de ports d'origen a les regions cotoneres de l'Orient Mitjà i el subcontinent indi, que probablement resulta exagerada¹³², el canvi que més crida l'atenció és precisament la nítida reducció del nombre de ports d'origen dels tràfics des del Carib i l'Amèrica Central.

NOMBRE DE PORT D'ORIGEN DELS VAIXELLS ARRIBATS AL PORT DE BARCELONA SEGONS LA REGIÓ, 1910	
Àfrica del Nord i Mediterrània	3
Amèrica Central i Carib	2
Amèrica del Nord	6
Amèrica del Sud	2
Europa Central	1
Europa de l'Est	3
Europa del Nord	6
Europa del Sud i Mediterrània	12
Europa Occidental	18
Sud-est asiàtic	1

FONT: Elaboració pròpia a partir d'un mostreig aleatori del registre del *Diario de Barcelona*.

¹³² Les dades per a aquest any es corresponen amb una mostra i no amb un buidatge complet, de manera que alguns dels ports amb què els vincles d'importació eren més freqüents no hi queden recollits. Segons les estadístiques oficials (i com es pot comprovar en les dades presentades més amunt sobre les importacions espanyoles de cotó), sabem que el 1910 hi hagué importacions d'aquesta fibra tant des de Turquia com des de l'Índia, però també que es va tractar d'un exercici caracteritzat per volums d'importació inusualment baixos des d'aquells territoris, com també des d'Egipte.

Això té a veure fonamentalment amb la caiguda dels tràfics des dels ports cubans o porto-riquenys¹³³. Entre el 1895 i el 1910, les exportacions cubanes a Espanya es reduïren (en termes de valors i segons les xifres oficials) en un 89%. Les de Puerto Rico ho feren en un 78%. Evidentment, els tràfics no cessaren completament, però la caiguda és una mostra palpable de l'impacte que la fi de la dominació colonial tingué en els importacions des de les Antilles. És possible, a més, que una part de les relacions amb les antigues colònies caribenyes quedés oculta pel fet que els viatges transatlàntics amb Mèxic, Panamà o els Estats Units hi feren escala. Per contra, les importacions des de les Filipines es van contraure en menor mesura (27%)¹³⁴.

Pel que fa a la resta de relacions destacades de la xarxa de proveïment, des del punt de vista limitat que es deriva dels vincles amb diferents ports (sense considerar, per tant, l'entitat dels tràfics), es pot dir que mantingueren els seus trets generals, tot i una probable reducció en el nombre total de ports implicats en el complex importador català.

Les arribades des dels Estats Units, que tradicionalment havien estat molt sovint connectades amb els viatges d'exportació a Cuba, continuaren representant una peça clau del comerç exterior. Ara bé, deixaren d'estar sota control majoritari dels interessos comercials i naviliers catalans (o espanyols): els vaixells amb bandera espanyola representaven ara un 37,5% del total, en una posició equiparable amb els de pavelló austrohongarès, i seguits pels vaixells italians i anglesos. De manera que el proveïment de cotó va fer-se molt més dependent dels tràfics transatlàntics d'altres països que feien escala a la capital catalana. Això devia comportar una càrrega afegida al saldo deficitari de la balança per compte corrent que exhibia el Principat amb l'exterior.

D'altra banda, els intercanvis des del Con Sud, i en concret des de l'Argentina, s'enfortiren, vehiculats per vaixells tant espanyols com italians, amb quotes pràcticament igualades.

Els resultats per als vaixells salpats des del port català ofereixen matisos i punts de contrast rellevants. En primer lloc, un nombre molt més reduït de ports de destinació, tant pel que fa als tràfics totals (35) com, encara més, als efectuats amb càrrega (27). Una desproporció general amb l'amplitud de la geografia importadora que, com hem vist, venia de lluny i encara es mantenia. I tanmateix, la comparació entre ports totals de destinació i

¹³³ En la mostra recollida no es registren arribades des dels ports de cap dels dos països, tot i que molt probablement el resultat es veu exagerat pel fet de no ser un recull exhaustiu de les embarcacions arribades, sinó una selecció aleatòria.

¹³⁴ Dades procedents de les Estadístiques del Comerç Exterior.

ports d'arribada dels vaixells amb càrrega presenta unes diferències molt menors que les vistes anteriorment, per al 1880. Tot i que desconeixem l'entitat, el valor i la composició d'aquests tràfics, cal destacar: un equilibri molt més gran a l'Europa Occidental i del Sud, i la presència de tràfics recollits pel mostreig amb regions com l'Orient Mitjà, l'Europa de l'Est i l'Àfrica del Nord.

Pel que fa a les relacions amb l'antic espai colonial, també hi consten la pervivència dels fluxos d'exportació cap a les Filipines i vincles amb Cuba, si bé molt menors que en les dècades prèvies i més concentrats geogràficament en el segon cas¹³⁵. L'antiga colònia va continuar representant un mercat per a l'exportació i mantingué quotes significatives en les vendes exteriors de l'economia catalana. Especialment, en un sector d'alt valor afegit, com eren els teixits de colors, les exportacions cresqueren ostensiblement, malgrat competir en un mercat obert, gràcies a una estratègia de diferenciació, així com a un factor d'*histèresi* (és a dir, permanència o creixement en un mercat derivada de la presència prèvia en aquest)¹³⁶.

Segons les estadístiques oficials, el nombre d'embarcacions sortides d'Espanya en direcció a Cuba es mantenia, el 1910, pràcticament en el mateix nivell que quinze anys abans (575 i 572 vaixells, respectivament). No obstant això, també és cert que, en termes agregats, les exportacions s'enfonsaren: des del 1895 es reduïren un 60% en valor. La suma dels productes més importants en els tràfics dels darrers anys de domini colonial en termes de quantitats físiques caigué un 64%.¹³⁷

¹³⁵ En la mostra només hi consten arribades al port cubà de Manzanillo.

¹³⁶ Carreras Marín i Blasco, «Las exportaciones de España». Vegeu també: Anna Carreras Marín, «El mercado internacional de tejidos de algodón en 1913 y la industria española», *Revista de Historia Económica* (2001): núm. extr.

¹³⁷ Hi he reunit els 16 productes que, en les exportacions del 1895, superaven les 1.000 tones: materials de construcció, sal comuna, sabó, espelmes, teixits de cotó, sacs, paper (de les diverses classes), botam, ar-ròs, farina, cigrons, llegums secs, hortalisses, oli, vi i conserves alimentàries. Conjuntament, les exportacions d'aquests productes d'Espanya a Cuba passaren de 153,3 milions de quilos a 55,3.

**NOMBRE DE PORTS DE DESTINACIÓ DELS VAIXELLS SORTITS
DEL PORT DE BARCELONA SEGONS LA REGIÓ (1910)**

	Pel total de vaixells sortits	Pels vaixells sortits amb càrrega
Àfrica del Nord i Mediterrània	2	1
Amèrica Central i Carib	4	4
Amèrica del Nord	2	2
Amèrica del Sud	3	3
Europa Central	1	1
Europa de l'Est	1	1
Europa del Nord	1	0
Europa del Sud i Mediterrània	8	4
Europa Occidental	10	8
Golf de Guinea	1	1
Orient Mitjà	1	1
Sud-est asiàtic	1	1

FONT: Elaboració pròpia a partir d'un mostreig aleatori dels registres del *Diario de Barcelona*.

Més enllà dels tràfics amb els antics territoris colonials, el resultat general més destacable és que els tràfics d'exportacions des de Barcelona semblen haver ampliat la seua xarxa, penetrant nous mercats i arribant a nous ports. Si es comparen aquestes dades amb les del 1880, la ràtio entre ports de destinació amb càrrega i ports de destinació totals passà de 0,39 a 0,77. És possible que la pèrdua dels mercats colonials suposés un estímul a la diversificació geogràfica i als esforços per entrar en nous mercats? Segons Carles Sudrià, aquest hauria estat el cas si més no en les exportacions de tèxtils¹³⁸. En acabar-se els efectes conjunturals positius que proporcionà la depreciaió de la pesseta, immediatament després de la independència de les colònies, la *Mutua de Fabricantes de Tejidos, reguladora del mercado y exportación*, concentrà els esforços col·lectius de l'empresariat del sector cotoner. L'objectiu era estimular l'exportació mitjançant un sistema de primes, que pretenien sobretot donar resposta als problemes de saturació del mercat nacional.

¹³⁸ Sudrià, «La exportación en el desarrollo».

L'esforç tingué un èxit considerable però molt efímer que, tanmateix, permeté col·locar excedents, especialment, en els mercats turc i argentí. És probable que els resultats referents a l'arribada de vaixells amb càrrega a un port de l'Orient Mitjà (Istanbul, en concret) hi estiguen relacionats. En tot cas, les exportacions al mercat turc representaren una experiència de caràcter puntual.

El que sabem del cert és que el volum i el valor de les exportacions agregades del port es va contraure de manera contundent a partir del 1898. També sembla clar que les relacions amb les colònies antillanes, que havien constituït un eix vertebrador del sistema de relacions exteriors, experimentaren un retrocés molt clar i perderen gran part de la seua centralitat en els esquemes comercials. El que en podem concloure és que probablement les exportacions es diversificaren en un context de contracció dels volums i els valors, compensant així en part els impactes del retrocés en els mercats antillans.

Al mateix temps, la geografia de les importacions, molt més extensa i de major entitat, patí modificacions considerables en alguns dels seus eixos gravitatoris, mentre una part dels tràfics tradicionalment conduïts per vaixells espanyols passaven a mans d'altres marines. En conjunt tot fa pensar que l'amplitud d'aquesta xarxa minvà lleugerament, concentrant-se més en uns pocs països i ramals. En qualsevol cas, es frenà el procés de creixement horitzontal sostingut que havia experimentat des de mitjans del segle XIX.

4.5 Conclusió

Què es pot concloure d'aquest repàs a l'evolució de la geografia del comerç marítim al llarg de la segona meitat del llarg segle XIX?

Dues són les conclusions immediates al respecte. La primera és la notable estabilitat que exhibiren els eixos més destacats del comerç exterior del port català. El sistema de relacions que emergí a partir del segon terç de la centúria, basat en una combinació exitosa entre comerç colonial, exportacions vinateres i importacions de cotó en el seu eix americà, i en la demanda de combustible, maquinària i béns intermedis a les principals economies europees, demostrà una gran persistència, almenys fins a la pèrdua dels principals dominis colonials. Cosa que havia de donar forma als trets estructurals del comerç exterior del port a llarg termini. Entre els quals, la posició estructuralment deficitària i la forta dependència dels mercats colonials.

La segona conclusió té a veure amb el nítid eixamplament de la geografia de les importacions. Una tendència clara a la multiplicació dels vin-

cles amb múltiples ports en algunes de les regions amb què els intercanvis eren més intensos. I, sobretot, la incorporació de noves relacions: amb països i territoris amb els quals, si més no a mitjans de la centúria, no existien lligams sòlids o aquests eren de molt escassa entitat. El perímetre d'origen dels tràfics arribats a Barcelona s'expandí sobretot en direcció est, incorporant nous fluxos des de l'Europa oriental, Egipte, l'Orient Mitjà, l'Índia, les Filipines o Indonèsia. Aquesta ampliació també es produí en altres direccions, cap a més regions o països d'Escandinàvia i el Bàltic, el Canadà o el golf de Guinea. De manera que, si interpretem el concepte de globalització en el seu significat potser més habitual, com la multiplicació de les connexions econòmiques a escala planetària i la formació de cadenes productives transnacionals, és indubtable que el mot resulta ben escaient per a la trajectòria seguida pel comerç marítim barceloní en aquestes dècades.

Aquest moviment d'expansió horitzontal dels fluxos d'importació contrastà amb les limitacions de les exportacions per penetrar en nous mercats; un problema que es feia evident en l'elevada proporció de vaixells sortits en llast. El desequilibri existent entre la geografia importadora i l'exportadora era potencialment problemàtic en diversos sentits. D'una banda, pel fet d'encarir potencialment els nòlits dels tràfics d'importacions davant l'absència de retorns. De l'altra, perquè això es traduí en el fet que gran part dels nous tràfics foren conduïts sota bandera estrangera, a mesura que el port de Barcelona es veia integrat en les xarxes internacionals de distribució. Uns situació que, entre d'altres, havia d'agreujar el dèficit de la balança per compte corrent, pel pagament de serveis de transport. Per últim, perquè des del punt de vista comercial, multiplicava el dèficit amb un nombre creixent de països i regions, que calia compensar i finançar. Si bé la posició de clar superàvit de l'economia catalana amb la resta d'Espanya i amb els mercats colonials va permetre aprofundir en les tendències al creixement geogràfic de la xarxa, i la diversificació dels punts d'importació, és evident que això suposava un obstacle per a un ulterior desenvolupament. El tombant de segle, amb la fi de l'auge exportador espanyol i la pèrdua dels mercats colonials, va modificar substancialment el funcionament d'aquesta estructura comercial. La pèrdua dels vells mercats colonials i la generalització del proteccionisme a Europa (Espanya inclosa) es van traduir en una contracció suau de la xarxa d'importacions i, en contrast, impulsà una certa diversificació territorial dels fluxos d'exportació, compatible amb la seua caiguda en termes agregats de valor i volum. Això planteja la hipòtesi que, si bé els mercats colonials constituïren una de les peces clau del creixement comercial, a llarg termini desestimularen els esforços per ampliar la xarxa d'exportacions que podien haver permès de reequilibrar parcialment la situació.

Per últim, pel que fa als factors explicatius d'aquest procés d'ampliació geogràfica de les relacions comercials, cal considerar la interacció de múlti-

ples processos. Tant la política comercial com, especialment, la navegació a vapor, gaudeixen d'una prioritat explicativa, en abaratir els costos d'importació des de regions allunyades i incrementar la capacitat de càrrega. De fet, les transformacions en aquests àmbits suposaren sovint veritables punts d'inflexió: la fi de la prohibició d'importar cereals a Espanya, l'obertura del canal de Suez (amb els estímuls que en derivaren cap a la navegació a vapor) o l'establiment de línies oficials subvencionades entre Barcelona i les Filipines o Fernando Poo en serien alguns dels més significatius. Com ha demostrat Luigi Pascali¹³⁹, en el període 1870-1914, l'establiment de rutes de navegació a vapor entre dos ports o països es traduí, en general, en increments molt importants dels fluxos comercials bilaterals.

Tanmateix, i al costat d'aquests factors, resulta imprescindible prendre en consideració aquells aspectes més pròpiament lligats a la transformació de l'oferta i el creixement de la demanda importadora. Pel que fa als primers, el procés de formació dels mercats internacionals de productes clau en la globalització comercial vuitcentista, com el cotó i els cereals, no estigué absent d'aspectes que anaven més enllà de la resposta automàtica dels agents econòmics a les oportunitats que les reduccions de les barreres al comerç (institucionals o físiques) feien possibles. Les intervencions polítiques i geopolítiques, i l'acció decidida de potents conglomerats comercials i financers que impulsaven la comercialització agrícola, formaren part d'aquests processos. El seu resultat, sovint, se saldà en una completa transformació de l'estructura socioproductiva, protagonitzada per la producció per al mercat i per les pressions financeres i competitives sobre els productors. El creixement del comerç internacional de *commodities* difícilment es pot entendre sense considerar les reaccions a la interrupció conjuntural dels tràfics des dels Estats Units, i la reestructuració del panorama cotoner mundial posterior a l'abolició de l'esclavitud en aquell país. I tampoc sense la construcció d'una infraestructura com el canal de Suez, amb un caràcter geopolític de primer ordre. De la mateixa manera, l'expansió de la producció de cereals, integrada en un mercat internacional, o el proveïment de nous productes (la cendra, per exemple) i de matèries primeres per a les economies industrialitzades, formà part d'un procés de reconfiguració de l'economia mundial en què les majors facilitats per als intercanvis a llarga distància formaren part d'un ventall ampli d'estímuls i pressions.

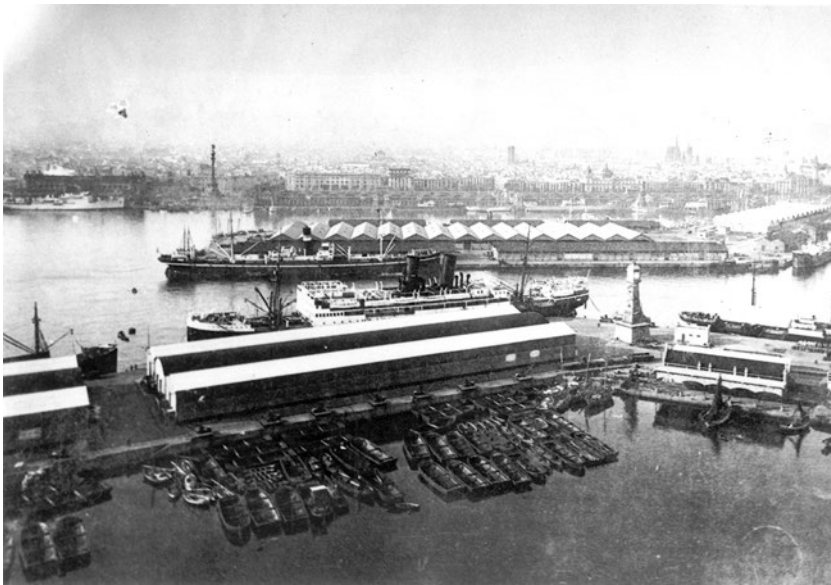
Pel que fa al segon tipus de factors, l'extensió i complexitat de la xarxa importadora barcelonina és difícilment destriable dels desenvolupaments

¹³⁹ Luigi Pascali, «The wind of change: Maritime technology, trade, and economic development», *American Economic Review*, 107(9), (2017): 2821-54.

socioproductius i el perfil d'especialització que marcaren l'evolució de l'economia regional, en consonància amb el que s'esdevenia en altres països propers, alguns dels quals jugaren un lideratge indiscutible en la promoció de l'esmentada globalització. Aquests aspectes, que expliquen la vitalitat i consistència a llarg termini de la demanda importadora de Barcelona, hauran de centrar la meua atenció en les pàgines que segueixen.



Vista del port de Barcelona. (MMB)



Vista aèria del moll de Balears de Barcelona, amb el vapor *Magallanes* de la Cía. Trasatlántica, 1930 - 1935. (MMB)

5. El port industrial i urbà

Com hem vist, els fluxos de mercaderies des de l'estranger constituïren el component més destacat dels tràfics portuaris de Barcelona durant la segona meitat del segle XIX llarg i, de fet, durant pràcticament tota la centúria. La demanda d'importacions va ser el principal motor del dinamisme comercial i també l'estímul fonamental de l'expansió de la xarxa global d'intercanvis en què es va traduir el procés de creixent obertura a l'exterior: no tan sols del port, sinó de l'economia catalana del període.

En aquest sentit, l'auge sense precedents del comerç exterior en particular, i dels intercanvis marítims en general, era indestriable de les transformacions socioeconòmiques que tingueren lloc en aquest període cabdal a l'*hinterland* més immediat del port: la ciutat de Barcelona i el seu entorn proper. Tant la globalització dels tràfics com la posició destacada de la capital catalana dins del sistema portuari espanyol i de la Mediterrània occidental són difícils d'entendre al marge de la naturalesa industrial i urbana del port.

Afirmar que el de Barcelona era un port industrial i urbà podria semblar d'entrada banal, però aquest rerefons havia de tenir implicacions decisives.

En primer lloc, i pel que fa a les relacions entre la infraestructura portuària i el seu entorn urbà, alguns autors han proposat diverses tipologies i gradacions basant-se en: les dimensions econòmiques i poblacionals de la ciutat; el paper del port en els tràfics nacionals i internacionals, i el seu pes relatiu en el funcionament de l'economia urbana en el seu conjunt. Es podria distingir així entre poblacions costaneres, ciutats marítimes, grans ciutats amb port, centres del comerç global (*hubs*) o grans portes d'entrada en què la funció portuària (sovint d'abast continental) és clarament preponderant en relació amb el seu *hinterland* urbà. El cas de Barcelona seria el d'una gran ciutat portuària, marcada per un notable equilibri entre el desenvolupament d'unes activitats marítimes internacionals molt significatives i el d'una ciutat amb un considerable pes econòmic i demogràfic¹⁴⁰. És a dir, el d'un gran port urbà, en què la dinàmica de creixement i concentració tant demogràfica com econòmica de l'entorn hauria anat de la mà del seu posi-

¹⁴⁰ Vegeu: Cesar Ducruet, «The Port City in a Multidisciplinary Analysis», dins: Josep Alemany i Riccardo Bruttomesso (eds.), *The Port City of the XXIst Century: New Challenges in the Relationship between Port and City* (RETE, 2011), 32-48. Malgrat que l'autor desenvolupa aquesta tipologia per a les ciutats portuàries del segle XXI, els seus estudis també s'han centrat en la segona meitat del segle XIX.

cionament en la creixent xarxa d'intercanvis globals. Alguns dels canvis més significatius en les relacions exteriors del port al llarg de la segona meitat del vuit-cents tingueren a veure, precisament, amb la dinàmica d'expansió urbana, amb el consegüent creixement de la demanda de consum.

En segon lloc, malgrat que la revolució industrial és potser el fenomen decisiu per entendre la història del període, tant des de la perspectiva de l'economia catalana com, de fet, de l'economia internacional i el mercat mundial, la seua distribució territorial i els impactes econòmics altament desiguals constituïrien un fet tant o més rellevant que la industrialització mateixa.

El model de port industrial no va ser la norma a nivell planetari. Sobretot si es prenen en consideració alguns dels ports que protagonitzaren de manera més clara els intercanvis globals i se situaren en les primeres posicions per les seues dimensions físiques i volums de tràfic. Londres o Nova York desenvoluparen activitats industrials i nuclis manufacturadors, molt sovint associades a les darreres fases de transformació dels productes arribats per via marítima. Però la matriu dels seus intercanvis estigué determinada per altres factors. En el cas de la capital britànica, el seu paper d'*entrepôt* mundial juntament amb el dinàmic mercat de consum urbà-metropolità i nacional, constituïren estímuls molt més decisius. Per la seua banda, el desenvolupament del port de Nova York estigué estretament lligat al paper exportador, especialment en la fase d'auge dels fluxos de cereals americans cap a Europa en el darrer terç de segle, així com al desenvolupament del mateix mercat urbà i regional¹⁴¹.

A això caldria afegir-hi l'auge extraordinari del comerç marítim internacional en territoris especialitzats en l'exportació de productes primaris, ciutats portuàries colonials o enclavaments per a les exportacions europees a llarga distància. Hong Kong, Singapur, Bombai, Buenos Aires, l'Havana i tants altres nodes dels grans intercanvis mundials no van viure, com és sabut, un desenvolupament basat en l'ascens d'un entorn industrial. Això no obstant, cap d'ells no va ser aliè als efectes globals de l'emergència de la fàbrica moderna: les noves demandes de matèries primeres per a la indústria i d'aliments per al proletariat o la població urbana en general; la nova oferta globalitzada de manufactures europees, i la reestructuració geogràfica de la producció mundial¹⁴².

¹⁴¹ Jean Heffer, *Le Port de New York et le Commerce Extérieur Américain, 1860-1900*, núm. 25 (1986). Publications de la Sorbonne; Osterhamme, *The transformation*.

¹⁴² Gérard Le Bouedec, «Économie atlantique et profil des villes-ports en Europe (xvii^e-xix^e siècles)», dins: Guy Saupin (ed.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au xx^e siècle* (Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006), 45-56; César Ducruet, «Mapping Global Urban Interactions: Maritime Flows and Port Hierarchies since the Late Nineteenth Century». *Globalization and World Cities (GaWC) Research Bulletin* (2013): 429.

Per tant, si bé l'adveniment del sistema fabril modern va ser un dels factors essencials de l'explosió comercial vuitcentista i de l'emergència del mercat mundial capitalista, no permet tanmateix explicar la trajectòria concreta dels diversos ports. Almenys en la mesura que la majoria de regions del món no s'industrialitzaren en aquestes dècades; algunes fins i tot patiren un procés de declivi de la manufactura tradicional. Però tampoc tots els nuclis industrials establiren relacions similars amb el mercat intern, amb el comerç exterior o amb altres branques productives.

L'estudi dels patrons regionals d'industrialització a l'Europa dels segles XVIII i XIX ha permès distingir entre diversos tipus ideals (que a la pràctica donaren lloc a diverses combinacions). El desenvolupament de la manufactura a partir de l'estímul d'un mercat de consum urbà; el sorgiment d'indústries lligades a la presència de materials estratègics, com el carbó o els minerals metàl·lics; la protoindústria rural, o els nuclis fabrils lligats a la presència de salts d'aigua aprofitables com a font d'energia, haurien estat l'origen de models de desenvolupament industrial molt distints. I el que és més important per a l'estudi del comerç portuari: estigueren associats a patrons de relacions comercials ben diferents. El cas català barrejaria, de fet, alguns elements d'aquestes diverses tipologies. Tanmateix, l'empremta de Barcelona com a nucli urbà i ciutat portuària resultaria a la llarga la més destacada¹⁴³.

Tant el creixement dels tràfics marítims com el posicionament del port en el marc de les xarxes nacionals i internacionals mantingué una estreta relació amb les necessitats immediates (de proveïment, especialment) i estratègiques (l'aposta pel proteccionisme industrialista per part de la burgesia local) del desenvolupament del sistema fabril a la ciutat i al país.

Això permet entendre, per exemple, les diferències amb la trajectòria, el patró d'especialització i les relacions amb l'*hinterland* respecte dels altres grans centres portuaris de l'oest de la Mediterrània: Gènova i Marsella. Gènova cresqué com un *entrepôt* internacional, molt abocat a l'activitat pròpiament comercial i de vocació lliurecanvista. Marsella desenvolupà característiques intermèdies, sumant al seu rol de gran port colonial francès el d'intermediació en els tràfics globals, i desenvolupant en el seu entorn una manufactura molt lligada a un mercat urbà dependent de la mateixa condició portuària de la ciutat. El port de Barcelona, en canvi, mantingué, al llarg de la segona meitat del segle, la seua funció de vincle amb els mercats globals d'una indústria dependent d'un mercat fortament protegit. Un clar

¹⁴³ Jordi Maluquer de Motes, *Història econòmica de Catalunya. Segles XIX i XX* (Barcelona, Universitat Oberta de Catalunya, Proa, 1998).

contrast, doncs, entre un gran port gairebé sense indústria, un port que generà un cert grau d'industrialització al seu voltant, i en definitiva, un port, el barceloní, subordinat en gran mesura als dictats de la indústria orientada al consum intern¹⁴⁴.

També en el marc del sistema portuari espanyol, el de la capital catalana adquirí característiques ben peculiars en comparació amb altres ports. Entre els principals nodes dels tràfics marítims espanyols, hi abundaren els grans ports d'exportació agrícola o alimentària (com Santander o València, entre d'altres); minera (el de Huelva, per exemple); alguns de molt abocats a la seua funció dins dels intercanvis de cabotatge (Sevilla) o d'altres de marcats per la importació de béns de consum final, fonamentalment (com Cadis). Fins i tot el de Bilbao, que acabaria emergint com l'altre gran port industrial espanyol de finals del segle XIX i començaments del XX, presentava característiques molt distintes, atesa l'especialització productiva del seu *hinterland* en una indústria no orientada als béns de consum i el seu paper complementari en l'exportació de mineral de ferro a gran escala. Les característiques del port barceloní, en canvi, restaren molt lligades tant a la formació d'un dinàmic mercat urbà com a la presència determinant d'una indústria protagonitzada pels béns de consum¹⁴⁵.

En resum, el cicle d'auge del comerç portuari que visqué Barcelona entre aproximadament els anys trenta del segle XIX i els inicis de la Gran Guerra respongué, en primera instància, al caràcter urbà i industrial del port, i per tant als complexos processos de transformació que tingueren lloc en el seu *hinterland* més immediat. En aquesta doble condició, urbana i industrial, és convenient incidir primerament en la segona d'aquestes característiques. El sorgiment del sistema fabril, les seues limitacions i la seua complicada trajectòria mereixen una certa preeminència explicativa en la mesura que no tan sols tingueren un pes més decisiu en el volum i el valor dels tràfics. També condicionaren de manera més evident l'entramat de relacions comercials. De fet, constituïren el factor decisiu de la impressionant expansió econòmica i demogràfica de la ciutat mateixa.

¹⁴⁴ Laura Calosci, *Nacionalismo Económico y Comercio Mediterráneo: Pensamiento y Acción de la Junta de Comercio de Barcelona (1763-1847)* (Barcelona, Fundació Ernest Lluch: 2007); Marnot, *Les grands ports*.

¹⁴⁵ Vegeu: Maluquer de Motes, *Història Econòmica*. Aquesta tipologia superficial es constata a partir de les Estadístiques de Comerç Exterior i de Comerç de Cabotatge, però pot ser complementada amb estudis comparatius com: Esperanza Frax Rosales, *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934* (vol. 2) (Banco de España, Servicio de Estudios, 1981), i Daniel Castillo-Hidalgo i Jesús M. Valdaliso, «Puertos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica: movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)», *Phicaria* (2016): IV Encuentros Internacionales del Mediterráneo.

5.1 Les importacions industrials com a factor de dinamisme del comerç exterior

Maluquer de Motes ha proposat tres grans etapes inicials en el creixement econòmic modern a Catalunya, estretament lligat al sorgiment de la indústria. Aquestes fases, al seu torn, podrien dividir-se en subperíodes marcats per punts d'inflexió i conjuntures crítiques¹⁴⁶.

1. La primera etapa s'hauria iniciat en la primera meitat del segle XVIII i hauria finalitzat pels volts del 1840. Sobre la base d'un mercat intern en creixement, a partir del progrés de la divisió del treball a escala regional i la comercialització agrària es posaren les bases per al sorgiment d'una indústria moderna. El dinamisme de la indústria pionera del cotó, veritable «sector payoutador», hauria d'impulsar en el futur el sorgiment i modernització progressiva d'altres sectors industrials. Aquest llarguíssim període no estigué caracteritzat, evidentment, per una evolució de caràcter lineal. El desenvolupament manufacturer es veié interromput dràsticament per les convulsions que marcaren la fi del segle XVIII i l'esfondrament de l'Antic Règim a Espanya. Un clar punt d'inflexió en aquesta evolució estaria constituït per la represa inicial dels anys vint i, de manera molt més sòlida, en els anys trenta.

2. La segona etapa aniria del 1840 al 1891. Els trets més decisius d'aquest mig segle haurien estat la consolidació de la industrialització, la formació de nous sectors industrials i l'assumpció per part del sector cotoner d'un paper de pol de creixement: capaç d'exportar a altres mercats extraregionals, de determinar el funcionament de l'economia catalana i de la demanda interna i de generar *spill-overs* i encadenaments. Aquesta etapa estigué, al seu torn, molt marcada per conjuntures diverses i alguns clars punts d'inflexió: canvi de signe en la política comercial a partir del 1868; crisis industrials en els anys seixanta i en la segona meitat dels vuitanta, i expansió exportadora dels sectors manufacturers a partir de finals d'aquella dècada.

¹⁴⁶ De fet, es tractaria de sis etapes, però la quarta, la cinquena i la sisena es correspondrien plenament amb la història econòmica del segle XX (ibid.)

3. La tercera etapa s'hauria allargat des del 1891 fins al 1930 i s'inicià amb el tomb proteccionista de la política comercial. Hauria estat marcada, des del punt de vista de l'estructura productiva, per un clar procés de diversificació industrial (que s'accelerà entrat el nou-cents). En aquesta etapa destacà l'ascens de branques de nous tipus, en general molt més intensives en capital i tecnologia: energètica, cimentera, química i metal·lúrgica. La pèrdua de les colònies significà, en molts sentits, un clar punt d'inflexió (d'efectes contraposats), així com, evidentment, l'esclat de la Guerra Mundial i les transformacions posteriors, que escapen a l'abast temporal d'aquest estudi.

Aquesta periodització esquemàtica permet contextualitzar la relació entre comerç exterior i indústria a Catalunya. L'inici de la moderna industrialització a Catalunya es podria datar en la dècada dels trenta del segle XIX, i tingué en la instal·lació i posada en funcionament de la primera màquina de vapor a la fàbrica Bonaplata, el novembre de 1833, el seu punt de partida simbòlic. L'efímera existència d'aquesta instal·lació pionera, destruïda per un incendi luddita el 1835 en el context de les primeres bullangues, li havia de conferir un cert caràcter premonitori: anticipant tant el progrés tecnològic i la mecanització com una conflictivitat social de nou tipus. Dues cares de la moneda de la societat que tot just emergia.

Però, independentment de la sort d'aquesta fàbrica concreta, des de mitjans dels anys trenta i, especialment, en les dues dècades posteriors, s'assistirà a una completa transformació del funcionament de la manufactura tèxtil, especialment en el sector cotoner, que havia de fer sentir les seues reverberacions en el conjunt de l'entramat socioeconòmic¹⁴⁷.

Entre el tercer decenni del segle i els inicis dels anys seixanta, Catalunya assistí a un procés de ràpida mecanització i de concentració geogràfica del teixit productiu manufacturer: en diverses poblacions costaneres i, fonamentalment, a Barcelona i el seu entorn. Els progressos en la formació de capital i l'adaptació de les noves tècniques estigueren liderats en aquests anys, de manera gairebé exclusiva, per la indústria cotonera. El creixement d'aquest subsector tèxtil, en paral·lel amb la conquesta del mercat nacional, va ser en molts sentits el de la indústria moderna a Catalunya i a Espanya en el seu conjunt. Amb tot, en el subsector tradicional de la llana, d'històrica importància en el desenvolupament manufacturer en segles previs, s'asajaren també els primers intents d'adopció de la màquina de vapor, en-

¹⁴⁷ Nadal, *El fracaso*.

trant en la fase inicial d'un procés d'industrialització menys impressionant i de caràcter més gradual¹⁴⁸.

El segon terç de segle veié també consolidar-se un nou patró de relacions externes, articulades en bona mesura sobre els tràfics cotoners, que havien de constituir la principal partida d'importació al llarg de tota la centúria. El comerç exterior del país quedà així associat de manera molt clara a l'adquisició de la principal matèria primera de la indústria líder. Com han explicat Josep Maria Fradera i Francesc Valls, i he pogut assenyalar en altres punts d'aquest treball, els estímuls comercials i la reconfiguració del sistema d'intercanvis marítims, impulsada per la necessitat de donar sortida a la producció vinícola, constituïren un impuls decisiu per al desenvolupament del sector fabril en les seues primeres fases¹⁴⁹. Un cop en funcionament els mecanismes del creixement industrial, aquest adquirí una dinàmica pròpia i sostinguda en el temps, que havia de condicionar el rumb i l'estructura dels intercanvis catalans, tant amb Espanya com amb l'estranger. El de Barcelona es configurà com un port de marcat perfil industrial, cosa que tingué el seu reflex tant en la composició de les eixides per cabotatge (substituïdes parcialment i de manera progressiva pels tràfics ferroviaris) com sobretot, i de manera molt més permanent, en les importacions des de l'estranger.¹⁵⁰

Malgrat que no disposem de dades anuals desagregades sobre els valors del comerç exterior abans del 1862, sabem que el ritme de creixement de les importacions de cotó, que dominaven la demanda industrial, va assolir els seus màxims entre finals de la dècada dels trenta i la primera meitat dels anys cinquanta¹⁵¹. De manera que devien suposar un dels primers factors de creixement dels intercanvis exteriors, si no el primer. El carbó, que anà guanyant importància a mesura que avançava la mecanització, suposà un altre dels motors destacats de la importació barcelonina.

Tanmateix, la situació canvià dràsticament amb la llarga conjuntura adversa per la qual travessà el sector cotoner, i el conjunt de l'economia catalana, a partir de finals dels cinquanta: encadenant problemes inicials de sobreproducció industrial, amb el dramàtic xoc d'oferta de la fam de cotó i, posteriorment, la crisi financera del 1866. Això va fer que, durant més d'una dècada, les entrades d'*inputs* productius experimentaren una atonia inusual.

¹⁴⁸ Jordi Malquer de Motes, «El índice de la producción industrial de Cataluña: una nueva estimación (1817-1935)», *Revista de Historia Industrial* (5), (1994): 45-72; Josep Maria Benaül, *La indústria tèxtil llanera a Catalunya, 1750-1870. El procés d'industrialització al districte industrial de Sabadell-Terrassa* (Tesi doctoral, Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 1991).

¹⁴⁹ Fradera, *Indústria i mercat*; Valls, *La Catalunya Atlàntica*.

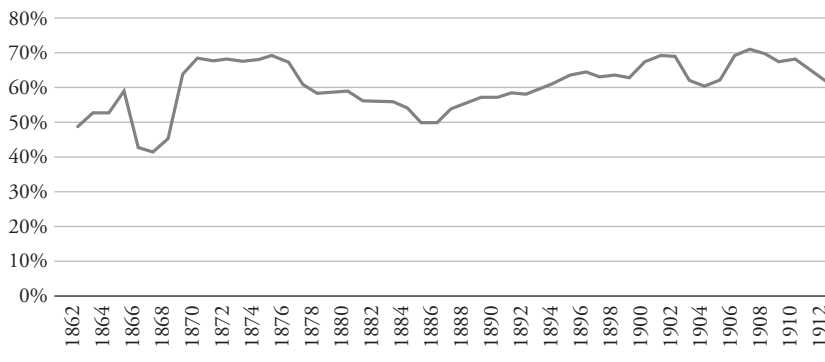
¹⁵⁰ Carreras i Yáñez, «El puerto industrial».

¹⁵¹ Nadal, *El fracaso*.

Des de finals dels anys seixanta, amb la fi de les dificultats externes per al proveïment de fibra i l'establiment de l'aranzel Figuerola, que inaugurava una etapa de relativa obertura en la política comercial, el pes dels *inputs* industrials es recuperà. En els cinquanta anys posteriors se situà entre la meitat i els dos terços del valor total de les importacions.

Així ho expressa el gràfic següent. Hi he representat la quota agregada d'un conjunt de productes seleccionats per la seua relació amb les cadenes productives del complex industrial. Aquest grup de partides inclou les distintes fibres tèxtils (cotó, llana, lli, cànem, pita, abacà, jute i seda); els fils i filats; ferros, acers i coures poc elaborats (en lingots, barres, planxes, tubs i fil d'aram); productes químics, tints i adrogueria; producte vegetal; cuirs; carbó vegetal i mineral, i maquinària i peces. No hi he inclòs partides que també podien constituir altres matèries primeres significatives per a la indústria, com la fusta (amb tota probabilitat, més vinculada a la construcció d'edificis i infraestructures viàries) o els cereals (matèria primera de la indústria farinera, però que he considerat associats directament a la demanda de consum). De manera que, en funció dels criteris de selecció, el pes relatiu dels *inputs* podria haver estat fins i tot superior.

**QUOTA DELS INPUTS INDUSTRIALS SELECCIONATS
SOBRE LES IMPORTACIONS A PREUS CORRENTS OFICIALS.
EN MITJANES TRIENNALS (1862-1913)**



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior.

La trajectòria seguida per les importacions orientades al consum productiu estigué marcada per un fort creixement des de finals dels anys seixanta, en el context de reducció dels costos aranzelaris i recuperació de l'oferta de cotó en floca. Posteriorment, des del 1876-1878 experimentà

una contracció relativa que es perllongà, amb menor intensitat, durant una dècada. Aquesta evolució respongué a diverses causes. En primer lloc, la frenada inicial de les importacions de cotó, després del ràpid repunt que seguí al restabliment de l'oferta internacional. En segon lloc, amb l'obertura de la connexió ferroviària amb França, la circulació per Portbou absorbí una part dels tràfics dirigits a la indústria regional en renglons com els cuirs crus o el carbó (tot i que els volums foren força més baixos que els arribats per via marítima a la capital) i, de manera molt destacada, la llana. Cal afegir-hi la situació de crisi industrial que marcà els anys 1884-1888. Però, fonamentalment, la caiguda d'aquesta quota a mitjà termini respongué al fort creixement de la resta d'importacions, majoritàriament béns de consum, que segons les xifres oficials s'expandiren a un 6,1% anual en comparació amb una taxa de l'1,7% per als béns d'ús productiu.

A partir del 1887, aquest conjunt de productes liderà novament el creixement agregat de les importacions. La reactivació de l'activitat lligada a l'exportació de manufactures a les colònies i el proteccionisme vigent des del 1891, que permeté superar els efectes de la competència externa, expliquen en gran mesura aquest comportament. En conseqüència, la quota de les importacions industrials cresqué de manera sostinguda fins a començaments del segle xx, amb l'excepció de la segona meitat dels noranta, quan el sector travessà una nova crisi.

El canvi de centúria coincidí amb un fort repunt d'aquestes partides, probablement afavorit pels fluxos de capitals arribats des de les colònies perdudes el 1898, i de la repatriació dels contingents militars, que potenciaren la demanda interna i la inversió ¹⁵². La dècada prèvia a l'esclat de la Gran Guerra estigué marcada per una evolució oscil·lant d'aquest component, que, en qualsevol cas, continuà fluctuant sobre el 60-70% del total.

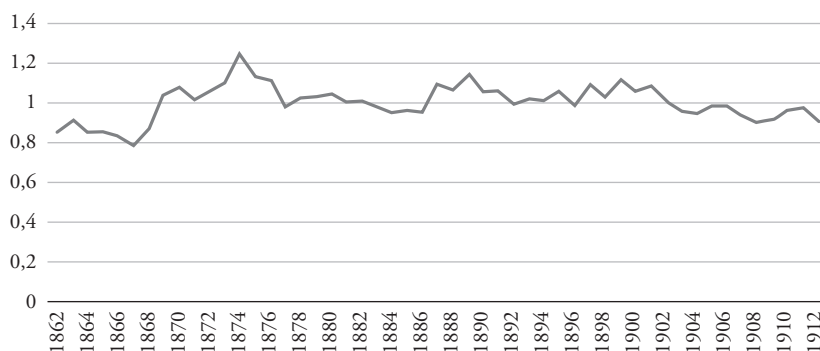
És evident, per tant, que una proporció molt significativa del comerç exterior del port responia de manera prioritària als ritmes i la trajectòria seguida per la indústria. Aquest no n'era l'únic condicionant, en el curt i mitjà termini. Però el creixement del sector secundari i l'expansió del comerç d'importació seguiren trajectòries molt similars a llarg termini.

La comparació entre l'evolució de les importacions d'*inputs* productius, deflactades amb preus del 1910, i la de la producció industrial, així ho fa palès. S'hi observa, com a principal excepció, una fase de clara divergència en les trajectòries entre el 1868 i el 1875 que respon a les causes ja esmentades: restabliment dels nivells d'oferta internacional de cotó en floca i

¹⁵² Jordi Maluquer de Motes, *España en la crisis de 1898. De la Gran Depresión a la modernización económica del siglo XX* (Barcelona: Península, 1999).

rebaixes aranzelàries que afavoriren l'ampliació de les importacions a renglons tradicionalment poc significatius en el comerç exterior, com és el cas de la llana. Superat aquest repunt, i al llarg del darrer quart de segle, el creixement va ser molt semblant, si se n'exceptua el major ritme adquirit per les importacions a finals dels anys vuitanta.

RÀTIO ENTRE ELS ÍNDEXS DE LA IMPORTACIÓ D'INPUTS (A PREUS DEL 1910) I DE LA PRODUCCIÓ INDUSTRIAL (BASE DELS ÍNDEXS = 1863-1913)



FONT: Elaboració pròpia en base a les Estadístiques del Comerç Exterior i Maluquer de Motes (1994).

Cal tenir en compte, en tot cas, que la variació en el valor agregat d'aquestes importacions responia també a efectes de composició, ja que el valor dels diversos béns i renglons era, lògicament, diferent. Així, per exemple, en 1887-1891 es produí una de les fases alcistes més destacades de la importació de béns d'equip de la segona meitat del segle. L'altra qüestió que cal notar és la tendència a la baixa de la ràtio entre tots dos indicadors des d'inicis del segle xx. És possible que això reflectira una certa reducció de la dependència exterior del complex productiu, lligada a l'ascens de noves branques industrials, així com als efectes del proteccionisme en renglons com el carbó o els químics.

Els paral·lelismes observats reflectien l'estreta dependència estructural del sector secundari respecte dels mercats exteriors. Dependència que abastava des del combustible i les matèries primeres fins a béns intermedis i d'equip.

L'estreta vinculació entre comerç exterior i demanda industrial va conformar una de les característiques estructurals de les relacions comercials del port: en el doble sentit que els productes destinats a la indústria predominaven en les relacions amb l'estranger, i que el comerç exterior era, amb

molta claredat, la principal via per al seu proveïment. A la taula es fa palesa aquesta vinculació, molt accentuada en el darrer quart del vuit-cents, per a alguns dels *inputs* clau del complex fabril català.

ORIGEN I PROPORCIÓ SOBRE EL TOTAL DE LES IMPORTACIONS DE DIVERSOS INPUTS INDUSTRIALS SELECCIONATS							
	Proporció de les importacions de l'estranger sobre les entrades totals						Proporció dels inputs seleccionats sobre les importacions totals
	Cotó en floca	Altres fibres i filats	Cuir	Carbó mineral	Drogues i productes químics	Maquinària	
1865	96,70%	70,60%	77,20%	94,60%	67,00%	100,00%	55,40%
1880	99,40%	98,40%	97,00%	100,00%	90,50%	100,00%	58,20%
1895	100,00%	97,10%	88,40%	97,00%	93,20%	96,70%	54,00%
1910	100,00%	82,60%	73,80%	73,90%	80,70%	82,90%	57,70%

FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior i les Estadístiques de Comerç de Cabotatge.

Les xifres sobre les quotes del proveïment des de l'estranger d'alguns d'aquests productes clau per al funcionament de la indústria, si bé van sofrir evolucions variables, no ofereixen gaires dubtes sobre el vincle entre demanda industrial i comerç exterior barceloní. Cal tenir en compte, això sí, que només s'hi recullen les arribades directes per via marítima. De manera que tant les arribades per via fèrria des d'altres punts d'Espanya com la possible producció local, en el cas de la maquinària i dels productes químics, no s'hi recullen. Això moderaria molt lleugerament aquestes quotes, en tot cas, en vista del que sabem sobre el desenvolupament tecnològic i la capacitat productiva del sector químic i metal·lúrgic català d'aquests anys¹⁵³.

A més d'aquestes exclusions, inevitables, sobre l'oferta interna d'aquests productes, una part dels fluxos d'importacions des de l'estranger tampoc no hi queda recollida: les importacions per via terrestre, especialment per la duana de Portbou i significatives en les arribades de carbó, cuir i llana, però

¹⁵³ Jordi Nadal, «La indústria química: consolidació pel biaix dels adobs. 1914-1939», dins: DD.AA., *Història econòmica de la Catalunya contemporània*. (Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1994) Vol. 6, 148-166; Esteve Deu i Montserrat Llonch, «La maquinària textil en Catalunya: de la total dependència exterior a la reducció de importacions, 1870-1959». *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 17, núm. 38 (2008): 17-49.

que no és possible d'imputar directament a la demanda de la capital o el seu entorn. En qualsevol cas, la importància d'aquests tràfics ferroviaris es va limitar sobretot en la dècada dels vuitanta. Fos com fos, les entrades per ferrocarril vindrien a reforçar la imatge d'un estret lligam entre comerç exterior i demanda industrial, si bé en aquest cas no pas com a estímul directe del tràfic marítim de la capital catalana.

Les raons d'aquest vincle de fons eren senzilles: Catalunya i Barcelona s'adaptaren plenament als esquemes d'industrialització regional basats en l'expansió del mercat interior, i no en la dotació de recursos naturals.

En certa manera, el procés d'industrialització del Principat es va fer contra allò que geògrafs i economistes anomenen la primera naturalesa (*first nature*): les dotacions de recursos, les condicions climàtiques, orogràfiques i edàfiques. O més ben dit, basant-se en un dels pocs avantatges de la seua geografia física: l'accés al mar. Per això, des dels seus inicis, la indústria moderna estigué estretament vinculada al comerç exterior. Aquest podia no haver estat el cas.

El llaner seria l'exemple d'una manufactura tradicional, orientada també al consum interior, però basada en una matèria primera de proximitat. De fet, i malgrat els progressos que registrà el subsector industrial llaner, especialment durant la dècada dels seixanta a causa de l'escassetat de cotó, el seu proveïment continuà depenent majoritàriament dels intercanvis dins del mercat espanyol fins al tomb que suposà l'aranzel Figuerola¹⁵⁴. Però el sector cotoner, que per les propietats naturals de la fibra havia de desplaçar els teixits d'altres materials durant les primeres fases de la industrialització, tingué una dimensió internacional des de l'inici, ja que la producció europea derivà d'un procés de substitució de les importacions en el marc de les xarxes del comerç a llarga distància¹⁵⁵.

Ara bé, si bé és cert que els condicionants geogràfics i naturals incidien en els recursos disponibles en el marc de l'economia regional o espanyola i, doncs, en les necessitats d'adquirir *inputs* bàsics a l'estranger, això no permet explicar completament la dependència importadora de l'entramat industrial català. Sens dubte, aquest era el cas per al cotó, el conreu del qual no tenia possibilitats de prosperar a Espanya, tant per raons geogràfiques com de la realitat socioproductiva, i malgrat els assajos incipients a Motril a

¹⁵⁴ Josep Maria Benaül, «Notes sobre la industrialització de Sabadell (1780-1898)». *Arraona: revista d'història* (1981): 55-78; Àngel García Sanz, «Lana de Segovia para los telares de Cataluña en el siglo XIX: Un aspecto de la formación del mercado nacional», dins: Albert Carreras, (coord.), *Doctor Jordi Nadal: [homenaje]: la industrialización y el desarrollo económico de España = la industrialización y el desarrollo económico de España* (Publicaciones y Ediciones de la Universitat de Barcelona, 1999).

¹⁵⁵ Beckert, *El imperio*.

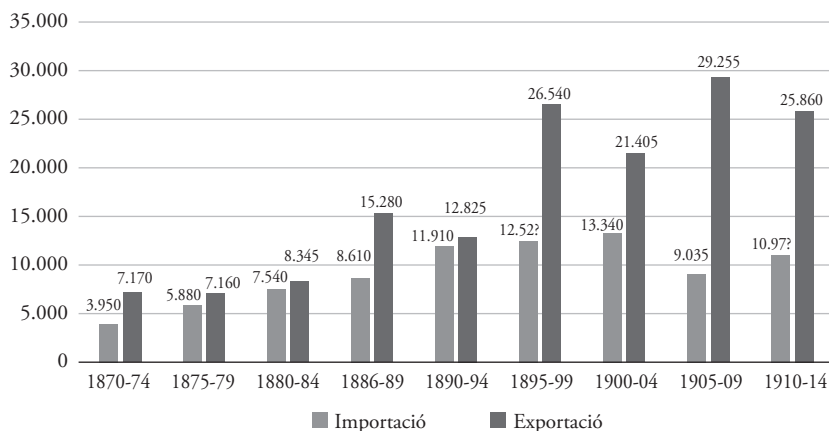
començaments de segle¹⁵⁶. I en certa manera, l'argument podria estendre's al cas del combustible, ja que, malgrat les reserves carboneres existents al nord de la Península, especialment a Astúries, tant la qualitat del carbó com els costos d'extracció i transport en minvaven considerablement la competitivitat. Tot i així, amb el tomb de segle, els elevats recàrrecs aranzelaris facilitaríen l'arribada de carbó des del Cantàbric. Tindrè ocasió de referir-me més endavant a algunes implicacions del tràfic cotoner i carboner del port. El que resulta evident, en tot cas, és que la influència dels condicionants naturals i geogràfics era prou més indirecta en el cas de tota una altra sèrie d'*inputs* essencials i que conformaren components molt destacats de les importacions barcelonines.

N'és un exemple clar, en aquest sentit, el de la llana. La ramaderia castellana i aragonesa havia ostentat durant segles una posició de potència de primer ordre en la producció llanera. Tanmateix, el procés de desamortització havia de tenir impactes a llarg termini en la capacitat de producció del sector. Amb tot, la producció d'aquestes regions continuà suposant la font de subministrament de la indústria llanera catalana en la seua primera fase d'industrialització gradual, així com d'altres nuclis manufacturadors espanyols en aquest ram. Tanmateix, a partir de finals dels anys seixanta, les arribades de llana peninsular van patir un ràpid declivi en favor de la llana argentina i australiana importada a través de França. Només en els anys 1865-1870 les arribades al port a través del comerç de cabotatge es van contraure en un 21,5%. Dos factors modificaren completament aquesta situació. En primer lloc, la liberalització aranzelària, que donà lloc a un explosiu creixement de les importacions del port, des de finals dels seixanta a mitjans dels setanta. En segon lloc, el canvi en la geografia del proveïment derivà, en aquest cas també, en una modificació pel que fa a les qualitats i propietats de la fibra. La ramaderia interior espanyola estava especialment mal adaptada a les noves exigències derivades de la mecanització del sector i, en comptes de reconvertir-se, acabà reorientant la seua producció a l'exportació als mercats internacionals com a llana de qualitat inferior. Això no obstant, les importacions de llana mostraren ràpidament senyals d'un cert estancament a llarg termini. Després d'una explosió inicial, les entrades pel port de llana d'origen estranger es contragueren ràpidament amb l'entrada en funcionament de la connexió ferroviària amb França. Tot i així, la suma de les entrades per Portbou i per Barcelona posa de manifest que els tràfics s'estancaren a partir dels anys vuitanta i fins i tot minvaren a partir del tombant de segle. Una prova de les limitacions d'aquest subsector del tèxtil, el segon en im-

¹⁵⁶ Nadal, *El fracaso*.

portància a Catalunya, que malgrat tot mantingué el vincle amb el proveïment exterior, alhora que la producció llanera de la resta d'Espanya incrementava les seues exportacions a l'estranger.

IMPORTACIÓ I EXPORTACIÓ DE LLANA A ESPANYA, 1870-1914 (EN TONES REDUÏDES A LLANA PENTINADA)



FONT: Carreras (1983).

De l'escassa capacitat d'arrossegament del pol del tèxtil llaner català i d'aquesta reorientació cap als mercats estrangers, amb predomini francès en la intermediació, en derivà també una conseqüència important: la preponderància de la llana pentinada en les adquisicions, i per tant la pèrdua parcial d'una fase de l'elaboració de la fibra en benefici de l'entramat llaner del sud-est de França¹⁵⁷.

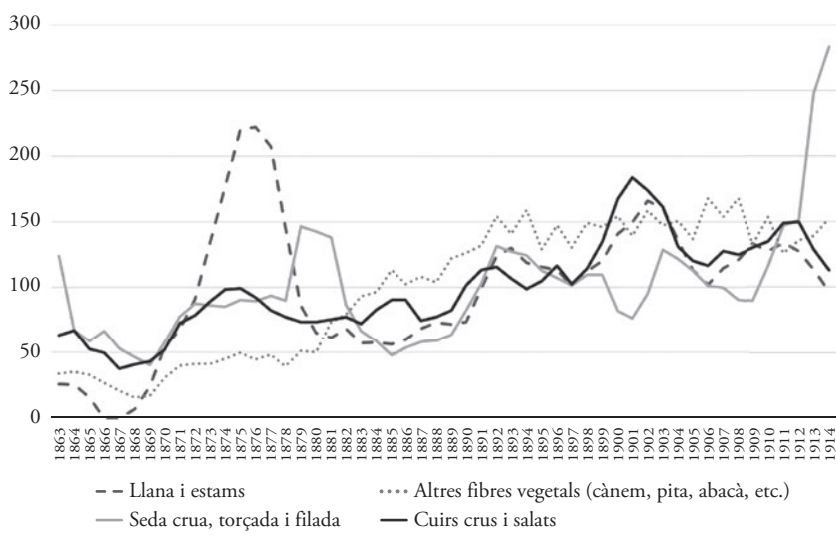
Quant a les altres fibres vegetals, deixant de banda el cotó, les importacions ja tenien un pes destacat, si més no en termes de quantitats, en les dècades centrals del segle. Tot i que les manufactures que en depenien no eren ni de bon tros l'element més dinàmic en l'entramat productiu català, les quantitats importades es multiplicaren per 4,5 entre 1865 i 1910¹⁵⁸. La producció de cànem havia experimentat una considerable expansió en algunes regions mediterrànies espanyoles durant el segle XVIII. Però els condi-

¹⁵⁷ Benaül, «La indústria tèxtil llanera»; García Sanz, «Lana de Segovia».

¹⁵⁸ Agrupant jute, abacà, cànem, espart i lli, i tant en rama com en filats, per simplificar la comparativa.

cionants naturals en van limitar seriosament la competitivitat respecte de la producció italiana, que des dels anys setanta, i malgrat la forta protecció aranzelària, va penetrar en els mercats espanyols. A més, es va assistir a la seua substitució per altres fibres d'origen asiàtic (jute o abacà) en uns quants dels sectors demandants, com la fabricació de sacs i cordes ¹⁵⁹.

IMPORTACIONS EN QUANTITATS FÍSQUES DE DIVERSOS INPUTS DE LA INDÚSTRIA TÈXTIL I TALABARTERA, 1863-1914 (EN MITJANES TRIENNALS). MITJANES 1863-1914 = 100



Pel que fa a la seda, que proveïa un ram menor del tèxtil, molt escassament mecanitzat al voltant de Manresa i a la mateixa ciutat de Barcelona, el seu creixement va ser molt moderat, almenys fins als anys immediatament anteriors a la Gran Guerra. Les entrades per cabotatge (que no exclouen la possibilitat d'arribades per via fèrria) es van veure ràpidament desbancades després dels anys seixanta: el 1865 la seda arribada per cabotatge representava una proporció superior (55% en valor) a les importacions, gairebé exclusivament de filats; el 1880, però, la seda havia desaparegut dels regis-

¹⁵⁹ Samuel Garrido, «Cáñamo gentil. Una indagación sobre los condicionantes del cambio técnico en la agricultura», *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, 36 (2005): 287-310.

tres d'entrades per cabotatge al port de Barcelona. En tot cas, les arribades de matèria primera i filats, en aquest sector, van viure una forta contracció en general a partir dels anys 1880 i no es tornarien a recuperar (lleugerament) fins al nou-cents. El valor total de les entrades de seda en rama i filats el 1895 suposava un 21% del de trenta anys abans.

Si en aquests sectors, que gaudien d'una considerable tradició agrària a Espanya, la competència exterior i els nous requisits de la manufactura van desequilibrar clarament la balança en favor de les importacions des de l'estranger (almenys fins al reforçament del proteccionisme a finals del període), la situació de partida pel que fa al proveïment de cuir era encara molt més desfavorable. Ja a mitjans dels seixanta, les arribades en cabotatge de cuirs crus i salats representaven, en termes físics, un 7% de les adquisicions als mercats forans o colonials. Malgrat tot, sota la protecció proporcionada pels aranzels Cánovas (1891) i Salvador (1906), les arribades de cuirs des d'altres ports espanyols experimentaren una expansió formidable des dels mínims assolits en els anys vuitanta. Tot i així, el cabotatge només representava un 10% del proveïment total per via marítima l'any 1910¹⁶⁰.

La combinació entre dotacions insuficients o nul·les dels recursos naturals que la manufactura requeria, patrons d'especialització agrícola poc adequats a la demanda industrial i baixos rendiments agraris i miners es traduïa, doncs, en l'alta dependència de la indústria catalana de béns de consum respecte de l'oferta estrangera per al proveïment de matèries primeres i combustible.

Ara bé, una part de les causes d'aquesta llarga dependència cal cercar-la també en les limitacions mateixes del procés d'industrialització a Catalunya. Això és especialment clar pel que fa a les arribades de béns de capital i intermedis: la maquinària, els productes químics i els tints i pintures, que conformaven una peça essencial de l'engranatge de la moderna manufactura. Aquests renglons suposaren normalment prop del 10% del valor de totes les importacions des de l'estranger que passaven pel port català. De fet, superaren aquest valor relatiu en diversos moments, sobretot en funció de les oscil·lacions de les arribades de béns d'equip, que resultaven especialment sensibles al cicle industrial i a les onades de renovació tecnològica, de rendibilitat i de les expectatives dels industrials.

¹⁶⁰ Per oferir-ne una imatge sintètica, he agrupat els cuirs en cru i semielaborats sumant-ne directament les quantitats.

**QUOTA EN VALOR DE DIVERSOS INPUTS INDUSTRIALS
SOBRE LES IMPORTACIONS DEL PORT DE BARCELONA, 1865-1910**

	1865	1880	1895	1910
Productes químics	5,4%	3,4%	3,8%	4,5%
Maquinària	0,9%	2,9%	3,3%	3,0%
Tints, pintures i colors	2,1%	1,8%	2,2%	2,0%
	8,4%	8,1%	9,3%	9,5%

FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior (valors oficials descomptant l'or i la plata en lingots i monedes).

Amb l'excepció d'alguns tints d'origen vegetal i productes químics que tenien una elevada especificitat geogràfica, la producció del gruix d'aquests renglons va travessar al llarg del segle XIX un intens procés d'industrialització. Ara bé, la seua orientació a la demanda pròpiament productiva i els seus alts requisits en tecnologia i coneixement científicotècnic aplicat van fer que aquestes branques industrials es concentraren en gran mesura en algunes de les economies més avançades i sovint dotades de densos aparells industrials en altres subsectors.

La química, de fet, constituïria un dels subsectors que conformaren la punta de llança del que coneixem com a segona revolució industrial, protagonitzada per empreses molt capitalitzades.

Malgrat que existiren experiències rellevants en el sector des de mitjans del segle XIX (que també devien estimular la demanda de productes químics menys elaborats), el desenvolupament del sector químic català va ser molt limitat, obeint tant a condicions de demanda, d'abundància de determinats productes clau, com a problemes de competitivitat davant l'oferta estrangera. L'explosió d'aquesta branca industrial es donaria a partir de les darreries del vuit-cents i sobretot en el primer terç del segle XX. Però aquesta tingué una clara orientació cap als fertilitzants, substituint, en part, un rengló d'importacions que havia anat guanyant rellevància amb la reestructuració del panorama agrícola del Principat a partir de la crisi finisecular i l'arribada de la fil·loxera¹⁶¹.

Pel que fa a la metal·lúrgia, tot i que el creixement del sector cotoner va estimular el sorgiment d'empreses del ram de la metal·lúrgia, com l'*Es-*

¹⁶¹ Nadal, «La indústria química». Josep Pujol Andreu, «La difusión de los abonos minerales y químicos hasta 1936: el caso español en el contexto europeo», *Historia Agraria. Revista de Agricultura e Historia Rural*, núm. 15, (1998): 143-182.

paña Industrial, aquesta tingué un escàs paper en el proveïment de béns de capital fins ben entrat el segle xx. Si bé la producció i adaptació de màquines i els progressos tecnològics van anar guanyant pes en el sistema fabril català, la dependència tecnològica exterior i les importacions de maquinària van continuar mantenint un paper preponderant al llarg de tot el període estudiat. Cal tenir en compte, en qualsevol cas, que la fabricació o adaptació de peces i màquines es feia molt sovint en els mateixos districtes industrials, de manera que la importància relativa de l'oferta nacional difícilment pot avaluar-se completament per mitjà de les xifres de comerç marítim¹⁶².

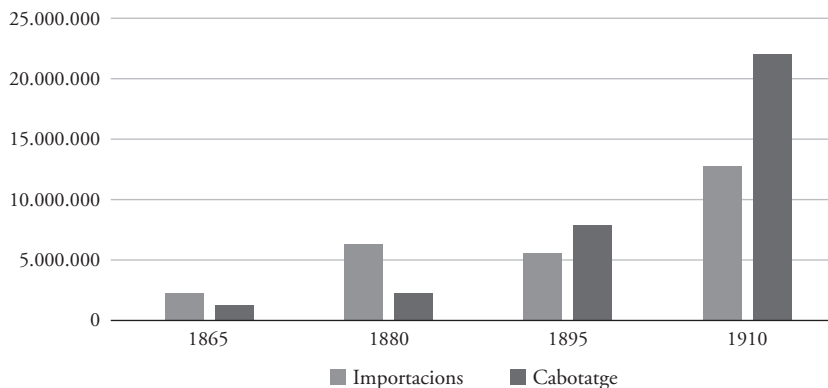
Les dimensions del mercat, i la posició relativa de Catalunya pel que fa a la innovació tecnològica a escala internacional, llastraren. La innovació de productes i processos productius es concentrava en els principals focus industrials europeus i, posteriorment, nord-americans i depenia tant d'una trajectòria prèvia com d'un teixit empresarial, del nivell de formació o de la possible existència d'institucions que la potenciaren. Però també de l'escala del mercat, que era la que podia fer rendible la inversió necessària i els riscos associats a l'adopció d'innovacions¹⁶³. La relativa estretor dels mercats de la manufactura catalana no va fer possible una expansió amb arrossegaments prou contundents per estimular el desenvolupament d'una indústria pesant capaç de proveir d'equipaments i productes intermedis els sectors de béns de consum.

En els primers anys del segle xx les entrades de cabotatge adquiriren una major importància per a la majoria dels productes indicats (excepte per al cotó), en el marc d'un context fortament proteccionista tant en l'estructura aranzelària com en altres polítiques d'impuls de la producció nacional. L'oferta espanyola guanyava pes també a mesura que el procés d'industrialització avançava a Catalunya i permetia el sorgiment d'indústries auxiliars i de béns intermedis, alhora que altres regions espanyoles es desenvolupaven. Això darrer es fa especialment evident en les entrades de metalls, peces, eines i productes metàl·lics (sense incloure-hi l'or i la plata): un altre dels *inputs* prioritaris per al funcionament del sistema fabril. Les arribades des d'altres ports espanyols van superar les importacions des de finals del vuitcents i van mantenir el seu avantatge en anys posteriors.

¹⁶² Llonch, *Tejiendo en red*; Deu i Llonch, «La maquinaria textil».

¹⁶³ Robert Allen, *Historia Econòmica. Breve introducción*; Nadal, *El fracaso*.

ENTRADES DE METALLS DES DE L'ESTRANGER I EN COMERÇ DE CABOTATGE PEL PORT DE BARCELONA (EN PTES.), 1865-1910



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior i del Comerç de Cabotatge.

Els canvis en la política comercial i en les xarxes mercantils resultaren fonamentals en aquest ascens relatiu de l'oferta nacional en els béns consumits per la mateixa producció manufacturera. Tanmateix, el vincle essencial es mantingué, fonamentant la continuada centralitat de l'entramat d'intercanvis amb l'estranger per al funcionament del sistema fabril en el seu conjunt. Això explica, en bona mesura, la major importància relativa i el dinamisme sostingut del comerç exterior al llarg del temps, en comparació amb el cabotatge. Tot i que hi ha altres factors que influeixen en l'evolució comparada, entre els quals la canalització per via terrestre de gran part dels intercanvis amb el mercat espanyol.

En tot cas, si bé permeté alleugerir parcialment l'elevat dèficit comercial amb l'estranger del port català (i del conjunt de l'economia espanyola), l'estructura proteccionista que anà reforçant-se a partir del 1891 generà considerables problemes de competitivitat. En estar fortament condicionada per les activitats de pressió de diferents grups d'interès i territorials, més que no pas basada en una estratègia general de desenvolupament industrial, resultà en una forma de proteccionisme integral que gravava tant les entrades de productes acabats com les dels intermedis i algunes matèries primeres i combustibles. D'aquesta manera, s'encarien els costos productius, llastant la competitivitat de la indústria catalana de béns acabats, que patia ja d'enormes dificultats de partida per tal de penetrar en els mercats exteriors¹⁶⁴.

¹⁶⁴ Serrano Sanz, *El viraje*; Palafox, *Atraso económico*.

En qualsevol cas, més enllà d'aquest conjunt de productes, tal com ja hem pogut veure anteriorment, serien dos renglons els que condicionarien de manera més clara els tràfics portuaris i les relacions comercials del port de Barcelona a llarg termini: el cotó en floca i el carbó mineral.

La importància econòmica de les entrades de cotó, en primer lloc, és difícil d'exagerar. Més enllà del fet de ser el principal *input* físic en la producció del sector manufacturer, la seua centralitat en el comerç exterior català era indiscutible: mobilitzava quantitats molt considerables del capital circulant, protagonitzava fluxos d'intercanvi a llarga distància i era l'eix de massives transaccions en els mercats locals de matèries primeres. Absorbia, per tant, una quantitat enorme de recursos monetaris que incidien decisivament en la balança comercial del país amb l'estranger. L'esmentat dèficit del comerç exterior barceloní hi mantenia una estreta relació.

Si deixem de banda els anòmals anys seixanta, durant la major part del període les adquisicions de cotó van ser responsables, aproximadament, d'entre un 45% i un 60% del dèficit del comerç portuari. En la darrera dècada de la centúria aquest pes relatiu creixeria enormement fins al punt que el valor del cotó importat va ser superior al dèficit comercial total. Això, però, responia sobretot al fort creixement de les exportacions en aquells anys, que va contribuir a millorar de manera notable la balança comercial.

La proporció del les importacions de cotó sobre les exportacions totals, és a dir, el percentatge del valor exportat que calia per cobrir les entrades d'aquesta matèria primera, palesa d'una manera alternativa aquests efectes en el saldo dels intercanvis amb l'estranger. En els anys setanta, com a conseqüència de la ràpida recuperació després de la fam de cotó i de la crisi del 1866, el valor de les importacions cotoneres va superar el del total de les mercaderies exportades pel port de Barcelona als mercats estrangers. La proporció mínima en el període es va situar sobre el 40% de les exportacions, precisament en el context d'auge de les vendes a l'exterior de finals de segle. Durant la major part del període, però, les importacions de cotó van ser equivalents a uns tres quarts del valor total exportat. L'especialització cotonera condicionava, doncs, decisivament l'estructura del comerç marítim: una part dels seus trets perdurables al llarg del període en termes de composició, geografia i saldos parcials. Però també la seua evolució a mitjà i llarg termini.

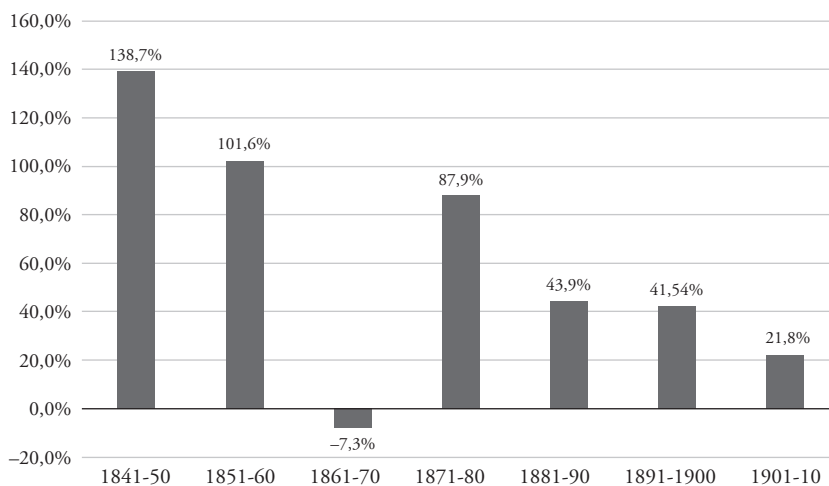
Com he vist anteriorment, els mecanismes que amb el capitalisme i el sistema de fàbrica s'havien posat en marxa a Catalunya encaixaven l'economia regional en un imperi global del cotó¹⁶⁵, que durant el llarg segle XIX

¹⁶⁵ Beckert, *El imperio*.

hauria de reestructurar profundament l'economia mundial en base a jerarquies productives i xarxes mercantils a escala planetària.

La demanda de cotó estava condicionada per múltiples factors: els possibles recàrrecs aranzelaris sobre les entrades de matèries primeres; la disponibilitat de mitjans de pagament; el cicle industrial; els efectes de la competència estrangera, i les possibilitats de col·locació de teixits en els principals mercats per a les manufactures catalanes. Elements que van variar ostensiblement al llarg del període i que analitzaré amb més detall més endavant. En tot cas, l'evolució a llarg termini de les quantitats arribades al port de Barcelona mostra un gradual alentiment del seu creixement secular, que en alguns moments, i especialment durant les primeres passes de la industrialització, va ser extraordinari. En conjunt, es va situar en el 3,5% anual entre els quinquennis 1846/50 i 1906/10.

VALORACIÓ DECENNAL DE LES QUANTITATS DE COTÓ IMPORTADES PEL PORT DE BARCELONA (1841-1910)



FONT: Nadal i Benaul (2012).

La progressiva davallada dels ritmes d'expansió al llarg del període respongué tant a la limitació dels mercats de consum, agreujada després de la pèrdua de les colònies, com a l'entrada del sector del tèxtil en una fase de maduresa. Això darrer es palesava a nivell de l'economia internacional. A començaments del segle xx el cotoner ja no era el sector que liderava les transformacions productives i conferia la principal injecció de vitalitat a

les economies avançades. De fet, Catalunya havia guanyat clarament posicions en relació amb el consum de cotó en floca de la indústria britànica, passant de significar menys d'un 5% a finals dels anys 1840 al voltant d'un 10% entre el tombant de segle i els inicis de la Gran Guerra. Però les tecnologies de la segona revolució industrial havien situat noves branques en l'avançada productiva, i la fabricació de tèxtils a escala global es trobava en una fase preliminar de la seua dispersió geogràfica cap a països perifèrics¹⁶⁶.

Si les entrades de cotó en floca connectaven els moviments del comerç exterior amb l'evolució de la indústria tèxtil, les importacions carboneres expressaven la creixent mecanització de la producció i els transports mitjançant la màquina de vapor. El funcionament de tot l'entramat productiu passava a dependre cada vegada més del proveïment de combustible, que afectava una proporció majoritària dels sectors avançats de la producció, la distribució interna mitjançant els ferrocarrils i una part creixent dels intercanvis amb l'exterior a través del comerç marítim, en avançar posicions la marina de vapor.

Hi ha tres aspectes importants que mereixen un comentari en relació amb les entrades de vapor pel port de Barcelona.

En primer lloc, el seu pes decisiu sobre els tràfics en termes de quantitats. Després de la contracció industrial dels anys seixanta, un cop consolidat el procés de mecanització de la indústria cotonera i amb una primera fase de la xarxa ferroviària en funcionament, les entrades de carbó des de l'estranger adquireixen un protagonisme desmesurat sobre el volum de les mercaderies importades. A començaments dels anys setanta suposaven, aproximadament, un 40% del tonatge importat pel port de Barcelona, però en la segona meitat de la dècada la proporció es dispararia fins al 60%. El màxim es produí el 1878, coincidint amb l'obertura de la connexió ferroviària amb França a través de Portbou. En els anys vuitanta, el carbó oscil·là entre el 40 i el 50% del tonatge de les importacions portuàries, per tornar a ascendir des de la dècada següent i arribar, un cop superada la contracció comercial del 1898, a nivells aproximats del 60% a començaments del segle xx. Això feia de Barcelona un port fonamentalment carboner, tot i que, a diferència del que s'esdevenia en altres productes com el cotó, no ostentava una posició predominant a Espanya en les entrades d'hulla: Bilbao ocupava el primer lloc, però les entrades estaven força més repartides geogràficament¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Pierre Vilar, «La Catalunya industrial: reflexions sobre una arrencada i sobre un destí». *Recerques: història, economia, cultura* (1974): 7-22.

¹⁶⁷ Carreras i Yáñez, «El puerto industrial».

La consideració del carbó en termes de quantitats físiques no és arbitrària. El seu sentit econòmic pot resultar menys evident que el del valor dels fluxos comercials, que tradueixen despeses i costos concrets i donen lloc a relacions deficitàries o excedentàries amb altres economies. Del pes de les mercaderies en depèn, en canvi, el negoci dels nòlits, els costos de transport i les necessitats en termes d'infraestructures. L'augment sostingut de la demanda de carbó per a l'aplicació d'energia als processos de tracció o transformació va significar, per tant, un repte logístic important: la descàrrega, l'emmagatzematge i la distribució interna requeriren quantioses inversions tant individuals com en capital social fix al llarg d'aquestes dècades. I, de fet, la importància de les entrades de carbó explica en bona mesura la pressió per a la reforma i ampliació de l'espai portuari al llarg del període¹⁶⁸. També el tràfic de vaixells i la seua capacitat de càrrega havien d'augmentar necessàriament per fer possible el funcionament de l'economia catalana, i això havia de convertir-se en un problema econòmic de primer ordre per a la competitivitat de la indústria.

QUOTA BRITÀNICA SOBRE ELS VAIXELLS EN LES ARRIBADES DE CARBÓ MINERAL AL PORT DE BARCELONA (1); VAIXELLS SORTITS AMB CÀRREGA CAP AL REGENE UNIT (2) I RÀTIO ENTRE LA PROPORCIÓ DELS VAIXELLS TOTALS DESTINATS I AMB ORIGEN AL REGNE UNIT (3)

	1	2	3
1850	100%	49%	0,11
1880	93%	30%	1,02
1910	60%	52%	0,12

FONT: Elaboració pròpia a partir de les mostres del Diari de Barcelona. Vegeu l'annex.

Una segona qüestió, estretament relacionada amb l'augment de la demanda de transport marítim derivada de la importació de carbó, és dels retorns. Excepte en els vint darrers anys del període, en què els carbons nacionals augmentaren notablement el seu pes, les arribades de carbó al port de Barcelona venien fonamentalment de l'estranger, sobretot del Regne Unit. Però les exportacions catalanes cap al mercat britànic eren insignificants en comparació amb aquest tràfic. Com es pot observar en la taula, això feia que molts vaixells sortiren del port català en llast o amb una càrre-

¹⁶⁸ Carreras i Yáñez, «El puerto industrial».

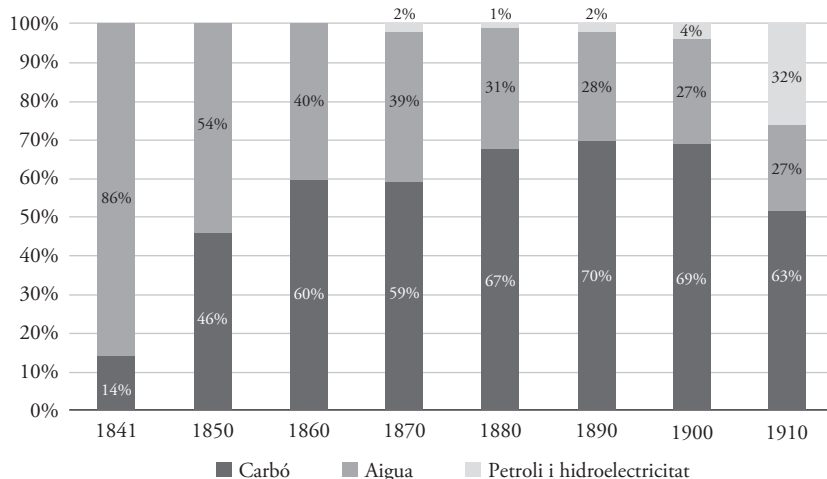
ga molt escassa: ja fora directament cap al mercat britànic (situació que sembla predominar clarament el 1880) o, tal com han explicat Carreras i Yáñez (1992), en direcció a altres ports espanyols des d'on carregaven diversos productes, sobretot minerals, per dirigir-se posteriorment cap als ports britànics. Com a conseqüència, els nòlits s'encarien i feien pujar així els costos energètics: durant tot el període, els preus del carbó a Barcelona van ser més alts que en cap altre port peninsular (Nadal i Sudrià, 1993), una qüestió en la qual incidia també el llarg trajecte des dels principals mercats de proveïment. Això va tenir diverses conseqüències a llarg termini¹⁶⁹.

L'impacte dels costos de transport sobre el preu del carbó va ser la causa fonamental del trasllat d'una part de la producció manufacturera catalana cap a la muntanya, per aprofitar l'energia hidràulica. Si bé altres factors, com les noves tecnologies hidràuliques, els costos laborals inferiors i les noves connexions ferroviàries, van afavorir aquest desplaçament de les fàbriques cap a l'interior, l'estalvi energètic en el procés productiu compensava els costos de transport del cotó i els teixits acabats entre l'interior i la costa. Malgrat l'avenç general del consum de carbó, inevitable atesa la impossibilitat de substituir-lo en molts processos de transformació o transport, el «retorn a l'aigua» d'una part de la manufactura va impedir el seu complet domini i, per tant, va limitar les quantitats importades, tot i així altíssimes, respecte de les potencials¹⁷⁰.

¹⁶⁹ Nadal i Sudrià, «La controvèrsia».

¹⁷⁰ Albert Carreras, «El aprovechamiento de la energía hidráulica en Cataluña, 1840-1920: un ensayo de Interpretación», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1(2), (1983): 31-63.

CONSUM D'ENERGIES PRIMÀRIES A CATALUNYA EN TONES EQUIVALENTS DE CARBÓ (%), 1841-1910



FONT: Nadal i Benaul (2012).

Tenint en compte el problema dels retorns i el pes del carbó sobre el total dels tràfics, la relació entre les tones d'arqueig i les tones efectivament descarregades al port català va créixer de manera sostinguda, cosa que volia dir que calia mobilitzar una gran capacitat de càrrega marítima per transportar les quantitats de mercaderies demandades per l'economia regional. La importació va estimular així el comerç, però molt més la navegació. Cosa que constituí un desavantatge a mesura que la navegació forana va anar prenent posicions de domini en els intercanvis marítims de la ciutat.

El tercer aspecte que cal comentar pel que fa a les arribades de carbó té a veure amb el creixent pes del cabotatge en les darreres dècades del període. Les entrades de carbó espanyol per cabotatge a través del port es van iniciar en la darrera dècada del vuit-cents i anirien creixent en un marc proteccionista i de política econòmica nacionalista.

PROPORCIÓ DE LES ENTRADES DE CABOTATGE EN LES QUANTITATS DE CARBÓ ARRIBADES AL PORT DE BARCELONA, 1870-1910

1870-1890	1895	1900	1905	1910
0,0%	3,0%	19,2%	13,3%	30,4%

FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior i del Comerç de Cabotatge.

En aquest context de protecció, això difícilment podia contribuir a reduir els costos energètics (tractant-se, a més, d'un carbó de més mala qualitat), però pot haver contribuït a incrementar els intercanvis amb el Cantàbric, que venien reforçant-se des dels anys vuitanta¹⁷¹. Tot i que la relació no és clara si s'atén a les entrades de teixits espanyols en alguns dels ports més destacats de la zona, i al fet que tant les connexions ferroviàries com l'existència de línies de vapor amb trajectes fixos matisa aquesta anàlisi¹⁷².

VALORS DE LES ENTRADES DE TEIXITS DE COTÓ PER CABOTATGE EN DIVERSOS PORTS DEL CANTÀBRIC (PTES.), 1890-1910			
	Corunya	Bilbao	Gijón
1890	1.956.475		
1900	4.293.548	6.065	1.077.577
1910	4.964.905	578.449	246.695

FONT: Estadístiques de Comerç de Cabotatge.

5.2 El comerç de manufactures

El paper del port com a subministrador d'*inputs* per a la indústria tenia com a revers la canalització dels seus productes. La destinació prioritària, i durant molt de temps gairebé única, de les manufactures catalanes era el mercat espanyol. La indústria catalana, i especialment el cotó, depenien de la reserva de mercat per a la seua supervivència i creixement. Des del seu origen, la producció de teixits de cotó havia seguit una estratègia de substitució d'importacions que requeria de la protecció de l'estat i, almenys des de la reactivació econòmica dels anys 1820, de l'articulació del mercat nacional¹⁷³. El ràpid procés de mecanització que la indústria cotonera va experimentar durant el segon terç del vuitcents no va modificar substancialment aquestes premisses: el tèxtil català no era capaç de competir amb la producció britànica i francesa, no ja en els mercats internacionals, sinó tampoc en casa pròpia. Per això, la lluita con-

¹⁷³ Josep Fontana, *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX* (Ariel, 1973).

tra el contraban i les demandes prohibicionistes o d'alta protecció se situaren en el centre del programa industrialista. Per això també, la sort del tèxtil cotoner estigué lligada al dinamisme de l'economia espanyola; cosa que, en el segle XIX i a començaments del XX, volia dir fonamentalment l'estat de salut d'una agricultura majoritàriament orientada a la producció de cereals o altres components bàsics de la dieta de les classes populars, com llegums i tubercles¹⁷⁴.

En tant que mercat reservat, l'espanyol oferia limitacions considerables: el retard productiu i la consegüent pobresa imperant al camp, travessat per una forta desigualtat en la distribució de la renda, i una baixa densitat de població no permetien una gran expansió de la demanda de consum. Tot i així, en la mesura que un millor control del territori per part de l'Estat permetia reduir el pes del contraban, que la població creixia lentament però de manera sostinguda i que les activitats exportadores impulsaven l'augment de la renda i del grau de comercialització en algunes regions, el mercat protegit va fer possible la progressiva ampliació de la producció cotonera i d'altres sectors manufacturats. Malgrat tot, la mateixa ciutat de Barcelona i Catalunya en el seu conjunt absorbien una part molt rellevant d'aquesta oferta fins ben avançat el període¹⁷⁵.

La composició de les exportacions cap a l'estranger i cap al mercat espanyol en les dècades centrals del segle XIX palesa diferències molt clares en l'estructura dels diversos fluxos marítims a mitjans de segle. Diferències que resultaven coherents amb la diferent posició comercial del pol productiu català en relació amb el mercat nacional espanyol i amb el mercat mundial en procés d'integració. Les exportacions a l'estranger disposaven d'un pes predominant de productes agroalimentaris transformats, com l'oli, la farina, els aiguardents i sobretot els vins, que a finals del anys quaranta representaven un terç del valor total de les exportacions. L'any 1865, la concentració s'havia extremat enormement i els vins significaven més de dos terços del total de les vendes a l'estranger. Aquests renglons eren seguits, en posicions més aviat secundàries, pels productes de manufactures de tipus predominantment tradicional en aquells moments: paper, calçat i sabó, que s'adreçaven sobretot cap als mercats americans i, especialment, a les colònies antillanes aprofitant la protecció a la marina i el comerç metropolitans. En canvi, en el cabotatge, el pes dels productes industrials, i sobretot dels

¹⁷⁴ Nadal, *El fracaso*; Fradera, *Indústria i mercat*.

¹⁷⁵ Marc Prat Sabartès, «La exportación de la industria algodonera catalana en el primer tercio del siglo XX. La importancia de las redes comerciales». *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica* (2002).

tèxtils, era indiscutible: els teixits de cotó representaven gairebé un 60% del valor dels tràfics marítims amb Espanya en iniciar-se el període. Juntament amb els filats i teixits d'altres fibres representaven el 70% del valor total de les sortides de cabotatge. Gairebé dues dècades després, el 1865, el pes dels teixits de cotó s'havia reduït, en part com a conseqüència de l'escassetat de matèria primera, que va impulsar el definitiu desplaçament cap a la llana d'alguns nuclis manufacturadors catalans. Tot i així, els tèxtils de diferents fibres continuaven dominant completament els tràfics de sortida del port, i representaven al voltant dels dos terços del valor total, en un moment en què una part dels tràfics marítims amb altres ports de l'estat havia començat a transferir-se al transport ferroviari.

PRINCIPALS REGIONS DE LES EXPORTACIONS I LES SORTIDES DE CABOTATGE PEL PORT DE BARCELONA I QUOTA EN VALOR, 1845-47 I 1865

1845-1847				1865			
Exportacions		Sortides de cabotatge		Exportacions		Sortides de cabotatge	
Vins	30,3%	Teixits de cotó	59,4%	Vins	68,6%	Teixits de cotó	33,7%
Aiguardent	9,7%	Filats de cotó	4,9%	Aiguardent	4,6%	Teixits de llana	26,1%
Teixits de seda	6,6%	Teixits de llana	2,4%	Sabó	4,3%	Teixits de seda	4,7%
Oli	4,4%	Teixits de seda	1,8%	Farina de blat	4,2%	Altres teixits	3,1%
Curtits	4,0%	Altres teixits	1,5%	Paper	3,8%	Cuir	3,0%
SUMA	55,0%	SUMA	70,0%	SUMA	85,5%	SUMA	70,6%

FONT: Figuerola, L. *Estadística de Barcelona* i Estadístiques del Comerç Exterior i de Cabotatge.

Aquesta relació amb el mercat espanyol, un dels trets estructurals del comerç marítim barceloní malgrat les oscil·lacions dels tràfics, havia de tenir dos resultats importants. En primer lloc, el predomini dels productes d'alt valor afegit en les sortides es traduïa en un superàvit de la balança comercial amb Espanya, que permetia compensar parcialment uns desequilibris de la balança comercial amb l'estranger persistents i molt marcats en alguns moments. En segon lloc, en aquestes dècades, les exportacions cap a la resta d'Espanya dinamitzaven els tràfics marítims que, des de la prohibició de les importacions de cereals el 1820 i fins a l'obertura als grans estrangers a finals dels seixanta, conformaren la base del proveïment d'aliments a la ciutat i el seu entorn i constituïen una proporció gens negligible dels negocis naviliers.

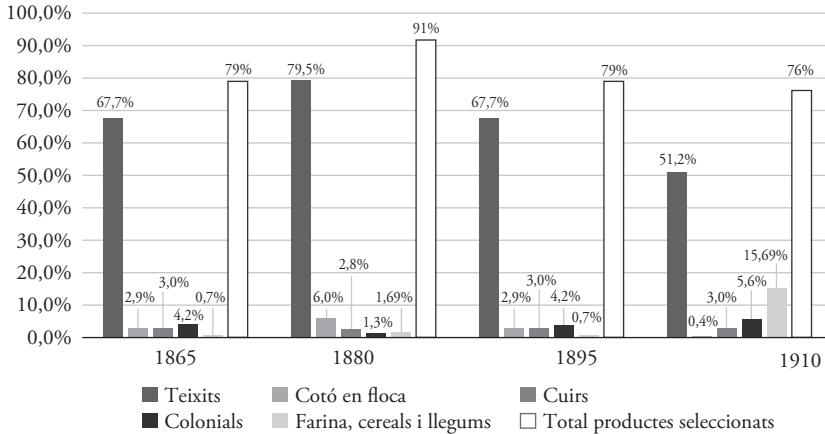
Dues transformacions havien de modificar aquests equilibris que havien conformat l'estructura comercial de Barcelona durant les dècades centrals del segle. En primer lloc, i com ja he apuntat, l'arribada del ferrocarril. Inicialment, la conquesta del mercat interior havia implicat un fort desenvolupament del penós tràfic de carros i mules pels camins interiors des de la segona meitat del segle XVIII, però la navegació de cabotatge havia constituït indiscutiblement el principal vehicle que canalitzava les vendes de teixits i altres manufactures, bé en direcció als nuclis econòmicament més dinàmics de la perifèria marítima espanyola (especialment la Mediterrània) o bé cap als mercats urbans i rurals de la Meseta, a través de vies més ràpides de penetració, com les que proporcionaven els ports valencians¹⁷⁶. Les línies ferroviàries, que a partir del 1861-63 connectaren Barcelona amb Madrid i Pamplona, a través de Saragossa, esdevingueren ben prompte una alternativa difícil d'assumir, en accelerar el flux de productes i reduir els costos d'arribada als mercats interiors. El gruix del comerç entre Catalunya i l'interior d'Espanya, que, simplificant, consistia en l'intercanvi de blats (i inicialment farina) per teixits, va ser així absorbit per la circulació ferroviària¹⁷⁷.

També les connexions a través de la costa mediterrània, entre diferents nuclis litorals del Principat i amb el País Valencià, contribuïren a la contracció del flux de mercaderies que circulava en el dinàmic cabotatge regional. Tot i així, el valor de les sortides de cabotatge, entre 1869 en què tocà fons després d'una llarga contracció, i el mínim abans de la fortíssima expansió que es va produir en el marc proteccionista del tombant de segle (1892) va créixer a una mitjana interanual del 6,8%, força per damunt del valor de les entrades (4,4%) i evidenciant un dinamisme més gran del que es podria esperar, atès l'efecte substitució del ferrocarril. Això responia en gran mesura a les especificitats dels productes tèxtils. És molt probable que l'elevada relació valor-volum d'aquests productes generara uns menors incentius per al trasllat de la càrrega al ferrocarril, i encara més tenint en compte el dinamisme que representaven alguns dels mercats de la perifèria peninsular.

¹⁷⁶ Núria Sales, «Ramblers, traguiners i mules (s. XVIII-XIX)», *Recerques: història, economia, cultura* (13), (1983): 65-81.

¹⁷⁷ Pere Pascual, «Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX», *Recerques: història, economia, cultura* (21), (1988): 125-161; Pascual, *Los caminos de la era industrial*.

**QUOTES PER CATEGORIES DE PRODUCTES SORTITS EN CABOTATGE
DE BARCELONA. 1865-1910 (EN %)**



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç de Cabotatge.

El segon canvi important pel que fa a la canalització pel port de la producció industrial catalana tingué a veure amb la creixent importància que adquireixen els mercats exteriors en les darreres dècades del vuit-cents. El 1880 el vi predominava encara de manera molt clara en les exportacions, tot i que alguns productes de la indústria catalana de béns de consum, com el calçat o els teixits de cotó, havien guanyat posicions i juntament amb altres renglons, com el sabó i les badanes, superaven un 15% del valor exportat. En tot cas, la transformació es produí sobretot durant la dècada dels vuitanta i s'intensificarà en la següent.

**PRINCIPALS RENGLONS D'EXPORTACIÓ ALS MERCATS ESTRANGERS
I COLONIALS PEL PORT DE BARCELONA I QUOTA EN VALOR, 1880-1910**

1880		1895		1910	
Vi	40,1%	Teixits de cotó	29,8%	Teixits de cotó	32,4%
Vi generós	12,5%	Calçat de cuir	15,7%	Vi	9,6%
Calçat de cuir	7,0%	Vi	9,7%	Oli d'oliva	5,0%
Teixits de cotó	4,7%	Boteria	3,6%	Calçat de cuir	4,5%
Llana	3,1%	Teixits de llana	3,6%	Taps de suro	3,1%
Paper	2,9%	Sabó	2,9%	Ametlles	2,8%

1880		1895		1910	
Sabó	2,2%	Armes	2,8%	Vi generós	2,8%
Oli d'oliva	2,1%	Paper	2,7%	Paper	2,4%
Productes químics	1,9%	Filats de cotó	2,0%	Boteria	1,9%
Drogues	1,7%	Altres teixits de fibres vegetals	2,0%	Productes químics	1,9%
SUMA	78,2%	SUMA	74,7%	SUMA	66,5%

FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior.

Com veurem més endavant, els territoris colonials foren els principals «mercats exteriors» d'aquest conjunt de manufactures. Tot i així, la dinàmica exportadora es va poder mantenir anys després de la fi del domini espanyol sobre les Antilles i les Filipines, aprofitant la penetració de les xarxes comercials en aquests mercats i en alguns països llatinoamericans. En general, però, les manufactures catalanes toparen amb enormes dificultats per penetrar en altres mercats i els esforços en aquest sentit foren escassos i poc fructífers, fins i tot durant les primeres dècades del nou-cents¹⁷⁸.

Tanmateix, i malgrat la contracció que experimentaren les exportacions totals amb el tombant de segle, els tèxtils de cotó aconseguiren mantenir-se en primeres posicions en relació amb el valor de les sortides cap als mercats estrangers, sobretot gràcies al relatiu èxit de la producció de teixits de punt.

SORTIDES DE TEIXITS DE COTÓ A TRAVÉS DEL PORT DE BARCELONA, 1845-1910

	Quota sobre les sortides de teixits en cabotatge a Espanya	Pes dels teixits en el valor de les sortides en cabotatge per Barcelona	Proporció de les sortides de teixit en cabotatge	Proporció de les sortides de teixits exportades a l'estranger
1845-47	0,0%	58,1%	100,0%	0,0%
1860	76,0%	36,8%	0,0%	0,0%
1870	64,4%	30,5%	80,3%	5,7%

¹⁷⁸ Prat, «Las estructuras comerciales».

	Quota sobre les sortides de teixits en cabotatge a Espanya	Pes dels teixits en el valor de les sortides en cabotatge per Barcelona	Proporció de les sortides de teixit en cabotatge	Proporció de les sortides de teixits exportades a l'estranger
1880	86,1%	77,1%	95,3%	4,7%
1890	91,0%	50,6%	79,3%	18,3%
1900	84,1%	27,2%	66,0%	29,4%
1910	82,2%	36,9%	58,1%	32,1%

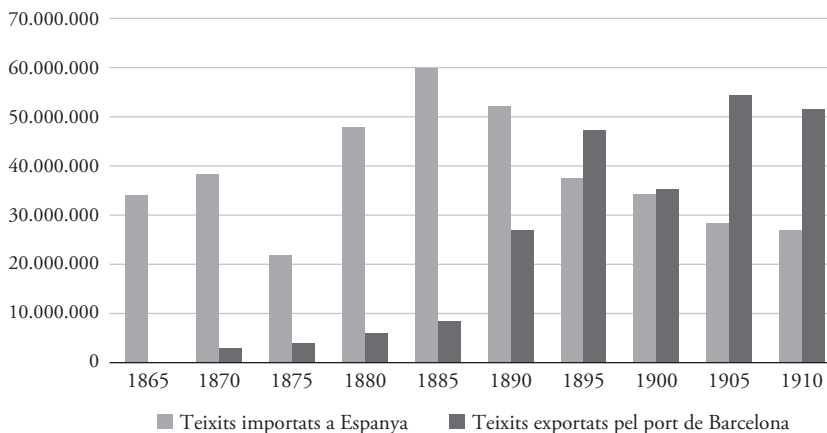
FONT: Elaboració pròpia a partir de Figuerola, I.: Estadística de Barcelona i les Estadístiques de Comerç Exterior i de Cabotatge.

El subsector del punt va experimentar un considerable auge exportador ja des dels anys vuitanta. Però el seu èxit internacional, sempre en comparació amb altres renglons de la producció industrial catalana, es produí especialment en les dues dècades prèvies a la Guerra Mundial. Fins al punt que la proporció de la producció total que era exportada superava la britànica i era incomparablement més alta (sempre en termes relatius a les dimensions del sector) que la dels Estats Units. Al voltant d'un terç dels teixits de punt produïts a Catalunya en les dues primeres dècades del segle xx es va comercialitzar a l'exterior, sobretot en els mercats llatinoamericans, però també en diversos països europeus i, de manera molt destacada, a les Filipines ja independents. De fet, la competitivitat internacional del subsector del punt català arribà a generar sorpresa i preocupació entre industrials i comerciants tant britànics com nord-americans¹⁷⁹.

L'extraversió d'aquest subsector del tèxtil cotoner s'explica per diversos factors. En primer lloc, per l'alta flexibilitat organitzativa. En segon lloc, pels avantatges que Catalunya tenia respecte d'altres països en sectors més intensius en treball, com era el cas del punt, en què els productes eren béns finals acabats, no teixits per ser posteriorment confeccionats. En tercer lloc, i de manera molt destacada, les noves possibilitats que, en els darrers anys del període, va permetre la generalització de l'electricitat en termes d'estalvi i flexibilitat productiva. Per últim, pel coneixement profund dels mercats de destinació, les facilitats de pagament que s'hi oferien i l'impacte en els gustos i la demanda de les dècades prèvies de penetració en els mercats colonials i sud-americans¹⁸⁰.

Des de la dècada dels noranta, la balança comercial espanyola en els teixits passa a tenir saldo positiu, gràcies a la protecció aranzelària i a les exportacions, canalitzades quasi exclusivament a través del port català.

IMPORTACIONS ESPANYOLES DE TEIXITS ESTRANGERS I EXPORTACIONS DE TEIXITS A TRAVÉS DEL PORT DE BARCELONA (EN PESSETES)



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior i del Comerç de Cabotatge.

Ara bé, l'evolució del sector cotoner, líder de la indústria del Principat, no va ser totalment paral·lela a la d'altres rams. En el cas del teixits de llana, la segona producció tèxtil en importància, van suposar un percentatge insignificant de les exportacions totals. L'expedició a través del cabotatge va representar sempre un percentatge altíssim (superant normalment el 90% de les sortides de teixits de llana pel port), però, tot i així, Barcelona no ostentava una posició clarament dominant en el cabotatge espanyol d'aquests teixits, considerant només els de producció autòctona, i es va situar, normalment, en un 10-30% dels tràfics espanyols d'aquests productes. En el calçat, en canvi, la vocació exportadora va ser claríssima: la pràctica totalitat de la producció sortida pel port anava dirigida als mercats exteriors, especialment als colonials. Això va fer que conformara una de les principals parts d'exportació des de començaments dels anys setanta. Amb la desaparició dels mercats colonials, però, les vendes de calçat a l'estranger van patir una forta contracció tant en termes absoluts com relatius.

**QUOTA SOBRE EL VALOR DE LES EXPORTACIONS A L'ESTRANGER PEL
PORT DE BARCELONA (1845-1910)**

	Teixits de llana	Calçat
1845-47	1,0%	2,9%
1865	0,3%	2,3%
1870	0,7%	20,1%
1880	0,3%	13,0%
1890	2,1%	19,3%
1895	1,8%	14,5%
1900	0,8%	11,8%
1910	1,1%	6,0%

FONT: Elaboració pròpia a partir de Figuerola, L.: *Estadística de Barcelona* i les Estadístiques de Comerç Exterior i de Cabotatge.

Una trajectòria similar al cas del calçat, la trobem en el sector del sabó, que era, com hem vist, un altre dels renglons importants de l'exportació de Barcelona. En aquest cas es tracta d'un sector molt enfocat als mercats locals i, en general, caracteritzat per una indústria geogràficament dispersa i empresarialment poc concentrada. Les exportacions de sabó del port català van adquirir nivells molt considerables: per la seua quota sobre el total espanyol, però també en termes comparatius amb un centre saboner tradicional de la importància de Marsella. Amb la peculiaritat afegida que una sola empresa, la «Rocamora», va ser responsable d'una proporció enorme d'aquestes exportacions (fins a un 80% del total espanyol). El declivi de les vendes a l'estranger, del qual derivarà també la decadència de l'empresa en qüestió, incapaç de competir amb avantatge en els mercats locals, està clarament associat al «desastre» del 1898.

**EXPORTACIONS DE SABÓ DE BARCELONA.
QUOTA SOBRE LES EXPORTACIONS ESPANYOLES DE SABÓ
I COMPARACIÓ AMB MARSELLA (EN TM)**

	Barcelona/ Espanya	Barcelona/ Marsella	Barcelona (1863 = 100)
1863	43%		100
1870	83%		230,7

	Barcelona/ Espanya	Barcelona/ Marsella	Barcelona (1863 = 100)
1890	99%	65%	472,6
1895	99%	57%	525,7
1900	97%	31%	356,1
1903	96%	26%	361,6
1907	95%	13%	174,9
1913	84%	5%	96,5

FONT: Ramon, R.: Los Rocamora, la industria jabonera barcelonesa y el mercado colonial antillano (1845-1913).

En resum, les sortides de productes industrials a través del port van dominar el comerç de cabotatge al llarg del període i van estar fortament concentrades en les vendes al mercat espanyol durant la primera meitat del període. Tanmateix, especialment a partir dels anys 1880 s'inicià un període de forta internacionalització de les vendes, en gran mesura basada en les noves condicions que regien el comerç amb les colònies. La pèrdua d'aquests mercats des d'un punt de vista polític no va significar necessàriament la seua completa desaparició: Cuba i les Filipines seguiren sent els principals clients de l'exportació de teixits, per exemple; però indubtablement va posar en crisi el comerç exterior de manufactures. L'impacte, però, va ser molt més fort en aquells sectors que tenien en els mercats colonials una peça clau del seu creixement, i en aquells en què el mercat espanyol, almenys de cabotatge, era relativament poc important. En canvi, el sector líder de la indústria catalana i, amb especial força, el subsector del gènere de punt van mantenir un considerable grau d'internacionalització i presència en mercats tant europeus com americans i asiàtics, que actuaven com a vàlvula d'escapament de la sobreproducció crònica a què semblava abocar-lo el mercat nacional espanyol.

La transformació en l'estructura de les exportacions del port, estretament associada, com hem vist, al reforçament del domini colonial, no va representar una simple conjuntura excepcional. Desapareguts els mercats reservats de les Antilles i les Filipines, i malgrat el seu impacte sobre el comerç total, no tan sols s'hi va mantenir una estreta relació comercial en els primers anys del nou-cents, sinó que la composició de les mercaderies expedides pel port als mercats estrangers va continuar estant caracteritzada pel seu perfil industrial, si bé en combinació amb la presència d'alguns productes clàssics.

Si la demanda del sistema fabril català havia constituït des del segon terç de segle el motor fonamental del comerç exterior d'importacions, la progressiva internacionalització de les vendes dels productes manufacturats que protagonitzaren durant dècades les sortides en cabotatge acabà constituint també un estímul exportador, malgrat la contracció posterior a les pèrdues colonials i en un context de marcat proteccionisme en bona part d'Europa. El vincle entre desenvolupament industrial i comerç exterior es veié així reforçat. Es tràfics de manufactures cap als mercats estrangers assoliren un punt màxim en els anys de la Gran Guerra, aprofitant la neutralitat espanyola en la contesa. En tot cas, la fi de la guerra, la desorganització de l'economia internacional que havia de seguir-la i el reforçament de les tendències a la introversió en la política econòmica a Espanya suposaren un punt d'inflexió definitiu en la llarga i dinàmica relació entre comerç marítim estranger i desenvolupament industrial català.

5.3 Consum urbà i importacions

Si les necessitats del sistema fabril català, sobretot de Barcelona i el seu entorn més immediat, van constituir el motor clau que explica l'expansió dels tràfics marítims durant la segona meitat del segle XIX llarg, un segon aspecte clau, lligat també a l'*hinterland*, tingué a veure amb el procés d'urbanització. La població del municipi de Barcelona, abans d'integrar-se amb els pobles del pla, pràcticament es va doblar entre el 1787 i el 1857, quan comptava ja amb 183.787 habitants. Si s'hi afegeixen els pobles dels afores, la xifra ascendia a 235.060 veïns. L'impuls de la moderna manufactura cotonera, les dificultats i transformacions al camp i el creixement de la població a Catalunya en el seu conjunt, que s'havia multiplicat per 1,8 al llarg de les set dècades, contribuïren a aquest sòlid creixement de la població urbana. Ara bé, en els decennis posteriors, les dimensions de la ciutat s'havien d'incrementar de manera impressionant, fins al punt que l'any 1910 la Gran Barcelona concentrava prop de sis-cents milers d'habitants i arribaria a assolir el milió de veïns durant els anys trenta. El nombre d'habitants de la resta de Catalunya (descomptant el Barcelonès i les comarques adjacents) es va mantenir pràcticament constant: si el 1857 s'hi comptaven oficialment 1.192.350, l'any 1910 la xifra era d'1.201.798. El que implica un procés de fortíssima concentració demogràfica que hauria de donar lloc a un país macrocefàlic: la capital va passar de concentrar al voltant d'un desè de la població catalana total a representar un 28,6% dels habitants del país. La crisi finisecular, agreujada amb l'arribada de la fil·loxera (primerament a Catalunya i des-

prés a altres regions properes), juntament amb el sostingut creixement del pol industrial i d'activitats de serveis adjacents, contribuï decidivament a situar la ciutat entre les grans metròpolis europees; si bé molt lluny, en termes de dimensions totals, de les grans capitals imperials i ciutats globals com Londres, París o Viena¹⁸¹.

No hi ha dubte que les implicacions d'aquest procés havien de ser decisives a diversos nivells: des de les activitats de construcció i l'ordenació urbana als transports, els problemes socials i la conflictivitat política, passant evidentment per la rellevància i el dinamisme econòmics de la ciutat. Des del punt de vista del comerç marítim, cal apuntar a dues derivades destacades d'aquest procés de creixement i transformació de la ciutat.

D'una banda, la reforma i ampliació del port i la progressiva separació de les seues infraestructures de la trama urbana mateixa. Una empresa que tractava de donar solució als nombrosos obstacles que les velles instal·lacions posaven davant el notable increment dels tràfics i de les dimensions dels vaixells, derivats tant de la demanda de carbó i inputs industrials com de la mateixa transformació de la navegació. Malgrat que les demandes en aquest sentit havien acompanyat el procés d'industrialització des dels seus inicis, no seria fins a l'aprovació de la Junta d'Obres del Port el 1868 que les reformes exigides per la burgesia barcelonina trobaren via lliure. Fins a tal punt les reformes portuàries eren concebudes com un component essencial de la necessària transformació de la ciutat, que el mateix Ildefons Cerdà formulà la seua visió, lligant-la al procés d'eixample. Entre finals dels setanta i començaments dels vuitanta, s'executà la construcció del primer moll transversal i seguirien, sota l'impuls de la Junta i recolzant en el finançament i la gestió privades, una llarga trajectòria d'inversions que havien de modernitzar el port, ampliant-ne notablement la capacitat dels tràfics, i agilitzant les tasques de càrrega, descàrrega, emmagatzematge i reparació de naus. Tanmateix, el vincle entre infraestructura portuària, comerç marítim i creixement urbà continuaria centrant una part de les propostes estratègiques per reforçar la posició de Barcelona en les xarxes globals d'intercanvis¹⁸².

De l'altra, i com resulta evident, l'ampliació i concentració de la població, el creixement de la renda (malgrat la seua distribució altament desigual) i el fet que el rerepaís agrícola estigués durant dècades molt orientat a la producció de vins per a l'exportació havien de donar lloc a un ampli

¹⁸¹ Roser Nicolau, «Els factors demogràfics del creixement econòmic: Catalunya 1787-1910», dins DD.AA, *Història econòmica de la Catalunya contemporània*, (Barcelona: Enciclopedia Catalana, 1991) Vol. 2 Siglo XIX, població i agricultura, 11-62.

¹⁸² Joan Alemany, *El port de Barcelona: història i actualitat* (Port Autònom de Barcelona, 1984).

mercat urbà de consum. Les vastes possibilitats de col·locació de mercaderies que ofería aquest mercat i les dimensions de la demanda abastaren renglons molt diversos: des dels béns salarials i de consum popular als nous béns de consum de les classes mitjanes o els productes de luxe. Però, per les seues dimensions en volum, valor i en termes de requisits logístics i organitzatius, la demanda dels sectors populars i les noves classes mitjanes havia de tenir una rellevància molt més gran i un impacte molt més clar en l'estructura del comerç marítim.

Per descomptat, un grau de concentració poblacional i creixement demogràfic com l'esmentat passava, indefectiblement i abans que res, per un proveïment sostingut d'aliments. Això, si més no, durant bona part del segle XIX volia dir, abans que res, cereals. També llegums, bacallà i vi; però els grans, i especialment el blat, constituïren el component principal de l'alimentació d'una ciutat molt marcada pels processos de proletarització, migració de camperols empobrits i baixos salaris industrials. No seria fins al canvi de segle, i especialment durant el primer terç del nou-cents, que el que es coneix com la transició nutricional (marcada per la diversificació alimentària, una major ingesta de proteïnes animals o el creixent consum de làctics) s'iniciaria a Catalunya. Això respongué en gran mesura a la reestructuració de l'agricultura i el sorgiment d'una indústria alimentària en el marc de la crisi finisecular, com tindrà ocasió d'explicar més endavant.

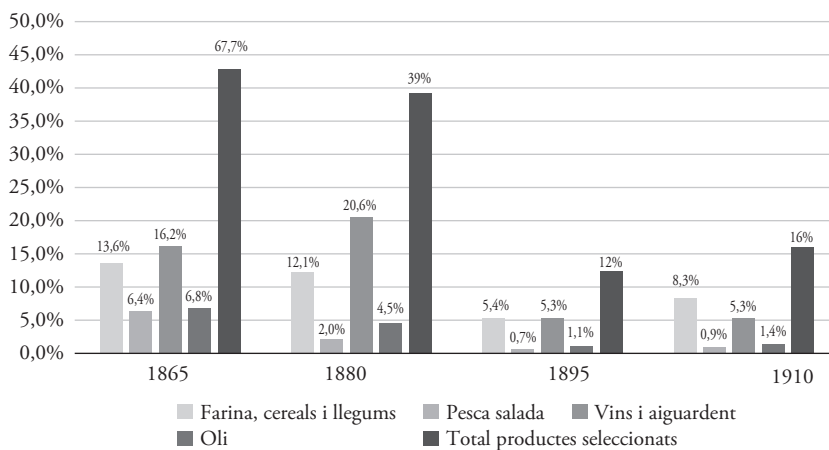
En tot cas, la qüestió d'un proveïment regular i a preus raonables de l'alimentació bàsica havia estat una preocupació bàsica de les autoritats municipals des de molt abans i justificaria, al llarg del període, diverses mesures ambiciosos, entre les que l'impuls d'un sistema descentralitzat de mercats municipals va ser la més significativa¹⁸³. Tradicionalment, durant el segle XVIII l'origen del gruix dels blats arribats pel port de la ciutat havien estat regions properes de la Mediterrània especialitzades en l'exportació de grans, com Sicília i el nord d'Àfrica. De fet, els primers intents de recomposició del comerç ultramarí amb les colònies des de Barcelona després dels episodis bèl·lics que marcaren el pas del segle XVIII al XIX havien estat l'intercanvi de sucre cubà per aquests cereals mediterranis. Tanmateix, el prohibicionisme adoptat com a principal política econòmica per les autoritats espanyoles a partir del 1820 va posar fi a aquests intercanvis. En les cinc dècades posteriors, i amb excepcions molt puntuals en anys de carestia, l'origen del blat consumit a la ciutat van ser les grans regions productores espanyoles. Això, tenint en compte els baixos rendiments agraris, el retard productiu i els elevats costos de transport, va tindre com a conseqüència principal el fet que, a

¹⁸³ Miller, *Feeding Barcelona*.

mitjans de segle, Barcelona fora una de les ciutats europees on es pagaven els preus més elevats per l'aliment bàsic de la majoria de la població¹⁸⁴.

L'altra conseqüència de les prohibicions a la importació de blats i farines va ser que aquests renglons protagonitzaren les entrades de cabotatge, estimulant així la integració del mercat interior, que era la principal destinació extraregional dels teixits del Principat. L'any 1865, quan la posada en marxa de diverses línies ferroviàries havia començat a alterar la composició dels tràfics, el predomini d'aquests productes, juntament amb altres aliments (alguns dels quals destinats a la reexportació parcial cap a l'estranger, com el vi i l'oli) continuava sent molt clara. I ho seria encara fins a començaments dels anys vuitanta. En canvi, les dues darreres dècades del segle assistiren a un ràpid declivi de la importància relativa d'aquests productes en les entrades de cabotatge.

QUOTES PER CATEGORIES DE PRODUCTES D'ALGUNS PRODUCTES ALIMENTARIS ENTRATS PER CABOTATGE A BARCELONA. 1865-1910 (EN %)



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques de Comerç de Cabotatge.

¹⁸⁴ Pere Pascual. «La cuestión de las tarifas ferroviarias y el abastecimiento del mercado catalán de cereales y harina (1865-1900)», *Revista de Historia Industrial*, 2015, vol. XXIV, num. 58, 217-247; Pascual, *Los caminos de la era industrial*.

Tres factors hi contribuïren de manera principal. En primer lloc, i amb preeminència cronològica, la competència del ferrocarril, que oferia una molt més ràpida connexió amb l'interior de la Península, malgrat que els costos de transport es mantingueren inusualment alts, en part a causa de la política oligopolística de les companyies ferroviàries. En segon lloc, i de manera molt més destacada, la fi de la prohibició d'importacions de blat. La pressió i els interessos catalans tingueren molt a veure en el desmantellament d'aquesta prohibició, impulsat per Laureà Figuerola. El sistema d'intercanvis derivat de la prohibició presentava enormes limitacions, especialment tenint en compte el retard de l'agricultura cerealista espanyola. Malgrat que el ferrocarril contribuï a una millor integració del mercat intern, això es traduí sobretot en un increment dels preus en origen, més que no pas en la davallada dels preus en destinació (en aquest cas, Barcelona), ja que el camp espanyol no va ser capaç d'adaptar l'oferta a les pressions de la demanda de la creixent població urbana. Això, juntament amb els impostos de consums, constituïa un combustible per a l'intens conflicte social que periòdicament sacsejava la ciutat. Especialment en situacions de carestia o d'increment de preus, que posaven en risc les condicions de vida d'amplis sectors del proletariat. De fet, l'eliminació dels consums va ser una de les demandes que constituïren el rerefons del suport popular a la Revolució Gloriosa del 1868 a Catalunya. Però també per a la burgesia industrial catalana la qüestió dels preus del blat suposava una preocupació destacada: en tractar-se d'un component molt significatiu dels migrants pressupostos de les famílies obreres, influïen en gran mesura sobre els salaris reals i les possibilitats de reducció dels costos laborals¹⁸⁵.

El tercer factor d'aquest canvi, com s'ha pogut veure en capítols anteriors, no fou cap altre que la integració del mercat mundial de cereals, sota l'impuls de les principals potències industrials i de les autoritats i homes de negocis d'alguns dels països amb àmplies dotacions de terra conreable. Un aspecte que vindria a transformar decisivament la producció i comercialització alimentària en bona part del món i que, en última instància, constituïria l'aspecte fonamental de la depressió finisecular a escala internacional.

¹⁸⁵ Pascual, *Los caminos de la era industrial*.

**TONES D'IMPORTACIÓ DE DIVERSOS PRODUCTES ALIMENTARIS
PEL PORT DE BARCELONA, 1862-1911 (EN MITJANES QUINQUENALS)**

	Bacallà	Blat	Farines	Altres cereals
1862-1866	4.164	–	–	–
1867-1871	4.467	19.561	4.492	1.414
1872-1876	5.329	11.444	151	2.522
1877-1881	5.962	28.614	52	2.050
1882-1886	5.858	73.848	154	3.837
1887-1891	6.374	111.272	974	17.863
1892-1896	5.420	146.810	63	19.807
1897-1901	4.877	121.352	12	47.060
1902-1906	5.989	168.536	278	32.538
1907-1911	7.573	60.721	29	64.295

FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

Les transformacions que en derivaren només poden ser qualificades d'impressionants. Les importacions de blats, farines i altres cereals panificables travessaren un ràpid augment en els anys immediatament posteriors a l'aranzel Figuerola del 1868. Però les arribades de cereals es moderaren en anys posteriors o fins i tot es van contraure, cosa que indica que la simple obertura no explica del tot els forts increments que es produïren fins ben entrat el nou-cents, ja en un context de renovada protecció. De fet, la integració del mercat mundial no tan sols es traduí en menors diferències en els preus del blat entre localitats allunyades sinó en una davallada general de preus davant la qual l'agricultura espanyola era incapaç de competir, malgrat gaudir d'una de les proteccions aranzelàries més altes d'Europa.

**PREUS DEL BLAT A DIVERSES CIUTATS PORTUÀRIES INTERNACIONALS,
1850-1906 (EN DÒLARS-OR PER BUSHEL)**



FONT: per a Barcelona: Sánchez-Albornoz (1975), Grupo de Estudios de Historia Rural (1980) i Segura (1983), per a la resta: Harley (1988).

L'evolució de les quantitats importades de blat i altres cereals panificables contrasta de manera marcada amb les d'un altre dels productes que tradicionalment havien constituït una part fonamental de les dietes dels sectors populars, com ho era el bacallà, més afectades pels progressius canvis en la composició del consum alimentari. En tot cas, això indica també que el sostingut creixement que marcà el canvi de segle no responia exclusivament a un increment de la demanda per motius exclusivament demogràfics, sinó a una dràstica reestructuració del comerç d'aliments i dels patrons de relacions del port català amb l'estranger i amb la resta d'Espanya. Ara bé, el contrast és encara més marcat amb el cas de les farines. I és que, precisament a causa de la potència del mercat urbà i regional de consum al qual proveïa el port barceloní, i juntament amb els majors avantatges que oferia la protecció aranzelària per a les activitats de transformació, la capital catalana va veure emergir un potent sector industrial fariner. La indústria farinera catalana va passar així a proveir una part del mercat espanyol en base a una producció majoritàriament basada en cereals estrangers. L'any 1895, Barcelona remetia per via marítima cap a altres ports espanyols fins a 65 milions de quilos de farines. Per posar en context aquesta xifra, n'hi ha prou d'apuntar que Santander, el gran port fariner de l'agricultura castella-

na, n'exportà per cabotatge poc més de 10 milions. Les entrades de farina en els diversos ports espanyols mostren un clar predomini de les principals ciutats andaluses i de poblacions tant mitjanes com grans del País Valencià, Múrcia i les Illes: Gandia n'importà 2 milions, Dènia 2,1, San Pedro del Pinatar 4,2 i Alcúdia 1,2. Això acabaria per agreujar la crisi en què se sumia el camp espanyol.

La reorientació cap als mercats exteriors de la demanda d'aliments bàsics de Barcelona i el seu entorn va ser, per tant, una de les transformacions clau en les relacions comercials del port i de la ciutat durant la segona meitat del segle XIX llarg. El proveïment de blats constituí, així, un nou factor d'estímul de les importacions, si bé molt sotmeses a brusques fluctuacions en funció de les collites de l'agricultura interior protegida.

Però, mes enllà d'aquest component de la demanda, el mercat urbà va jugar un paper també determinant en altres renglons del comerç portuari barceloní. D'una banda, per la via del creixement del consum d'una sèrie de béns menys associats a la dieta bàsica dels estrats populars, però que anaren generalitzant-se al llarg de les dècades estudiades. Entre aquests, alguns colonials com el cacau, el sucre i el cafè. Així, les importacions de cacau es multiplicaren per 4 entre 1862 i 1914 i el seu consum feu possible el sorgiment d'una indústria xocolatera. Més difícil és establir el pes d'aquests models de consum en les importacions de sucre. En primer lloc, pel fet de tractar-se del producte d'exportació per excel·lència del principal mercat colonial de l'economia catalana, el cubà, els seus tràfics estigueren condicionats en bona mesura per l'entramat de relacions amb l'espai caribeny i les funcions de Barcelona en els intercanvis entre metròpoli i colònia. D'altra banda, perquè el sucre va ser objectiu d'una estratègia de substitució d'importacions mitjançant la producció de remolatxa al sud d'Espanya. Se seguia així l'exemple d'economies centreeuropees, com l'alemanya, que des de mitjans de segle havien ascendit a posicions avançades en la producció sucra mundial. De manera que les entrades de sucre pel port passaren dels sis milers de tones el 1862 a superar els 43 milers l'any 1892, per caure posteriorment i desplomar-se a partir del 1898: l'any 1914 només s'importaren 601 quilos pel port català¹⁸⁶.

Però l'exemple potser més destacat d'aquest vincle entre el mercat urbà i el comerç internacional de colonials el proporciona el cafè. El seu consum penetrà en les dietes populars i s'estengué no tan sols en l'àmbit domèstic, sinó sobretot al voltant dels nous eixos de sociabilitat que suposaren les ca-

¹⁸⁶ Piqueras, «Capitales en el azúcar».

feteries¹⁸⁷. Les importacions pel port de Barcelona es multiplicaren per vint entre 1862 i 1914, assolint una xifra superior als sis milers de tones entrades, de les quals una proporció que no podem estimar devia ser redistribuïda cap a altres mercats peninsulars, via cabotatge o ferrocarril.

La potència del mercat urbà, però, no es limità a aquest tipus d'estímul a la importació d'algunes de les grans *commodities* alimentàries. Influí també de manera decisiva en la reestructuració de la producció agrària regional a partir de la crisi de finals de segle i dels efectes de la fil·loxera, tal com veurem. I, per descomptat, conformà un estímul decisiu per al desenvolupament de diversos sectors manufacturers orientats a renglons de consum ampli o fins i tot de luxe. El primer exemple en aquest sentit el conforma, lògicament, la mateixa indústria cotonera, que mantingué en el mercat de la capital una de les seues principals bases per a la col·locació dels seus productes. Però també altres sectors, com el paperer, el saboner, el del calçat o el de manufactures amb un menor protagonisme global però tot i així significatives, com els naips, instruments musicals o paraigües. El sorgiment o expansió d'aquests sectors, lligats a les economies d'aglomeració urbana, va tenir un impacte molt menor en la trajectòria productiva de la ciutat i del país, però tot i així conformà renglons significatius de les sortides per cabotatge i les exportacions colonials en diversos moments del període estudiat, especialment en les dècades centrals del vuit-cents¹⁸⁸.

Més enllà dels fluxos de mercaderies, els resultats d'aquest procés es veuen confirmats per l'evolució d'una estructura ocupacional que expressava tant la creixent comercialització com les transformacions en el sector del transport.

POBLACIÓ ACTIVA ALS SECTORS DEL COMERÇ I EL TRANSPORT A ESPANYA, CATALUNYA I BARCELONA, 1877-1910 (EN % SOBRE EL TOTAL)

	Comerç			
	1877	1887	1900	1910
Espanya	2,6%	3,3%	5,8%	5,3%
Catalunya	3,2%	4,4%	8,7%	10,4%
Barcelona	-	-	11,6%	-

¹⁸⁷ Miller, *Feeding Barcelona*.

¹⁸⁸ Frax Rosales, «Puertos y cabotaje».

	Transports			
	1877	1887	1900	1910
Espanya	3,3%	2,6%	2,6%	2,5%
Catalunya	5,6%	2,8%	2,5%	2,5%
Barcelona	-	-	2,8%	-

FONT: Elaboració pròpia a partir de Nicolau (1990) i l'Auari estadístic de la ciutat de Barcelona (1902).

La comparació entre Catalunya i Espanya mostra que, a banda de les clares diferències entre els sectors secundari i primari, molt més conegudes, el Principat es caracteritzà en les darreres dècades del segle per un fort creixement absolut i relatiu (en termes de pes sobre la població activa) del sector comercial. Sector que comprenia negocis molt diferents: des de les grans operacions a llarga distància fins als intercanvis interns o el comerç al detall. El creixent pes d'aquest sector és indèstriable del fet que es tractava d'un àmbit en què les possibilitats d'incrementar la productivitat amb la introducció de maquinària i inversions estalviadores de força de treball eren molt limitades. Però això no minva el valor de la comparació, en la mesura que reflecteix el diferent grau de desenvolupament de les activitats comercials a Catalunya i en el conjunt d'Espanya.

En els transports, en canvi, és perceptible la diferència substancial, fins i tot partint d'un moment, a finals dels setanta, en què la transició a les tecnologies del vapor estava ja molt avançada, tant en el sector marítim com en el terrestre. Això convida a pensar que, probablement, aquest sector devia tenir un pes encara més elevat a mitjans de segle, coincidint amb el moment de màxima expansió del cabotatge i l'època daurada de la marina de vela catalana. Com a resultat, una economia com la catalana, altament comercialitzada tant en les seues relacions internes com en els vincles amb l'exterior, experimentà un procés de contracció relativa de la població ocupada en un sector dels transports creixentment intensiu en capital, mentre el sector del comerç s'expandia de manera molt remarcable.

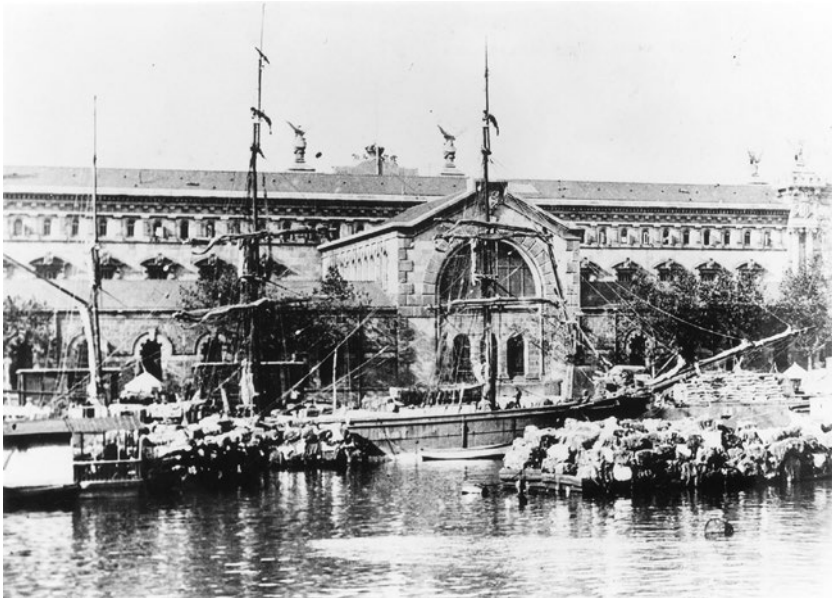
Al mateix temps, i com seria previsible, les dades de què disposem per a Barcelona l'any 1900 indiquen que a la ciutat aquest sector tenia un pes encara molt més preponderant. Cal tenir en compte, a més, que les xifres per al conjunt de Catalunya inclouen també les de la capital, per la qual cosa, la comparació entre Barcelona i la resta del país proporcionaria diferències molt més clares, atès l'elevat pes demogràfic que aquesta tenia. Se-

gons l'*Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona* publicat l'any 1902¹⁸⁹, el sector del comerç era el segon àmbit principal d'ocupació a la ciutat, després de la indústria tèxtil (35,7%) i seguit dels serveis domèstics i personals (9,3%). La puixança d'aquest sector expressava tant les funcions d'intermediació en el comerç exterior com l'expansió i transformació del mercat urbà de consum.

En definitiva, tant l'entramat de relacions comercials per via marítima de Barcelona com el creixement mateix del comerç van estar fortament condicionats pels processos de canvi que l'emergència del sistema fabril, l'economia de mercat i la urbanització suposaren per a l'*hinterland* immediat del port. Si els intercanvis amb l'estranger del port català participaren del llarg cicle de globalització comercial del vuit-cents, això respongué en gran mesura al mateix creixement industrial i urbà, així com a les complexes relacions amb el mercat interior espanyol. La ruptura dels precaris equilibris en què es basaven aquests intercanvis acabà per forçar, al seu torn, un progressiu tancament, en correspondència amb el que s'esdevenia en bona part d'Europa i del món industrialitzat, i com a resposta a la depressió econòmica derivada de l'articulació del mercat mundial.

Ara bé, per entendre el funcionament i la trajectòria del complex industrial-comercial català al llarg d'aquestes dècades clau, no n'hi ha prou de considerar el port com un simple apèndix de la trama urbana i del pol de creixement manufacturer. Atesos els desequilibris existents (entre els quals el voluminós dèficit comercial amb l'estranger no n'era un de menor), les dimensions industrial i urbana del port difícilment podien haver-se desplegat amb la intensitat que ho feren en el mig segle anterior a la Gran Guerra si no hagués estat per la diversitat de funcions i especialitzacions del port català. Entre elles, i de manera destacada, el seu rol com a node central del país (marcat per la seua especialització en l'exportació de vins) i com a principal port colonial espanyol.

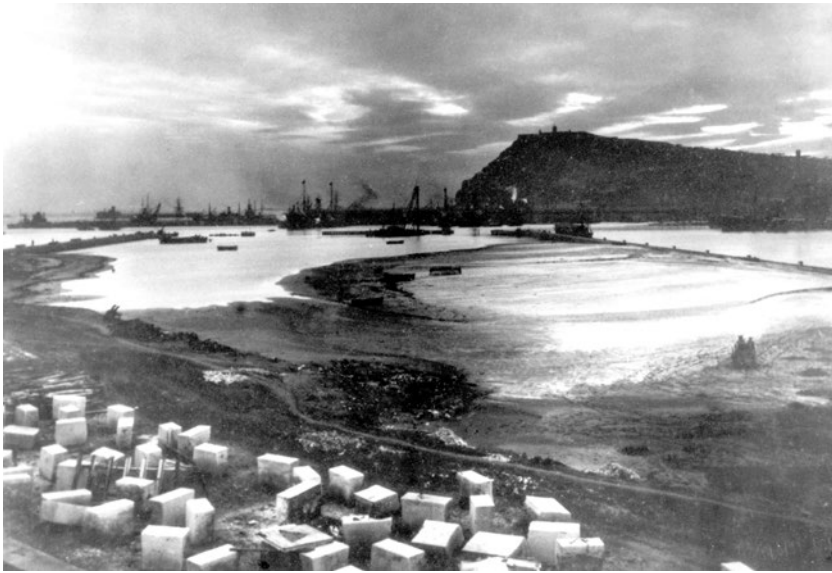
¹⁸⁹ Les dades d'ocupació d'aquesta publicació es referien a les de dos anys abans.



Corbeta descarregant cotó al moll de Drassanes. (MMB)



Pesadors de cotó al moll de la Barceloneta. (MMB)



Construcció del moll d'Espanya del port de Barcelona, 1902 (MMB)



Venda de patates al moll d'Espanya, ca. 1915 (MMB)

6. El port regional

La dimensió regional del port de Barcelona, la seua interacció a llarg termini amb el conjunt de l'economia catalana, constitueix un aspecte ineludible en l'estudi del comerç exterior de la ciutat i del procés d'integració en el mercat mundial. Més enllà de la canalització de bona part de les relacions comercials del conjunt de l'economia catalana, per entendre la trajectòria del comerç exterior i del procés d'integració en el mercat mundial de Barcelona es fa necessari concretar-ne la posició en el marc d'una dinàmica economia regional i analitzar el procés d'evolució d'aquest espai econòmic en interrelació amb els estímuls dels mercats exteriors.

Tal com han explicat nombrosos historiadors econòmics i geògrafs¹⁹⁰, en la mesura que els complexos productius, i especialment els associats amb la industrialització i la consolidació del capitalisme, adoptaren dimensions territorials ben definides, donaren lloc a regions econòmiques i generaren processos de diferenciació en el si de la majoria de països. La formació del mercat mundial no va ser en absolut aliena al sorgiment a aquests pols de creixement territorials. Això és ben clar en el cas espanyol, en què les diferents trajectòries i estructures socioproductives donaren lloc durant el segle XIX al que ha estat caracteritzat com una «economia dual». Dualitat que contraposava una Espanya agrària en general endarrerida, de productivitat i dinamisme molt limitats, amb el sorgiment de nuclis molt més dinàmics vinculats fonamentalment a la industrialització a Catalunya, i després al País Basc, als quals es podria afegir l'exitós capitalisme agrari valencià.

Per entendre allò que s'esdevenia en l'esfera de les relacions exteriors barcelonines, no n'hi ha prou d'estudiar la reducció dels costos comercials i els obstacles a la formació d'un mercat mundial, i tampoc d'estudiar les dinàmiques de creixement urbà i pròpiament industrial que, com hem vist, tingueren una importància de primer ordre. Cal també atendre els processos interns de creixement i transformació de l'economia regional i les seues interaccions amb els estímuls exteriors. Amb aquest objectiu, inicialment

¹⁹⁰ Vegeu per exemple: Maluquer de Motes, *Història Econòmica*. Vegeu també: Masahisa Fujita, Paul Krugman i Anthony J. Venables, *The spatial economy: Cities, regions, and international trade* (MIT Press, 1999); Eric Sheppard, E. (2010): «Geographical political economy», *Journal of Economic Geography*, 11(2), (2010): 319-331; Sidney Pollard, «Regional markets and national development», dins: *Markets and Manufacture in Early Industrial Europe* (Routledge Revivals, 2014), 29-56.

em centraré a analitzar la posició del port en el marc de la geografia productiva i comercial del conjunt de Catalunya, així com dels processos paral·lels d'articulació del mercat regional i expansió de les funcions comercials de la capital. Posteriorment, faré atenció a un component decisiu per entendre aquesta relació entre regió econòmica i comerç exterior per al cas que ens ocupa, que no és cap altre que el de l'agricultura exportadora, i especialment el sector vinícola, en l'etapa d'articulació del mercat mundial de productes primaris i aliments.

6.1 Una llarga trajectòria de formació del mercat interior català

Al llarg del segle XVIII, Catalunya havia assistit a l'emergència d'una economia regional dinàmica i articulada internament. Al voltant del desenvolupament d'una agricultura exportadora i dels processos d'elaboració d'aiguardent, producte protagonista de les vendes exteriors del país, les relacions de mercat havien anat prenent força, expandint-se geogràficament i consolidant-se. Juntament amb aquestes, i en el marc relativament coherent que proporcionaven les activitats d'exportació, es produí un procés de divisió territorial del treball, orientat en gran mesura per la producció per a la venda. La vinya i l'elaboració d'aiguardents es desenvolupà a la zona litoral i prelitoral de Barcelona i Tarragona; l'agricultura de signe més tradicional, a les comarques centrals i de ponent; la producció de fusta, a les muntanyes septentrionals; la construcció de vaixells de vela, a la costa llevantina. Les tradicionals manufactures, sobretot la llanera, experimentaren també un fort impuls en diverses comarques interiors, sovint com a complement familiar dels ingressos agraris, i responent tant a la creixent demanda autòctona com a la formació de denses xarxes mercantils que penetraren en els mercats espanyols. En paral·lel, a Barcelona, les activitats comercials visqueren un auge sostingut i s'assistí al desenvolupament de les activitats d'estampació d'indianes i als primeres intents de sorgiment del tissatge cotoner, a les conques del riu Llobregat¹⁹¹.

Aquesta divisió territorial del treball estimulà la circulació interna i els intercanvis amb l'exterior: amb els països de l'Europa occidental, l'entorn mediterrani i els dominis americans. Tant el cabotatge com la navegació d'altura es veieren impulsats pel creixement tant dels tràfics importadors i expor-

¹⁹¹ Torras, «Redes comerciales y auge textil»; Vilar, *Catalunya dins l'Espanya moderna*.

tadors com dels fluxos interns i amb la resta d'Espanya. També el transport terrestre experimentà una decidida expansió. Com ha mostrat Núria Sales (1983), aquests intercanvis interns gaudien ja d'un extraordinari dinamisme i d'una gran complexitat en les dècades finals del segle XVIII i començaments del XIX, malgrat les interrupcions bèl·liques i les grans dificultats pel que fa a les vies de transport. No cal dir que l'expansió econòmica consolidada a partir del segon terç del vuit-cents devia reforçar la densitat i el volum d'aquest conjunt de transaccions, si bé generà també importants reestructuracions i desequilibris, lligats tant al difícil context dels mercats de productes agrícoles de començaments dels vuit-cents com als efectes de l'emergència de la indústria moderna sobre les manufactures de caire tradicional.

El procés de formació d'una economia regional articulada, marcada per dinàmiques interconnectades d'especialització en el seu si, tingué efectes perceptibles des del punt de vista de l'organització territorial, que incidiren al seu torn en el funcionament econòmic del país. El sorgiment d'una xarxa de ciutats de dimensions mitjanes, i d'un segon nivell de municipis connectats en gran mesura als nuclis de majors dimensions, jugà un paper vital en la canalització dels fluxos de mercaderies i en l'estructuració de l'activitat econòmica en el seu entorn. Però, sens dubte, seria el reforçament progressiu del pes econòmic i demogràfic de la capital, al qual ja he pogut referir-me anteriorment, el que contribuiria en major mesura a donar forma a l'economia regional. Barcelona esdevingué un mercat de consum destacat, però també i de manera decisiva, el node central d'una xarxa de transport marítim i terrestre, que alhora que concentrava funcions especialitzades (sobretot en allò relatiu al comerç a mitjana i llarga distància i a les finances), esdevenia el gran nucli d'intermediació en la circulació interna i, de manera molt més clara, el node principal en les relacions comercials amb l'exterior¹⁹².

La segona meitat del segle XIX veuria l'accentuació d'algunes de les característiques centrals d'aquest model d'articulació. Els patrons d'especialització productiva subregional sofriren modificacions importants a llarg termini, tal com veurem. Però la centralitat de Barcelona, el seu pes tant quantitatiu com qualitatiu i les seues funcions intermediàries com a *hub* comercial català per excel·lència s'intensificaren. La integració econòmica del Principat es veié reforçada en molts sentits. El creixement sostingut de la capital, la construcció d'una xarxa ferroviària centrada en Barcelona (i connectada amb la resta d'Espanya i d'Europa) i les relacions canviants amb els mercats externs constituïren factors determinants de la màxima rellevància en aquests processos d'integració, creixement i profunda transformació.

¹⁹² Fontana, *La fi de l'Antic Règim*.

6.2 El comerç barceloní amb el rerepaís a mitjans del segle XIX

Quins eren els trets més rellevants dels intercanvis regionals catalans, i els seus vincles amb el comerç exterior i els mercats mundials en les dècades centrals del vuit-cents? Quina era la posició i les funcions de la capital catalana en el marc d'aquestes relacions? La *Balanza Mercantil* elaborada per la Junta de Comerç de Barcelona¹⁹³ fa possible una primera aproximació. En concret per a l'any 1848, coincidint amb la inauguració del ferrocarril Barcelona-Mataró, primer tram peninsular de la futura xarxa.

Els fluxos d'entrada al port de la capital des d'altres municipis costaners catalans en aquell any estaven protagonitzats de manera molt clara per productes agraris i alimentaris, ben representatius de l'especialització del camp català, a més de llenya, carbó vegetal i fusta. Entre els primers destacaven –cosa que no ens pot sorprendre– el vi i l'oli, productes clàssics de l'agricultura mediterrània i de les exportacions catalanes del període, en substitució progressiva de l'aiguardent. Alguns ports catalans ocupaven posicions destacades –i fins i tot els primers llocs– en l'origen de molts d'aquests productes arribats a Barcelona. Aquest és el cas de l'oli (Tortosa: 52% del valor total de l'oli arribat a la ciutat); el vi (Vilanova, Tarragona, Sitges, el Vendrell: 87%, conjuntament); el carbó vegetal (Malgrat, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Palafrugell: 94%); el peix salat¹⁹⁴ (Palafrugell, la Selva i l'Escala: 25%), o el panís (Tortosa: 73%). Els ports catalans també sobreexien en una altra categoria de productes important pel seu valor, com era la fusta, en què destacava Arenys (amb els taulons de caoba) i Tortosa (canalitzant probablement les arribades de fusta pirenaica per via fluvial).

Catalunya representava una part decisiva dels fluxos de cabotatge arribats a la ciutat, constituint la primera regió d'origen d'aquestes entrades, amb prop d'un terç del total. Seguien en ordre d'importància en valor els tràfics d'origen valencià i andalús, que, sobretot en el primer cas, canalitzaven també una part dels fluxos des de l'interior de la Península. En aquest cas, l'absència d'informació sobre els tràfics terrestres, que oculta relacions vitals com les que es donaven entre el Principat i Aragó, rebaixaria potser el

¹⁹³ *Balanza mercantil de la importación y exportación verificada por el Puerto y Aduana de Barcelona en el año de 1848, formada por la Junta de Comercio en vista de los datos y noticias oficiales que al efecto se ha proporcionado en su mayor parte de las oficinas de Hacienda.*

¹⁹⁴ En aquest cas, el primer port d'origen era Isla Cristina, el segon Palafrugell i el tercer la Corunya.

pes relatiu del comerç entre la ciutat i la resta de la regió. Amb tot, cal tenir en compte que també els intercanvis amb la Catalunya no marítima queden ocults. En tot cas, aquesta aproximació des dels moviments marítics, en un moment en què aquests representaven una part molt elevada de la circulació, és suficient per posar de manifest la intensitat dels vincles entre la ciutat i el seu *hinterland* regional.

VALOR (EN RALS DE BILLÓ I %) DE LES ENTRADES PER CABOTATGE AL PORT DE BARCELONA SEGONS PROCEDÈNCIA (1848)		
Catalunya	79.905.058	31%
País Valencià	63.456.088	25%
Andalusia	56.963.663	22%
Cantàbria	17.776.538	7%
Galícia	11.971.856	5%
Illes Balears	10.787.285	4%
Múrcia	7.644.733	3%
País Basc	2.269.974	1%
Canàries	1.902.528	1%
Astúries	1.858.838	1%
Diverses procedències o no atribuïble	1.970.359	1%
Total entrades cabotatge	256.506.920	100%

FONT: *Balanza Mercantil de la Junta de Comercio*.

En canvi, pel que fa a les eixides (incloent-hi la circulació per terra), les poblacions del Principat representaven valors comparativament més baixos i menys concentrats. Es pot dir que en la majoria dels renglons més significats de l'exportació barcelonina, les localitats catalanes hi tenien un pes marginal, si és que en tenien. Això és evident per als teixits, tant de cotó com de llana, seda o lli, que representaven un 64% del valor de les sortides de Barcelona cap a la resta d'Espanya el 1848¹⁹⁵. Aquests productes anaven dirigits fonamentalment a les principals ciutats portuàries del País Valencià i d'Andalusia, si més no com a primer tram del trajecte cap als mercats de

¹⁹⁵ Com s'ha indicat, en la *Balanza Mercantil* les sortides inclouen també els tràfics terrestres, si bé el comerç marítim hi predomina de manera molt clara.

l'interior de la Península. València, Sevilla, Màlaga, Alacant i Cadis hi predominaven de manera molt clara, seguits per altres ports secundaris, majoritàriament de fora de Catalunya. Només en el cas dels teixits de seda i lli trobem quantitats relativament importants (sempre en un segon pla respecte d'altres destinacions) en mercats com Reus i, en menor mesura, Blanes o Sant Andreu de Palomar.

El fet que els ports del Principat i altres localitats catalanes no foren un destí significatiu per als productes més destacats de les seues exportacions de cabotatge és ja una primera dada il·lustrativa. Els vincles comercials entre la capital i la resta de la regió seguien una lògica ben diferent de la que caracteritzava el comerç barceloní amb el mercat nacional espanyol en el seu conjunt.

Si en les adquisicions dels productes més típics de la realitat productiva de Barcelona i el seu entorn, vitals en el comerç marítim amb Espanya, els ports catalans representaven una quota molt limitada, no es pot dir el mateix de tota una altra sèrie de productes. La majoria, a més, tenien la peculiaritat de formar part de components molt destacats del comerç exterior barceloní. Alguns d'aquests productes eren: el sucre, el cacau, el cotó, la maquinària, el carbó mineral, filasses de diverses fibres (cotó, sobretot), fleixos, dogues i altre material de boteria. En el cas del cotó en floca, per exemple, i com resultaria previsible, els ports catalans representaven la immensa majoria de les vendes. De fet, amb l'excepció de València (4%) i de Palma (4,7%) les sortides a fora de Catalunya eren pràcticament inexistentes. Tarragona (13,7%), Igualada (11,5%), Sallent (9,5%) i Mataró (8,2%) representaven amb diferència les destinacions més destacades. Tot i així, les reexpedicions estaven molt diversificades, i les deu primeres localitats catalanes (les anteriors més Vilanova i la Geltrú, Manresa, Salou, Manlleu, Vic i Sants) concentraven només un 70% del total.

Una cosa similar es pot dir del sucre. En aquest cas, Tarragona n'era la principal destinació (7,2%), seguida de Saragossa (6%), Salou (5,9%), València (4,8%) i Alacant (4,1%). A continuació, per ordre d'importància, hi havia Vic, Tortosa, l'Escala i Roses. El Principat representava un 66,2% del mercat de reexpedició de sucre des de Barcelona, seguit pel País Valencià (18,1%). En el cas del cacau, tot i que València i Alacant ocupaven les primeres posicions, les reexpedicions presentaven una distribució similar, amb poblacions com Tortosa, Lloret de Mar, Vic, Manresa o Reus en posicions destacades.

L'enumeració podria continuar per a unes altres de les diverses categories assenyalades, com el carbó, les dogues i el botam, o la maquinària. Es podria objectar que es tracta de renglons d'importància secundària dins els fluxos de productes expedits per Barcelona, almenys en comparació amb els teixits. Tot i així, el cotó en floca representava prop d'un 5% del valor de

les sortides des de la ciutat per via terrestre i marítima, i el sucre un 3%. Les categories apuntades, preses conjuntament, tenien, per tant, una rellevància considerable per al comerç de la capital; sempre per darrere, és clar, de les vendes de teixits i manufactures al mercat espanyol.

No hauria de resultar gaire sorprenent que importacions molt vinculades a l'especialització tèxtil i vitícola del Principat, o aquells béns de consum relacionats amb una capacitat adquisitiva mitjana relativament elevada (i ben distribuïda), tingueren en altres poblacions catalanes el més important mercat de redistribució des de Barcelona. Però el contrast respecte dels productes més representatius de les sortides de cabotatge (tèxtils i altres manufactures, a més de vins) posa de manifest el paper del port de la capital en el conjunt de l'entramat comercial català. En definitiva, si tenim en compte els resultats que he seleccionat tant pel que fa a les entrades com a les sortides, l'esquema de relacions del port de Barcelona amb el seu *hinterland* regional estava definit pels trets següents: I) proveïment d'aliments bàsics, fusta i llenya per a la ciutat i el seu entorn immediat; II) tràfic massiu en direcció a la capital dels productes de l'agricultura d'exportació catalana, especialment de vi; III) reexpedició des de Barcelona de matèries primeres, *inputs* per a la indústria manufacturera i el sector vinícola, i béns colonials, majoritàriament d'importació. És a dir, juntament amb una funció d'atracció de productes per al consum popular urbà i la construcció, hi destaca clarament el paper d'intermediació de Barcelona entre l'economia regional i els mercats internacionals.

Això dona una primera idea de la rellevància estratègica de l'*hinterland* català com a estímul essencial del comerç exterior de la ciutat. Si bé la indústria de Barcelona i el seu entorn, o el mercat urbà mateix, constituïren el component més destacat de les importacions des de l'estranger al llarg de tota la segona meitat del segle, la resta del Principat suposava un mercat secundari no pas negligible per a bona part d'aquestes importacions. Pel que fa a les exportacions, en les dècades centrals del segle la relació era encara molt més clara i coneguda: en la mesura que els vins conformaren, amb molta diferència, el principal rengló dels fluxos cap als mercats externs i que el port de Barcelona era el principal node en la canalització d'aquestes vendes. Tindrè ocasió d'entrar amb més detall en l'anàlisi dels vincles entre el comerç exterior barceloní i l'agricultura exportadora regional en el capítol següent.

Però, a banda d'aquest paper de tracció sobre el comerç marítim barceloní, les dades presentades posen de manifest la funció de la capital en el si dels intercanvis regionals: com a mercat de consum i com a eix d'articulació comercial entre les diferents realitats productives i mercats secundaris. Amb tot, la imatge queda incompleta en absència d'informació complementària sobre els tràfics del conjunt del país.

6.3 La posició de Barcelona en el sistema comercial català

Tot i que els esforços inversors i les mesures legislatives que configuraren el marc en què es desenvolupà la xarxa ferroviària espanyola s'iniciaren en els anys quaranta i es desplegaren amb força durant la dècada posterior, no seria fins a la primera meitat dels seixanta que, en el cas del Principat, els principals ramals del sistema de transport intern i les connexions amb altres regions entraren en funcionament. Fins llavors, el transport terrestre per mitjans tradicionals i, sobretot, la navegació de cabotatge continuaren representant els principals mecanismes de circulació de mercaderies (i passatgers) a curta i mitjana distància. Per aquesta raó, les primeres estadístiques oficials de cabotatge a Espanya ofereixen una aproximació a la geografia i els components del sistema comercial de la regió.

La taula següent recull el pes de Barcelona com a origen o destinació de les embarcacions que circularen pels diferents ports catalans el 1860, quan la competència del ferrocarril només podia tenir un radi d'acció encara molt limitat en termes de distància: entre Granollers-Arenys de Mar, d'una banda, i Martorell, de l'altra. S'hi fan paleses les característiques d'un moviment marítim que, segons tots els indicis, devia tenir un pes clarament preponderant en la circulació mercantil regional.

PROPORCIÓ DE LA NAVEGACIÓ AMB BARCELONA SOBRE EL TOTAL PER ALS PORTS CATALANS I PES DELS VAIXELLS EN LLAST (1860)

	Entrades amb origen a Barcelona		Sortides amb destinació Barcelona	
	Arqueig	Percentatge en llast	Arqueig	Percentatge en llast
La Selva de Mar	56%	8%	76%	0%
Cadaqués	42%	21%	12%	29%
Roses	61%	23%	57%	11%
L'Escala	24%	5%	63%	0%
Palafrugell	69%	9%	69%	7%
Palamós	45%	5%	42%	2%
Sant Feliu de Guíxols	23%	9%	32%	7%

	Entrades amb origen a Barcelona		Sortides amb destinació Barcelona	
	Arqueig	Percentatge en llast	Arqueig	Percentatge en llast
Tossa de Mar	71%	29%	76%	1%
Lloret de Mar	52%	0%	74%	0%
Blanes	11%	0%	19%	18%
Malgrat	20%	73%	15%	0%
Arenys de Mar	30%	77%	25%	1%
Mataró	16%	89%	9%	79%
Sitges	24%	40%	30%	2%
Vilanova i la Geltrú	53%	55%	48%	1%
El Vendrell	52%	77%	40%	0%
Tarragona	34%	58%	40%	59%
Salou	55%	1%	49%	24%
Cambrils	46%	100%	43%	0%
Tortosa	46%	38%	73%	0%
Sant Carles de la Ràpita	41%	70%	33%	0%
TOTAL	38%	46%	42%	21%

FONT: Estadístiques del Comerç de Cabotatge.

La primera conclusió que se'n deriva és potser evident si tenim en compte tant la intensitat dels tràfics interns que havia acompanyat el desenvolupament econòmic regional, almenys des del segle XVIII, com la posició central de Barcelona en el marc de l'economia catalana. Es tracta del pes molt destacat de la ciutat tant en els tràfics d'entrada com en els d'eixida de la majoria dels ports catalans. La ciutat representava un 38% dels vaixells arribats als ports del Principat en termes d'arqueig. Aquest percentatge de la capacitat de càrrega, de fet, era molt similar al de la quota en termes de vaixells mobilitzats (39%), cosa que indica que, malgrat les lògiques variacions en funció dels ports, les dimensions de les embarcacions que vehiculaven aquest tràfic se situaven al voltant de la mitjana en termes agregats. El pes de Barcelona com a destinació era fins i tot lleugerament superior: un 42% de l'arqueig (corresponent a un 41% del nombre d'embarcacions). Això ens indica, per tant, que Barcelona era clarament l'eix gravitatori del

comerç de cabotatge català que, tanmateix, es componia també de vincles importants tant amb altres regions d'Espanya com entre poblacions catalanes.

La quota representada pels tràfics marítims amb el mercat barceloní era, tanmateix, molt variable. Podem analitzar-la de manera esquemàtica atenent a les diferències entre la costa a l'est i a l'oest de Barcelona, malgrat que existien també variacions importants dins d'aquests àmbits geogràfics.

Pel que fa a la costa de Llevant en sentit ampli (el Maresme, la Selva i l'Empordà), existia una clara diferència entre el tram de costa entre Mataró i Blanes, i el litoral des de Lloret de Mar a la Selva de Mar. En el primer cas, tant els trajectes d'entrada com de sortida en relació amb la capital suposaven una proporció molt inferior a la mitjana de Catalunya. Això, evidentment, responia a la competència exercida pel ferrocarril Barcelona-Mataró, que havia arribat a Arenys de Mar l'any 1857. Els ports d'aquest tram mantenien relacions centrades en els viatges amb el País Valencià, les illes Balears i, en alguns casos, Sant Carles de la Ràpita o l'Empordà. Per contra, en el tram més llunyà de costa, el pes de Barcelona en els tràfics marítims era altíssim. Les comptades excepcions s'expliquen per l'existència d'escales en el petit cabotatge (tal com mostren les desproporcions entre la quota de Barcelona en les entrades i les sortides en algun cas puntual, com Cadaqués i l'Escala), o pel que semblen recorreguts triangulars que enllaçaven el País Valencià, la costa gironina i Barcelona.

Pel que fa a les poblacions marítimes al sud-oest de Barcelona, la ciutat concentrava en la major part dels casos una proporció molt destacada de les entrades, constituint amb diferència el principal origen dels vaixells de cabotatge arribats als diversos ports. Sitges i Tarragona (aquesta darrera amb una quota considerable, malgrat tot) serien les úniques excepcions parcials en aquest sentit. Quant a les sortides, Sant Carles de la Ràpita era, a més de Sitges i Tarragona, l'únic port en què els vaixells destinats a Barcelona representaven una proporció inferior a la mitjana regional, i tot i així prou elevada. No sembla que aquestes dades oculten possibles trajectes amb escala a Tortosa o Tarragona, ja que no tenien un pes excessivament destacat en els tràfics del port esmentat, que en canvi mantenia vincles estrets amb el litoral valencià, alguns grans ports andalusos i la costa maresmenca. Pel que fa als casos apuntats de Sitges i Tarragona, cal destacar, en tot cas, que la quota pel que fa a les sortides era visiblement més alta que en les entrades. El predomini del comerç amb Barcelona per a ports com els de Tortosa, Salou o Vilanova i la Geltrú, per contra, està fora de dubte i resulta fins i tot impressionant en el cas del port ebrenc.

Els resultats globals pel que fa a les entrades i eixides en llast mereixen algun comentari. Tres aspectes criden poderosament l'atenció: I) l'altíssima variació entre ports, especialment pel que fa a les entrades, exemplificada pels casos extrems de Cambrils i Lloret de Mar; II) el fort desequilibri entre

arribades i partides pel que fa a la proporció d'embarcacions en llast, en favor de les primeres; III) l'elevat percentatge de vaixells en llast en alguns dels ports més significatius i amb uns vincles més estrets amb Barcelona (com Tortosa, Tarragona o Vilanova).

En definitiva, podem resumir l'estructura dels moviments marítims entre els ports catalans i Barcelona el 1860 en una situació de clar predomini global de la ciutat, força acusat en alguns dels grans ports de la costa de Llevant, però amb la clara excepció de les poblacions del Maresme i alguns petits ports de l'Empordà i la Selva. La lògica d'aquests tràfics estava caracteritzada, a més, per una proporció molt elevada de vaixells en llast des de Barcelona, clarament superior a la de les sortides cap a la ciutat, fet que seria indicatiu de fortes desproporcions: la capital absorbia, en volum, una quantitat de producte molt més gran que la que remetia a la resta del país.

Si sembla clar que Barcelona predominava amb claredat en el cabotatge específicament català, i que l'elevada proporció de sortides en llast des de la ciutat n'era una de les característiques destacables, l'anàlisi des del punt de vista del comerç de la capital il·lustra la rellevància que aquests vincles tenien en el moviment de cabotatge amb el conjunt d'Espanya. Les dades sobre el tràfic marítim de Barcelona mostren que el tràfic específicament català representava un 53,6% dels vaixells arribats i un 24,6% de l'arqueig d'entrada. Per a les sortides, aquesta quota era del 52,6% i del 24,7%, respectivament. És a dir, proporcions molt equilibrades que verificarien el que ja mostraven els resultats per al Principat en el seu conjunt: un circuit català ben articulat, relativament compacte i centrat en Barcelona. A més, les grans diferències entre les quotes en vaixells i en capacitat de càrrega són coherents amb la intuïció que aquest tràfic de cabotatge circulava en embarcacions de dimensions molt reduïdes en comparació amb els trànsits de més llarga distància, que connectaven el port amb les principals places de l'Espanya costanera. Pel que fa a la qüestió dels trajectes en llast, Catalunya hi representava un percentatge impressionant: un 39,5% dels vaixells circulant en llast a través de Barcelona provenien de o es dirigien als diferents municipis costaners catalans.

Els ports més destacats en raó de l'arqueig total mobilitzat en el tràfic amb Barcelona eren: Tortosa (25,7% del total català), Tarragona (21,1%), Vilanova i la Geltrú (19,2%), i ja en un segon nivell, Roses (5,5%) i el Vendrell (3,8%). Considerant només els vaixells amb càrrega, Tortosa liderava clarament en les arribades a Barcelona (27,5%), mentre que en les sortides se situava en una posició d'equilibri amb Tarragona.

Malgrat la importància relativa del moviment marítim amb la resta de Catalunya, que ja havia començat a contraure's com a fruit del funcionament del ferrocarril del Maresme, la quota que aquest representava en el cabotatge de la ciutat era netament inferior a la de Barcelona per als tràfics de

la resta del Principat, almenys en termes de capacitat de càrrega total mobilitzada. Fet gens sorprenent, ja que la ciutat concentrava una part molt elevada de les relacions marítimes amb altres regions.

Ara bé, quins eren els renglons principals que componien aquesta circulació marítima? L'anàlisi comparada dels productes comercials a través dels diversos ports permet esbossar-ne els trets definitoris, confirmant de passada alguns dels resultats que ja dibuixaven les dades de la *Balança Mercantil* una dècada i escaig abans.

Tenint en compte que Tortosa, Tarragona i Vilanova suposaven al voltant dels dos terços del tràfic entre Barcelona i la resta del Principat i que, en el cas dels cinc primers ports, la proporció arribava als tres quarts del total, no resulta difícil fer-se una idea del contingut d'aquests intercanvis, almenys pel que fa a les importacions des de la capital. Del port de Roses en sortien fustes, ciments i, sobretot, oli d'oliva; del de Tarragona, vi i diversos productes manufacturats, com teixits, paper, calçat i productes de cuir; Tortosa exportava farina, blat, fustes i seda en rama en grans quantitats (en el cas de la seda, per un alt valor). Pel que fa a Vilanova i la Geltrú i el Vendrell, gairebé un 95% del valor total de les eixides corresponia al vi.

Per obtenir una visió de conjunt, tot i que potser més imprecisa, resulta útil contrastar les estructures per productes de Barcelona i els dos grans àmbits geogràfics del litoral. En raó dels trets diferencials en el seu patró d'intercanvis, i del seu pes tant en el comerç de cabotatge com en l'internacional, he optat per separar el port de Tarragona de la resta.

10 PRIMERS PRODUCTES EN VALOR DE LES IMPORTACIONS DE CABOTATGE PELS DIFERENTS PORTS DE CATALUNYA EL 1860 (EN % DEL VALOR)

Port de Barcelona		Port de Tarragona		Sud-oest (sense Tarragona)		Nord-est	
Farina	21,7%	Blat	12,1%	Farina	21,8%	Vi	16,0%
Llana	12,2%	Farina	10,6%	Vi	18,7%	Blat	11,6%
Blat	8,7%	Cotó en floca	7,4%	Cotó en floca	16,4%	Suro en taps	11,0%
Oli	6,8%	Pesca salada	7,2%	Sucre	4,6%	Arròs	10,9%
Ramats	6,4%	Vi	6,5%	Cuir	4,5%	Sal	8,9%
Metalls i peces	3,9%	Drogues i químics	6,4%	Arròs	3,6%	Farina	6,9%
Teixits de llana	3,8%	Cuir	6,4%	Metalls i peces	3,5%	Cuir	5,1%

Port de Barcelona		Port de Tarragona		Sud-oest (sense Tarragona)		Nord-est	
Arròs	3,2%	Arròs	6,2%	Cacau	3,2%	Garrofes	4,5%
Vi	2,8%	Altres cereals	5,2%	Teixits de cotó	2,6%	Metalls i peces	4,1%
Tabac	2,7%	Tabac	4,5%	Sal	2,6%	Aiguardent de vi	2,9%
TOTAL	72,1%	TOTAL	72,6%	TOTAL	81,5%	TOTAL	81,7%

FONT: Estadístiques del Comerç de Cabotatge.

Com es pot comprovar, existien trets clarament generalitzables, definitoris d'un patró d'intercanvis català amb Espanya i que, en general, ens són ben coneguts. Tant a Barcelona com a Tarragona i la resta del país, la farina, l'arròs i el blat hi tenien un pes molt destacat, tot i que variable: la farina predominava clarament en els ports del sud-oest, mentre que el blat ho feia en els del nord-est; als dos grans ports ambdós productes tenien una importància decisiva i més equilibrada. A aquestes coincidències caldria afegir-hi els metalls i peces metàl·liques i, per descomptat, el vi, l'escassa importància del qual en el cas de Barcelona el 1860 mereixerà un comentari posterior. A Barcelona i a Tarragona, el tabac era també un producte destacat en els tràfics provinents d'altres ports d'Espanya.

A banda d'això, Tarragona i la resta de ports, amb l'excepció de la capital, tenien en comú també la presència destacada de productes majoritàriament importats de l'estranger. Els cuirs conformaven un rengló destacat en tots els àmbits. El cotó en floca es dirigia fonamentalment cap als nuclis manufactureres del sud-oest. Tarragona absorbia també quantitats remarcables de drogues i químics, majoritàriament importats, segons el que especificaven les estadístiques¹⁹⁶. I la resta de ports de la costa de Ponent rebien colonials com el sucre i el cacau.

Les especificitats del port barceloní són també destacables: l'alt valor relatiu de productes com la llana, els teixits de llana (vinguts sobretot d'Alacant, València i Màlaga) i els ramats (en què un terç del valor corresponia a l'oví, tot i que cal pensar en un probable destí bàsicament alimentari) reflectien, a més de l'oli d'oliva, les demandes específiques del seu *hinterland* industrial i ampli mercat urbà.

¹⁹⁶ En aquests anys, les estadístiques de cabotatge dividien els productes que havien circulat per cada port entre nacionals, d'una banda, i colonials i estrangers de l'altra. Quan d'un producte o categoria concrets procedia tant d'Espanya com de l'estranger, constava separatament en tots dos apartats.

Si ens fixem ara en la composició de les exportacions de cabotatge, les diferències són força més significatives. En els ports de la resta de Catalunya, amb l'excepció de la capital, hi predominava el vi, que no apareixia entre els primers productes del comerç barceloní, però també tota una sèrie de productes alimentaris i materials per a la construcció, la manufactura sedera i l'activitat vitícola.

**10 PRIMERS PRODUCTES EN VALOR DE LES EXPORTACIONS
DE CABOTATGE PELS DIFERENTS PORTS DE CATALUNYA EL 1860
(EN % DEL VALOR)**

Port de Barcelona		Port de Tarragona		Sud-oest (sense Tarragona)		Nord-est	
Teixits de cotó i fil	40,7%	Vi	30,9%	Vi	37,5%	Oli	14,2%
Teixits de llana	19,4%	Aiguardent de vi	24,6%	Seda en capoll	15,3%	Vi	8,6%
Filats diverses fibres	8,1%	Teixits de cotó i fil	12,6%	Farina	13,8%	Fusta	7,0%
Teixits de seda	4,9%	Paper	8,7%	Sal	7,0%	Cèrcols de fusta	6,8%
Tints i colorants	4,3%	Talabarderia i peces de cuir	7,1%	Oli	5,5%	Farina	5,3%
Cotó en floca	4,2%	Botes i material de boteria	5,9%	Fusta	4,3%	Dogues	5,2%
Talabarderia i peces de cuir	3,2%	Altres cereals	2,5%	Teixits de cotó i fil	2,7%	Obra de fang	4,5%
Aiguardent de vi	2,3%	Cuir	1,7%	Blat	2,0%	Blat	4,4%
Cuir	2,0%	Fruits secs	1,7%	Aiguardent de vi	2,0%	Carbó vegetal	4,4%
Cacau	1,9%	Oli	1,4%	Sabó	1,4%	Suro en taps	4,0%
TOTAL	91,1%	TOTAL	97,2%	TOTAL	91,3%	TOTAL	64,5%

FONT: Estadístiques del Comerç de Cabotatge.

Les coincidències entre els primers productes exportats pel port de Barcelona i la costa al seu sud-oest, excloent-ne Tarragona, es limitaven als tei-

xits de cotó i fil i l'aiguarent. Crida l'atenció la posició prominent de la seda en capoll, sortida de Tortosa i dirigida en gran mesura als ports valencians, i de la sal: provinent de les Salines de la Trinitat, a Sant Carles, i en què les poblacions del nord-est del Principat representaven una part molt destacada de les vendes.

La costa llevantina presentava una estructura exportadora ben diferenciada de la de la resta del país, en què fustes i derivats, taps de suro o materials de construcció hi tenien un pes molt més destacat. A més, la major diversificació que es percep en el pes conjunt relativament baix dels deu primers renglons respon a la presència d'altres productes no inclosos que, com la pesca salada, el ciment i el sabó, tenien quotes molt properes al 4% i només lleugerament inferiors a la dels taps de suro.

En les exportacions de la capital, en canvi, hi dominaven amb claredat les manufactures i productes industrials de consum: teixits, filats, calçat i objectes de cuir. També s'hi percep clarament l'esmentada funció de redistribució de béns importats: matèries per a la indústria (cotó, tints, filats, cuirs) i colonials com el cacau; de fet, el sucre hi ocupava l'onzena posició, amb una quota molt similar a la del cacau.

El contrast amb Tarragona presenta matisos importants. Des d'aquest port, a banda del vi i l'aiguarent (clarament predominants), eixien també manufactures diverses, tant del tèxtil i el sector del cuir com del paperer. A més d'això, els fruits secs, els cereals de qualitat inferior i l'oli completaven aquest quadre, a mig camí entre l'estructura més primaritzada de la resta del país i el comerç de biaix més netament industrial de la capital.

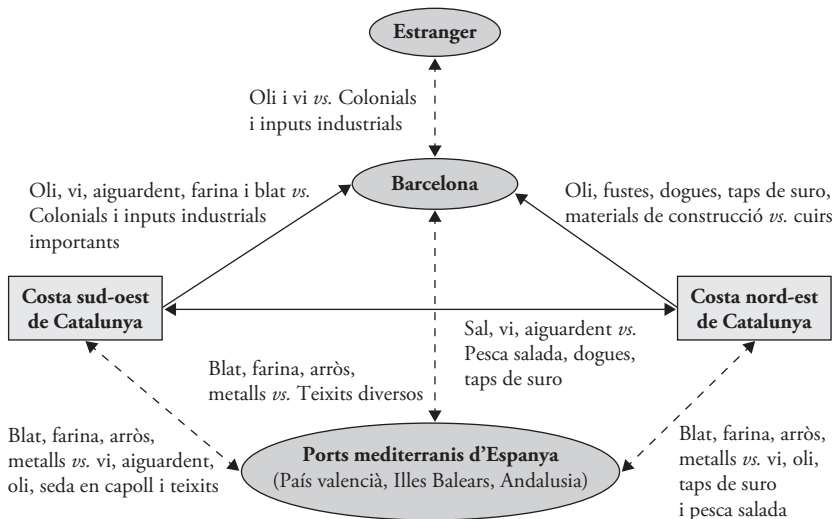
Podríem dir, en resum, que Barcelona presentava trets comuns amb la resta del país però també algunes diferències molt significatives, i probables relacions de complementarietat. A la banda de les importacions, les massives i generals entrades de cereals i farina reflectien el tradicional dèficit alimentari del Principat, mentre que la forta presència de llanes i teixits de llana en les importacions barcelonines estava relacionada amb el desenvolupament tant del mercat de consum com de manufactura llanera a la ciutat i els grans pols tèxtils del Vallès Occidental, per als quals Barcelona era, òbviament, el seu punt natural de proveïment per via marítima. En canvi, els principals productes d'importació per cabotatge de la resta del Principat incloïen una forta presència de matèries primeres i aliments estrangers: cotó en floca, cuirs, colonials (sucre i cacau, fonamentalment), aiguarent de canya i, en un segon pla, també bacallà, carbó mineral o corall en rama. Això reforça la idea de la redistribució d'importacions estrangeres des del port de Barcelona que ja es podia observar a partir de la Balança del 1848, i que ha assenyalat també Josep Maria Fradera¹⁹⁷.

¹⁹⁷ Fradera, *Indústria i mercat*.

Per fer-nos-en una idea: els renglons del cabotatge que les estadístiques separaven com a «efectos extranjeros y coloniales» representaren aquell 1860 el 28,6% de les entrades pels diversos ports del Principat, Barcelona exclosa, i un 16,1% del valor de les sortides des d'aquesta ciutat. Per descomptat, el valor comparat de totes dues sumes era molt favorable a les sortides de gèneres estrangers de Barcelona (2,4 vegades el valor de les entrades a la resta de ports catalans), ja que la funció de redistribució i intermediació en les importacions d'aquest port s'estenia també a altres regions i ports espanyols. La comparació dels productes exportats per cabotatge, d'altra banda, posa de manifest les significatives diferències: a més dels esmentats gèneres estrangers, Barcelona exportava fonamentalment tèxtils i calçat, mentre que la majoria del comerç de sortida dels ports catalans es concentrava en diverses matèries primeres i aliments, tot i la presència en algun cas (Vilanova i Tarragona, fonamentalment) dels teixits de cotó. Tarragona ocupava una posició intermèdia, incloent molts més productes manufacturats¹⁹⁸.

A banda d'això, les dades exposades permeten intuir també el contingut de tràfics intra i interregionals de caràcter directe, no mediat per Barcelona (o Tarragona). Entre els primers, destaquen la sal, la pesca salada, l'aiguardent, el botam i els taps de suro. Entre els segons, a banda de les arribades de cereals i farines (a les quals podrien afegir-se les garrofes i els metalls), també els moviments de capolls de seda, taps, vi i probablement oli cap a altres regions espanyoles, fonamentalment els ports valencians. L'esquema següent ofereix un resum aproximat d'aquest conjunt de relacions.

¹⁹⁸ Per a una anàlisi sintètica del procés d'industrialització a Vilanova i la Geltrú, vegeu: Raimon Soler, «Vilanova i la Geltrú: un procés d'industrialització (1830-1913)», *Miscel·lània penedesenca*, 25 (2000): 457-488.



La relació comercial de Barcelona amb el seu entorn regional, per tant, era ben diferent de la que mantenia amb el conjunt del mercat espanyol, caracteritzada en el segon cas per unes línies més clarament definides per intercanvis centre-perifèria o bé indústria-sector agrari tradicional. Si bé els fluxos d'aliments i matèries primeres cap al mercat de consum de la ciutat eren, amb tota probabilitat, molt significatius, les exportacions barcelonines no estaven dominades pels productes de la indústria, sinó més aviat per la redistribució de productes estrangers. D'altra banda, tot i que Barcelona absorbia també una part de les relacions comercials entre el Principat i altres regions espanyoles, els tràfics directes eren també significatius, i la funció del port de la capital es concentrava molt més clarament en la canalització del comerç amb l'estranger.

Aquest vincle entre mercats exteriors i economia regional tenia un component fonamental que en aquestes dades, corresponents al 1860, es veu molt desdibuixat: el vi, producte que protagonitzava les exportacions barcelonines als mercats exteriors i que, segons tots els indicis, hauria d'haver tingut un paper predominant en les relacions de cabotatge amb la resta de Catalunya. Resulta per això mateix sorprenent el baix pes atribuït per les estadístiques, inferior al 3% del valor total de les entrades a Barcelona.

Cal tenir present que el 1860 va estar marcat per una certa anomalia en aquest sentit. Com es pot observar a la taula, les entrades de vi per cabotatge a Barcelona patiren una fortíssima contracció en el període 1859-1863.

**SORTIDES BRUTES DE VI EN CABOTATGE DE TARRAGONA, SITGES
I VILANOVA I ENTRADES A BARCELONA, 1857-1867 (1857 = 100)**

	Entrades per Barcelona	Sortides de Tarragona, Sitges i Vilanova
1857	100	100
1858	70	117
1859	20	140
1860	15	157
1861	21	156
1862	15	159
1863	21	192
1864	122	210
1865	97	173
1866	93	207
1867	72	100

FONT: Estadístiques del Comerç de Cabotatge.

Es tracta d'exercicis potser marcats encara per la plaga de l'oïdi, que en els deu anys posteriors a 1852 va afectar el sector vitícola català, especialment al Maresme, com en altres regions d'Espanya. Al mateix temps, però, sabem que l'alça internacional dels preus del vi, derivada dels efectes de la plaga, a més del retrocés de la competència francesa en els mercats sud-americans, va estimular un auge exportador del qual Catalunya es va veure molt beneficiada¹⁹⁹. Les càrregues de vi expedit des d'altres ports catalans, especialment significatius en aquest comerç, mostren escassa sintonia amb l'evolució de les arribades al port de la capital. Així, mentre que les quantitats de vi arribades a Barcelona es reduïren en un 80% en 1857-1863, les expedides pels altres tres ports pràcticament es duplicaren²⁰⁰.

¹⁹⁹ Juan Piqueras Haba, «La filoxera en España y su difusión espacial: 1878-1926», *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia* (2005); Emili Giralt, «La invasió de l'*Oidium Tuckeri* a Catalunya: escrits entorn al seu origen i tractament (1852-1865)», *Revista de l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre, Barcelona* (1991); núm. monogràfic, 43-48.

²⁰⁰ Això podria indicar que una part de les tradicionals exportacions vinícoles del port de Barcelona que, en aquests anys, es van dirigir en bona mesura cap a França i altres mercats europeus, van ser expedides per altres ports del litoral català i espanyol. Malgrat que no disposem de xifres desagregades per productes

Així, si les dades presentades per al 1860 quedaven parcialment distorsionades en l'apartat del vi arribat a Barcelona, el 1865 la seua importància havia quedat restablerta, i representava més del 15% del valor de les entrades per cabotatge, constituint amb diferència el principal producte importat. Ara bé, en aquell moment, el panorama s'havia vist alterat per canvis en el sistema de transports que havien de modificar en molt pocs anys el funcionament del comerç intraregional.

6.4 Els efectes del desplegament de la xarxa ferroviària

La construcció de la xarxa ferroviària, a partir de l'experiència pionera del tram entre Barcelona i Mataró, fou el fruit d'un considerable esforç inversor autòcton que es traduí en la creació de diverses societats de crèdit, molt especialitzades en el sector, i canalitzà quantiosos recursos financers des de mitjans dels anys cinquanta. A diferència de la resta d'Espanya, la xarxa catalana va ser finançada quasi exclusivament amb recursos propis. I la burgesia barcelonina i el mercat de capitals de la ciutat hi jugaren un paper molt preponderant²⁰¹.

El nou mitjà de transport terrestre, símbol universal de la modernitat capitalista, despertà en l'empresariat català fenomenals expectatives. S'esperava que la reducció dels costos de transport permetés superar contradiccions centrals al model de creixement català, especialment pel que fa a la indústria. L'abaratiment del pa, component central d'uns costos laborals que llastaven la competitivitat internacional del tèxtil, com ja hem pogut veure; la reducció dels preus de venda dels teixits a la resta d'Espanya; una més sòlida articulació del mercat nacional i, fins i tot, les infundades esperances de fornir el cinturó industrial barceloní d'hulla autòctona, procedent de Sant Joan de les Abadesses, foren els motius clau que expliquen l'eufòria inversora i el ràpid impuls del procés de construcció ferroviària²⁰².

Ara bé, la xarxa, centrada en Barcelona, suposava també una millor articulació del rerepaís. Quelcom decisiu tant per facilitar l'arribada de vi i altres

i ports en les estadístiques de comerç exterior, això seria coherent amb la funció complementària i especialitzada que sembla haver existit en aquestes dècades entre el port de Barcelona i el de Tarragona (a més d'altres ports espanyols). Al respecte, vegeu: Carles Badenes. *La geografia comercial de Barcelona en el període de consolidació industrial, 1848-1914*. Tesis doctoral (Universitat Autònoma de Barcelona, 2020).

²⁰¹ Sudrià i Pascual, «Financing a railway mania».

²⁰² Pascual, *Los caminos*.

productes d'exportació com per nodrir el creixent mercat de consum urbà; cosa que havia d'estimular, de manera complementària, l'expansió de l'agricultura comercial. No és casualitat la coincidència temporal (i fins i tot també en alguns dels seus inversors i impulsors més significats) entre el procés de construcció ferroviària i altres inversions clau en infraestructures, com el canal d'Urgell (inaugurat el 1862), altres diverses obres de regadiu, o les inversions en la xarxa regional de carreteres (a més del costós i frustrat projecte per convertir l'Ebre en un riu navegable) que havien de conformar una estructura secundària i de caràcter complementari a la de les vies fèrries²⁰³.

Barcelona es va erigir així en el centre al voltant del qual s'organitzaren els eixos principals d'una xarxa de comunicacions terrestres relativament densa: el 1891 Catalunya disposava del doble de quilòmetres de via per superfície que la resta d'Espanya, tot i que estava lluny de la densitat d'alguns dels països més desenvolupats de l'Europa central i atlàntica²⁰⁴. La novetat havia de suposar un canvi veritablement revolucionari pel que fa a les comunicacions amb l'interior. Però, tal com ja avançava l'exemple del Maresme, les línies paral·leles a la costa, en què se situaven algunes de les principals poblacions mitjanes i nuclis econòmics dinàmics, tingueren també una importància cabdal.

El nou sistema de transport alterà decisivament els tràfics del cabotatge regional. El procés d'absorció de càrrega del cabotatge pel ferrocarril va ser especialment acusat durant tota la dècada dels seixanta, i novament a finals dels setanta, després de les interrupcions del tràfic derivades de la guerra carlina entre el 1872 i el 1875²⁰⁵.

Els fluxos de cabotatge del conjunt dels ports catalans, mesurats en tones mètriques, experimentaren un ràpid declivi al llarg de la dècada dels seixanta, especialment clar en els tràfics d'entrada, en què productes voluminosos com els cereals, la farina, la fusta o la llana hi havien tingut una elevada presència. La contracció que seguí al parèntesi excepcional de la guerra carlina va conduir a una llarga fase d'estancament, que no es revertiria fins després del 1891, en el context altament proteccionista que s'obrí en la darrera dècada de la centúria. Però aquest gir finisecular respongué sobretot al gran cabotatge de Barcelona i alguns pocs ports catalans amb la resta d'Espanya. A finals dels vuitanta, els tràfics intrarregionals se situaven, en termes físics, en un nivell inferior al de 1857. I això malgrat la for-

²⁰³ Pascual, *Los caminos*.

²⁰⁴ Jordi Nadal i Josep Maria Benaul (eds.), *Atles de la industrialització de Catalunya: 1750-2010* (Vicens Vives, 2012).

²⁰⁵ Pascual, «Ferrocarrils i circulació mercantil».

ta expansió de la circulació de mercaderies al llarg del període: fins al 1877, la càrrega transportada pels ferrocarrils catalans es multiplicà per més de dotze²⁰⁶.

A partir del 1860, la fesomia dels tràfics marítics regionals començà a experimentar una ràpida transformació, que a mitjà termini havia de conduir a la decadència d'una circulació marítima tradicionalment molt dinàmica. Els canvis, però, no foren sobtats, i els trets característics dels intercanvis entre la capital i el seu *hinterland* regional persistiren un temps.

El 1865, quan la majoria dels nous trams ja estaven en vigor, els ports catalans amb un major pes sobre les importacions catalanes de Barcelona eren Vilanova, Tortosa i Tarragona. En termes de l'arqueig dels vaixells arribats amb càrrega, representaven un 6,3%, un 3,8% i un 3,7%, respectivament, i se situaven entre la vuitena i la desena posició entre els ports espanyols. Si n'exceptuem Tortosa, en què el tràfic de sortida estava netament dominat per l'oli d'oliva (un 73% del valor), segon producte de les importacions barcelonines, el vi hi destacava amb molta claredat. Representava un terç del valor exportat per Tarragona i prop del 85% del de Vilanova. La quantitat total de vi sortit d'aquests dos, tanmateix, no assolía els dos terços de les entrades del producte a Barcelona, que eren complementades en gran mesura a partir del tràfic d'altres ports catalans (a més del vi arribat per via terrestre des de l'interior del país).

En comparació, entre els sis primers ports espanyols en relació amb la càrrega mobilitzada en direcció a Barcelona (per aquest ordre: Alacant, Sevilla, València, Cadis, Màlaga i Palma), no exportaven conjuntament un volum equivalent al de Tarragona o Vilanova. El vi suposava un 2,3% de les seues vendes per cabotatge i, de fet, presentaven un enorme dèficit en aquest rengló, sobretot en el cas de Cadis.

La informació publicada a la premsa local permet una aproximació alternativa als intercanvis marítics de la ciutat amb la resta del Principat, així com una més clara distinció dels productes que els protagonitzaven²⁰⁷.

²⁰⁶ Pascual, «Ferrocarrils i circulació mercantil».

²⁰⁷ La informació prové del mostreig aleatori realitzat per al 1865 (vegeu l'annex sobre aquesta font). Això obliga a prescindir dels valors i les quantitats físiques dels productes arribats. En aquest cas, però, la font no donava tampoc informació sobre l'arqueig, ja que els vaixells arribats des d'altres punts de Catalunya s'agrupaven conjuntament com a «otras embarcaciones llegadas de este Principado» i només se'n proporcionava el nombre (tret de quan eren vaixells de vapor de línia, cosa que englobava, en aquest any, algunes de les arribades des de Tarragona). Per aquesta raó, el nombre de naus entrades i el d'operacions (les vegades que diàriament un producte s'associava a un comerciant o agent concret, agrupades ací com a «anotacions») són l'única aproximació possible que la font emprada permet a aquesta qüestió.

PRODUCTES ENTRATS AMB ORIGEN EN PORTS CATALANS 1865

	Vaixells	Anotacions
Vins (comú, escumós, dolç, etc.)	20,0%	18,8%
Oli	18,2%	22,2%
Llenya i carbó vegetal	11,8%	11,1%
Llegums i llavors	7,3%	6,8%
Fustes	6,4%	6,0%
Cereals i farina	5,5%	5,1%
Peix fresc i salat	5,5%	6,0%
Altres materials d'origen animal	4,5%	4,3%
Cànem i altres fibres vegetals	2,7%	2,6%
Fruits secs	2,7%	2,6%
Materials de construcció	2,7%	2,6%
Sabons i perfums	2,7%	2,6%
Altres materials d'origen vegetal	1,8%	1,7%
Metalls i peces metàl·liques	1,8%	1,7%
Suro i taps	1,8%	1,7%
Berums i quitrans	0,9%	0,9%
Cuir i pells	0,9%	0,9%
Hostalisses i tubercles	0,9%	0,9%
Llana i estam	0,9%	0,9%
Sal	0,9%	0,9%

La situació es pot expressar sintèticament de la manera següent: predomini del vi i l'oli, seguits del combustible vegetal, els llegums, els materials de construcció i aliments bàsics com la farina i la pesca salada. Una coincidència més que notable, malgrat la precarietat de les quantificacions possibles, amb els trets essencials dels tràfics de sortida des de la resta del Principat, tal com hem vist més amunt. Caldria afegir-hi, en relació amb la qüestió del vi, que fins a un 44,5% de les embarcacions entrades a Barcelona que contenen aquest producte provenien de ports catalans. Cal pensar, a la vista del conjunt de resultats exposats, que en termes de quantitats efectives el predomini devia ser forçosament més clar. Des del punt de vista

de la composició, per tant, el cabotatge català mantenia els seus trets essencials, malgrat els efectes de la revolució dels transports terrestres sobre l'organització i estructura de la circulació interior.

Tanmateix, el volum físic dels tràfics del port s'havia reduït en un 56% des del 1860. És cert, però, que en termes de valor, la situació era més aviat d'estancament: una reducció negligible del 0,35%. De manera que els efectes en termes monetaris devien ser forçosament molt més limitats que no pas en termes físics. Fonamentalment per dues raons. D'una banda, perquè, com he explicat en el capítol anterior, els tràfics de sortida havien resistit molt millor la nova competència del transport terrestre: la contracció en termes de volum se situava al voltant del 20%. Les connexions terrestres amb l'interior de la Península canalitzaren una part del producte que, en una altra situació, hauria viatjat a través dels ports valencians, fonamentalment. Es podria esperar, per tant, que en absència de la nova xarxa ferroviària les sortides per via marítima hagueren crescut en termes absoluts. En tot cas, com que els productes exportats per cabotatge des de Barcelona presentaven en general una relació valor-volum més elevada, els efectes monetaris de l'esmentada contracció devien esmorteir-se. D'altra banda, però, malgrat la forta caiguda dels tràfics d'entrada, en cinc anys la relació valor-quantitat que reflectien les estadístiques s'havia més que triplicat. Això s'explica sobretot per un efecte composició: dramàtica caiguda de la llana, la farina i en menor mesura els cereals, com a conseqüència de les connexions ferroviàries cap a l'interior peninsular després de la inauguració de la línia Barcelona-Saragossa el 1861. I en paral·lel, forta pujada absoluta de les importacions de teixits de llana (de cotó i seda, en menor mesura) i, de manera destacada, del vi, superada l'anomalia temporal a què ja he fet referència.

Els canvis en la geografia i la composició del cabotatge afectaren de manera molt més clara el comerç específicament català del port. No podia ser de cap altra manera en haver-se completat pràcticament, entre 1860 i 1865, l'esquelet principal de la xarxa regional de ferrocarril. Així, la navegació des de i cap a ports catalans, considerant només els vaixells carregats, suposava ara, respectivament, un 7,2% i un 7,6% del total de la ciutat. La substancial diferència amb la quota d'aproximadament una quarta part per al 1860 no requereix més comentaris.

Vist des del punt de vista de la resta de ports del Principat, els canvis en el sistema de relacions per via marítima que acompanyaren la contracció general del cabotatge també van ser ben perceptibles.

**CANVIS EN L'ARQUEIG DEL TOTAL MOBILITZAT EN EL TRÀFIC
MARÍTIM ENTRE BARCELONA I CATALUNYA, 1860-1865**

	Proporció que representava Barcelona en el tràfic marítim entre Barcelona i Catalunya, 1860-1865				Variació de l'arqueig total en vaixells carregats amb origen i destinació Barcelona	
	1860		1865		Entrades	Sortides
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides		
Ports a l'est de Barcelona	31,3%	37,1%	15,0%	24,1%	-23,2%	-29,5%
Vilanova	29,3%	56,1%	26,8%	60,9%	4,3%	2,5%
Tarragona	23,3%	30,1%	18,9%	16,3%	14,5%	-50,5%
Tortosa	56,8%	72,9%	53,4%	49,6%	2,9%	-66,0%
Resta de ports a l'oest de Barcelona	21,6%	52,7%	18,5%	33,6%	-42,1%	-40,1%

FONT: Estadístiques del Comerç de Cabotatge.

Si exceptuem Vilanova, encara sense connexió ferroviària, la caiguda de l'arqueig mobilitzat i de la quota dels tràfics amb Barcelona va ser molt clara en les sortides cap a la capital. En els tràfics d'entrada es produí una caiguda d'aquest pes relatiu, però en els casos dels tres ports destacats va ser molt menor i no es traduí en minves de la capacitat de càrrega mobilitzada en termes absoluts: a Tarragona fins i tot augmentà. Un reflex probable dels impactes desiguals en els tràfics d'importació i exportació barcelonins esmentats recentment.

En la mesura en què les dades sobre l'arqueig dels vaixells carregats constitueixen una aproximació al volum efectiu transportat, aquests canvis indiquen que els productes del comerç regional que fluïen en direcció a Barcelona, aliments i matèries primeres sobretot, com hem vist, haurien estat més ràpidament atrets pel ferrocarril, comparant amb els que constituïen els tràfics des de la ciutat als diversos ports de Catalunya. En qualsevol cas, al llarg de la dècada dels seixanta es confirmà el declivi del sistema català de cabotatge centrat en Barcelona. Malgrat la sobtada recuperació de la primera meitat dels setanta, en el marc de la guerra carlina, el ferrocarril havia guanyat la batalla per la canalització del gruix de la circulació mercantil intraregional.

El 1880, un cop superades les interrupcions de la circulació terrestre que havien fet revifar els tràfics marítims durant la guerra carlina, i poc abans de la posada en funcionament del ferrocarril de Vilanova, dos productes d'una tradicional importància en els intercanvis amb la resta del

Principat, com eren el vi i l'oli, se situaven encara al capdavant de les principals importacions en valor (19,8% i 4,5%, respectivament), tot i que és poc clar en quina proporció provenien d'altres ports catalans. El que sí que està clar, a partir de les dades sobre navegació, és que el tràfic intraregional representava proporcions molt reduïdes de la capacitat de càrrega i estava caracteritzat per la presència d'embarcacions molt petites, en comparació amb el comerç de cabotatge amb la resta d'Espanya. Així, per exemple, els vaixells amb càrrega arribats a Barcelona procedents de Catalunya representaven un 39% del total, però només un 7% de l'arqueig. En aquell any, Vilanova era el novè port espanyol més important en l'origen d'aquests vaixells, mentre que en les eixides se situava en onzena posició, després de Tarragona (novena) i just abans de Tortosa. Al mateix temps, sabem que durant la dècada dels vuitanta la xarxa ferroviària mobilitzava ja una enorme proporció dels tràfics de productes tan importants com els cereals, la farina, el vi, els ramats, la fusta o les terres i pedres destinades a la construcció, que fluïen cap a Barcelona i altres poblacions catalanes²⁰⁸.

Aquesta tendència no quedaria revertida, sinó més aviat al contrari, durant el període d'auge intersecular del comerç de cabotatge barceloní, en els quinze anys posteriors al 1892. Prenent l'any 1895 com a referència, els tràfics del port van expandir-se, en comparació amb 1880, fins al voltant d'un 90% en les importacions i fins a un 60% en el valor de les exportacions. En termes de quantitats físiques, es multiplicaren per quatre, atès el dràstic increment de les sortides de farina²⁰⁹. Tot i que el vi mantenia una considerable importància, sent el primer producte d'entrada pel volum dels tràfics i representant un 4% del seu valor, la composició havia canviat notablement: ni l'oli d'oliva, ni la llenya, ni les fustes ni el carbó vegetal figuraven ja entre els productes més destacats. Les estadístiques oficials per al 1895 oferien, a banda de l'arqueig, la càrrega efectiva transportada entre els diversos ports. Els resultats són concloents: els tràfics amb origen en ports d'arreu del Principat representaven un 3,8% en volum del total de productes arribats al port de Barcelona, tot i mobilitzar un 14,2% dels vaixells (però només un 1,6% de la capacitat de càrrega). Tarragona, el primer port català en importància en aquests fluxos, se situava en la vint-i-cinquena posició entre els principals ports d'origen de les embarcacions arribades a Barcelona. Pel que fa als tràfics de sortida cap a altres ports del país, una pro-

²⁰⁸ Magí Casañas, «La comercialització des productes agraris l'any 1886. Reflexions sobre el mercat nacional espanyol», *Recerques*, 9 (1979): 117-132.

²⁰⁹ Sobre el desenvolupament de la indústria farinera al Pla de Barcelona, Jordi Nadal i Xavier Tafunell, *Sant Martí de Provençals: pulmó industrial de Barcelona: 1847-1992* (Barcelona: Columna, 1992).

porció molt similar dels vaixells carregats (14,4%) representava ara un 6,6% de l'arqueig i fins a un 8,6% del volum.

Un altre fet destacat que posen de manifest les estadístiques del 1895 té a veure amb el tipus d'embarcació. Si bé en el cas dels tràfics amb Tarragona o amb Sant Feliu de Guíxols les de vela suposaven una proporció negligible del transport, en casos com els de Tortosa, Sant Carles de la Ràpita i bona part dels ports empordanesos els tràfics s'efectuaven íntegrament en velers, en un moment en què els vaixells de vapor ja absorbien el gruix del comerç domèstic i exterior del port. Un tret coherent amb les baixes dimensions mitjanes dels vaixells que ja eren palpables des dels anys seixanta i, molt més clarament, en els vuitanta. Aquesta característica vindria a confirmar que, amb l'excepció dels fluxos menors amb Tarragona i Sant Feliu, el cabotatge català constituïa ja una activitat d'escassa entitat i relegada a un sistema de transport tradicional, de molt baixa capitalització i una capacitat de càrrega insignificant.

Per descomptat, el declivi definitiu del cabotatge, incapaç de competir amb el nou sistema regional de transport terrestre, no implicà en cap cas una pèrdua de centralitat del port barceloní en el marc de l'economia regional. Més aviat va reforçar-ne la importància facilitant la circulació de mercaderies i una major i més efectiva articulació de l'economia catalana i d'aquesta amb els mercats exteriors. En molts sentits, tenint en compte la disseminació geogràfica dels nuclis de producció fabril i manufacturera per diverses comarques catalanes, es podria dir que l'acceleració de les comunicacions per via terrestre vingué a reforçar la dimensió industrial del port: el seu rol com a baula clau de les cadenes productives del sistema fabril a què m'he referit en capítols anteriors.

Això es fa evident en relació amb la reexportació d'*inputs* industrials d'origen estranger, que havia conformat un dels eixos prioritaris dels intercanvis entre Barcelona i gran part de la regió. En el cas del cotó en floca, ja hem vist que aquest era un dels renglons més importants del comerç intra-regional des de mitjans de la centúria. Malgrat la creixent concentració de la producció industrial cotonera al Barcelonès i altres poblacions properes a la costa durant el segon terç del segle, encara l'any 1861, en el sector del filat, les 15 primeres poblacions amb un major nombre de fusos fora del Barcelonès representaven un 44% dels fusos totals del país (per un 35% de les poblacions del Pla de Barcelona). En la indústria del tissatge, la concentració territorial era més elevada: el Barcelonès representava un 41% dels telers manuals i un 43% dels mecànics. Però municipis com Vilanova i la Geltrú (12%), Mataró (6,2%) o Reus (4,3%) no es quedaven enrere²¹⁰.

²¹⁰ Nadal i Benaül, *Atles de la industrialització*.

Però, com he apuntat adés, els elevats preus del carbó importat per Barcelona, que afectaven greument l'estructura de costos de la indústria cotonera, estimularen el progressiu trasllat de fàbriques cap a zones interiors de muntanya per tal d'aprofitar la força hidràulica com a alternativa energètica. Un procés que no va ser tampoc aliè a les diferències de costos salarials per a la indústria. La dinàmica s'inicià en els anys seixanta i prengué força a partir del restabliment de les importacions de fibra després de la fam de cotó. Entre el 1861 i el 1881, la potència de les concessions d'aigua per moure fàbriques de filar i teixir passà de 1.800 cavalls a 11.755. El procés continuà en les tres dècades posteriors, en què aquesta potència es va triplicar²¹¹.

Aquesta deslocalització, parcial però de prou entitat, presentà una dura competència a la indústria ubicada en poblacions properes a la costa, que fins llavors s'havia beneficiat de les facilitats d'accés per als fluxos marítics d'importació, i pressionà a la baixa els preus. Però un dels resultats del procés fou també el sorgiment d'una certa especialització territorial, en què les primeres fases d'elaboració es concentraren més aviat a l'interior i s'integraren en cadenes productives amb Barcelona i altres nuclis industrials del litoral. És evident que aquest procés hauria estat molt més difícil sense l'abaratiment i acceleració del transport interior que els ferrocarrils i les carreteres van fer possible²¹².

El mateix es pot dir dels cuirs, amb una indústria establerta fonamentalment en focus industrials de l'interior, com l'Anoia; o encara més, en el cas del potent pol industrial llaner que es desenvolupà al Vallès. Evidentment, el ferrocarril no constituí una condició necessària del funcionament d'aquests nuclis productius, ja que comptaven amb una trajectòria històrica prèvia i, almenys en el cas de la llana, experimentaren un procés d'expansió ja des de mitjans de segle. Però és indiscutible que la revolució del transport terrestre degué millorar-ne la competitivitat, tot facilitant el proveïment d'*inputs* i la comercialització dels productes finals: en el mercat urbà, els d'altres regions espanyoles o de l'estranger.

Així doncs, tant el rol de redistribució interna d'importacions arribades fonamentalment a través del comerç exterior marítim com, amb els matisos i transformacions que analitzaré tot seguit, el paper de canalització de les exportacions regionals continuaren constituint un estímul clau per a l'activitat del port i per al comerç exterior de la ciutat. Barcelona se situava ara en el centre d'una xarxa relativament densa de transport ferroviari, ben connectada amb l'interior peninsular i amb l'economia valenciana. Per això,

²¹¹ Nadal i Benaül, *Atles de la industrialització*; Carreras, «El aprovechamiento».

²¹² Carreras, «El aprovechamiento».

malgrat la pràctica desaparició del tradicional cabotatge català, de vital importància a mitjans de segle, la posició del port de Barcelona com a principal node dels vincles exteriors del Principat es veié reforçada. La relació entre economia regional i comerç marítim exterior s'intensificà en molts sentits, amb el port barceloní com a principal node d'aquests vincles.

El creixement del comerç exterior i la transformació del sistema de transports, per tant, contribuïren a la plena formació d'un espai econòmic articulat, complex i estretament connectat amb els intercanvis amb l'estranger. Donaren així continuïtat a un procés de molt llarg recorregut, tot accelerant l'expansió d'un sistema comercial català que responia plenament als nous imperatius del capitalisme: producció per al canvi, competència en costos, especialització territorial i formació d'un mercat intern pivotant sobre el consum urbà de masses i les funcions de Barcelona com a port internacional del Principat.

Vista la centralitat de Barcelona dins dels intercanvis catalans, i tenint en compte el fet que aquesta posició era indissociable del seu rol com a principal port internacional de Catalunya (i, de fet, d'Espanya en el seu conjunt), és imprescindible veure com es concretava aquesta posició de predomini sobre els fluxos del comerç exterior del país.

6.5 El port de Barcelona en el comerç exterior català

A partir de l'esquema de relacions comercials catalanes i del rol de Barcelona en aquest marc, la constatació de la posició preponderant del port sobre les relacions exteriors de l'economia regional no hauria de resultar sorprenent. Confirma, això sí, que, almenys des del punt de vista dels intercanvis marítics, el comerç exterior de la capital es corresponia en bona mesura amb el del conjunt de la regió.

La taula mostra l'estabilitat d'aquest paper en relació amb els mercats internacionals al llarg de gran part del període estudiat. La situació de clarísim predomini en l'àmbit provincial, malgrat l'existència de nuclis industrials i vitícoles molt importants, resulta indiscutible i, de fet, no faria més que reforçar-se al llarg de la segona meitat del segle, partint d'unes quotes molt elevades ja des dels seixanta i probablement des de dècades prèvies. La qüestió pot resultar menys clara quan es compara amb el conjunt del comerç exterior per via marítima del Principat, tot i que parlem de quotes altíssimes, sempre al voltant del 80% dels tràfics o fins i tot a prop del 90%. En aquest cas, però, el paper de Tarragona com a segon vincle amb els mercats exteriors ha de ser posat en relleu, especialment en els anys més marcats per l'auge de les exportacions de vi a França, en els setanta i els vuitanta.

QUOTA DEL COMERÇ EXTERIOR MARÍTIM BARCELONÍ EN TONATGE I VAIXELLS SOBRE LA SEUA PROVÍNCIA I CATALUNYA (EN %)

		1860	1870	1880	1890	1900	1910
Sobre el comerç exterior de la província	Vaixells carregats	95,9%	92,8%	97,8%	96,6%	100,0%	100,0%
	Tones de càrrega	96,0%	97,0%	99,3%	99,5%	100,0%	100,0%
Sobre el comerç exterior marítim de Catalunya	Vaixells carregats	76,8%	60,9%	57,5%	60,4%	62,9%	61,1%
	Tones de càrrega	86,7%	79,1%	78,4%	83,0%	87,8%	82,1%

FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

Les comparació de la quota en nombre de vaixells i en càrrega total evidencia, a més, que els tràfics de la resta de ports, essencialment Tarragona, s'efectuaren, si més no a partir dels seixanta, en embarcacions de dimensions considerablement menors. Un fet relacionat amb les profundes transformacions en l'àmbit del transport marítim, com l'establiment de línies de vapor regulars i l'esforç d'ampliació i modernització del port barceloní.

Un matís necessari a aquestes dades és que expressen volums físics del comerç. Tanmateix, el port de Barcelona es caracteritzava per contenir productes de valor comparativament alt. La trajectòria de les eixides, per exemple, mostra un augment de la relació entre valor i volum de la càrrega des de mitjans dels seixanta fins a finals de segle, per patir una contracció posterior relativament suau. De manera que el pes comercial del port de Barcelona sobre el conjunt dels intercanvis marítims catalans va ser lleugerament més alt en termes de valor. Partint d'uns nivells al voltant del 85% a inicis dels seixanta, es va contraure en alguns punts en les dècades posteriors (sense baixar del 80%), en paral·lel a l'augment de quota de Tarragona en el context d'auge exportador del vi. Aquest segon port arribà a representar el 16,3% del comerç marítim de la regió. Posteriorment, Barcelona repuntaria fins a situar-se en una quota lleugerament inferior al 90%.

No és excessivament agosarat, per tant, equiparar comerç marítim català i barceloní des del punt de vista dels intercanvis exteriors del segle XIX, sempre que no es perdi de vista el paper secundari però rellevant del port de Tarragona²¹³. Existiren dos elements que contrarestaren aquesta tendèn-

²¹³ Per a una anàlisi de la complementarietat i les diverses especialitzacions segons les regions de destinació de les exportacions de vi entre Barcelona i Tarragona, consulte: Badenes, *La geografia comercial de Barcelona*. Vegeu: Tena Junguito, «Sector exterior».

cia. El primer, els efectes del *boom* exportador dels anys setanta i vuitanta sobre un port eminentment vinícola com el tarragoní. L'altre, de major importància fins i tot, va ser l'obertura de la connexió ferroviària amb França a través de Portbou el 1878.

La taula següent posa de manifest que, si bé la quota del port de la capital sobre el comerç exterior total des de Catalunya (més que estrictament català) es va mantenir en nivells molt alts al llarg de tot el període, amb mínims lleugerament inferiors als dos terços del valor total d'importacions i exportacions, aquesta preponderància es va veure clarament erosionada a partir de finals dels setanta, just en el marc del *boom* de les exportacions vinícoles.

QUOTA EN VALOR DEL PORT DE BARCELONA SOBRE EL COMERÇ EXTERIOR TOTAL DES DE CATALUNYA I COMPARACIÓ AMB EL PORT DE TARRAGONA I EL TRÀFIC TERRESTRE AMB FRANÇA, 1860-1910

	1860	1870	1880	1890	1900	1910
Pes sobre el comerç exterior de Catalunya	83,3%	80,1%	68,1%	65,0%	70,2%	64,7%
Ràtio Barcelona-Tarragona	9,2%	6,2%	5	7,1%	11,4%	7,6%
Ràtio Barcelona-tràfic terrestre	20,7%	36,3%	4,2%	2,8%	3,3%	2,6%

FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques de Comerç Exterior.

El comerç per via terrestre amb França va experimentar un gran creixement ben perceptible des del 1880, que s'estabilitzaria en les darreres dècades del període en uns valors entre el 30% i el 38% dels del port de Barcelona. De manera que si, a inicis de la dècada dels setanta, el valor del comerç exterior era 36 vegades el de la circulació terrestre amb el país veí, el 1910 no arribava a triplicar-lo.

Les exportacions a França per via fèrria estigueren inicialment protagonitzades pel vi comú. L'any 1885, aquest rengló representava un 73,7% del valor de les exportacions, seguit del botam (13,8%), els taps de suro (3,6%) i les taronges (2,7%) i altres fruites.

Pel que fa a les importacions, estaven liderades en termes de valor per la llana i els ramats. En un segon pla, els seguien els cuirs en cru, la maquinària, els tints i colorants i els químics. Al llarg de la dècada dels vuitanta, les entrades de teixits de cotó i, sobretot, de llana anaren prenent molta força, en el context dels tractats comercials hispanofrancesos que impulsaren tant les vendes de vi espanyol com les arribades de manufactures del país

veí, generant problemes considerables a la indústria autòctona. En termes de quantitats físiques, el carbó mineral hi tenia un pes molt preponderant, pel fet de tractar-se d'un tràfic molt voluminós lligat a una amplíssima demanda que no se cenyia només a les necessitats del transport i la indústria pròpiament catalanes.

PRINCIPALS IMPORTACIONS PER LA DUANA DE PORTBOU ALS ANYS VUITANTA (EN MILERS DE PESSETES)			
		1881	1885
1	Llana i estam	5.732	7.553
2	Ramats	2.815	4.338
3	Cuir en cru	2.083	1.823
4	Maquinària i peces	1.470	2.120
5	Tints i colorants	1.119	2.137
6	Teixits de llana	1.056	5.948
7	Químics	1.044	1.980
8	Seda crua i filada	795	1.876
9	Carbó mineral	418	784
10	Teixits de cotó	384	1.411
	Altres	10.229	20.477
	TOTAL	27.147	50.448

FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

Ara bé, tot i l'expansió experimentada per aquest tràfic alternatiu d'importacions en la majoria de renglons, el port de Barcelona continuà conservant una posició de clar predomini en aquells renglons tradicionalment destacats de la seua estructura d'importacions. El carbó entrat per la duana terrestre, per exemple, representava el 7% del que arribava per Barcelona el 1881, i el 13% el 1885; els cuir, un 32% i un 23%, respectivament. Només en el cas de la llana, i puntualment dels teixits, les entrades per Portbou arribaren a superar amb claredat les importacions des de la capital per via marítima. En el cas de la llana, multiplicaven per 1,7 i per 3,3 les quantitats arribades pel port el 1881 i el 1885, respectivament. En dècades posteriors es confirmaria aquesta situació. Així, el 1895 el carbó arribat per la duana terrestre suposava un 8,1% del que entrava pel port de Barcelona; els cuir en cru, un 11,7% i la llana, un 192,6%. El 1910, aquestes

proporcions eren, respectivament, d'un 30,1%, un 1,1% i un 124,5%. En altres àmbits, com els de l'entrada de maquinària i béns de capital, o productes químics, la relació fou molt oscil·lant, però sense afectar la posició de predomini de la duana de la capital, en general molt clar, des d'un punt de vista quantitatiu. De tal manera que, si bé la importació ferroviària presentà una alternativa competitiva en alguns renglons clau del comerç exterior català tradicional, només en el cas de la llana arribarà a desplaçar el port de Barcelona com a principal via per al proveïment d'*inputs* industrials i, en menor mesura, mercaderies de consum per al mercat regional.

Pel que fa a les exportacions, tot i el gran estímul inicial de les vendes de vi davant els efectes de la fil·loxera a França, aquest producte no explica completament l'evolució posterior de la duana interior. Especialment a partir dels noranta: un cop recuperada la producció francesa, i exhaurits els acords comercials que havien facilitat l'exportació vitícola a Europa, i amb l'arribada de la plaga a territori català en un context de caiguda dels preus internacionals.

Efectivament, si s'observen les estadístiques per als primers anys del nou-cents (1905, en aquest cas), les exportacions de vins i aiguardents per aquesta connexió ferroviària eren ja molt poc significatives. Hi destacaven en valor, per aquest ordre: les taronges, el safrà, els taps de suro, la seda crua, les pells de ramat oví, la llana bruta²¹⁴ i les patates. Se'n pot deduir, per tant, que la connexió ferroviària amb França absorbí una part important de les sortides de la producció agrària regional i d'algunes indústries tradicionals com la surera. Però es fa evident que el tràfic d'exportacions no era exclusivament regional, sinó espanyol: les taronges, producte per excel·lència de l'agricultura valenciana, i la llana i pells, en què la ramaderia aragonesa i la castellana tenien un pes més que notable, lideraren aquest auge des de finals del vuit-cents. En canvi, per al port de la capital, la producció de vi del rerepaís havia de tenir un pes desproporcionat en la configuració de les relacions exteriors, malgrat el seu pes relatiu canviant en el conjunt de les exportacions. El vincle entre el comerç exterior barceloní i el rerepaís agrícola constituiria un dels aspectes més perdurables de la inserció de Catalunya en l'economia internacional anterior a la Primera Guerra Mundial.

²¹⁴ Els tràfics de llana bruta eren importants en totes dues direccions, ja que corresponien a fibres de qualitats i naturaleses diferents: Espanya exportava, des del darrer quart de segle, grans volums de llana de qualitat baixa, mentre que la indústria catalana orientà la seua demanda a importacions de llana estamera i de més valor.

6.6 El desenvolupament agrícola català i les relacions internacionals del port de Barcelona

El comerç internacional de vi durant la segona meitat del segle XIX constitueix un exemple clar de les complexitats inherents a la noció del mercat mundial i a l'intricat procés que conduí a la seua formació. Els vins foren un dels productes alimentaris d'origen agrícola altament comercialitzats durant aquest període. Entre el 1860 i el 1887 se situaren entre les *commodities* amb un major pes relatiu en el comerç internacional. En termes de valor, es posicionaren per darrere del blat (amb una quota d'aproximadament la meitat), el sucre, el cafè i la fusta, i en uns nivells molt similars als de la carn, superant així productes primaris com el carbó, el mineral de ferro, el cotó en floca, el petroli o la sal; en comparació amb la majoria d'aquests productes, el vi presentava peculiaritats significatives²¹⁵. Aquestes derivaven sobretot de la gran diversitat, del ventall de qualitats, nivells de graduació o varietats de ceps, que en feien un producte escassament homogeni i molt dependent dels gustos i amb nínxols de mercat específics. D'això i de la seua estreta relació amb la dimensió social del gust i les històries culturals dels diversos països, en derivava un mercat relativament fragmentat. Fragmentació a la qual també contribuïa, per descomptat, el marc politico-institucional: aranzels, mercats colonials, regulacions, etc.

El mercat internacional de vi no tenia, ni adquirí amb el pas de les dècades finals de segle, una dimensió veritablement global. Estava, de fet, molt concentrat en l'Europa llatina i mediterrània, l'Amèrica Llatina i, amb el temps, Algèria i altres zones de nova producció, com Califòrnia. També es produïen exportacions de vins als mercats anglosaxons; tanmateix, els volums eren relativament baixos i les característiques del consum força diferents. Mentre que en els països tradicionalment productors, com França, Itàlia i Espanya, a més dels territoris d'emigració de les poblacions d'aquests països, el vi era fonamentalment un producte de consum de masses molt present en l'alimentació i l'oci quotidians de les classes populars, en els mercats atlàntics més econòmicament puixants, sobretot el Regne Unit i els Estats Units, el seu consum tenia connotacions d'un bé de luxe i estava molt limitat a renglons ben específics de la producció d'alta qualitat²¹⁶.

²¹⁵ Topik i Wells, «Commodity chains».

²¹⁶ Vicente Pinilla i Maria Isabel Ayuda, «The political economy of the wine trade: Spanish exports and the international market, 1890-1935», *European Review of Economic History*, 6(1), (2002): 51-85.

A banda de l'heterogeneïtat del producte, i dels significats culturals i socioeconòmics molt diferents que en determinaven els modes de consum, una especificitat afegida tenia a veure amb el fet que el vi era també emprat en l'elaboració d'altres vins: jugant amb la graduació alcohòlica, la dolçor o la fortesa de sabors i colors per elaborar productes més ben adaptats a la demanda o les condicions dels mercats. Les importacions de vi utilitzat en elaboracions d'altres caldos (sovint exportats ells mateixos) conformaren, per exemple, un component significatiu de la demanda exterior francesa abans i després de l'arribada al país de la fil·loxera²¹⁷.

Dins d'aquest marc complex, caracteritzat per la diferenciació i la fragmentació, el creixement de les exportacions catalanes s'orientà des dels anys trenta a un mercat de consum relativament ampli des del punt de vista dels sectors socials que el componien (a diferència, per exemple, del xerès i productes similars) i, de manera molt clara, cap als mercats americans. Inicialment, el desacoblament respecte de la demanda europea i americana dirigí l'exportació de vins catalans cap al Brasil i després cap a les colònies antillanes²¹⁸.

Cuba seria, amb molta diferència, el principal mercat per al producte durant el segon terç del vuit-cents. L'any 1848, les colònies del Carib representaven un 80% del volum total de vins exportats des de Barcelona, dels quals la Gran Antilla absorbia la impressionant quota del 78%. El desenvolupament de la viticultura exportadora catalana i de la plantació sucrera avançaren, per tant, de la mà, fent així possible l'expansió del sector vitícola, del comerç colonial i dels intercanvis exteriors en el seu conjunt. A partir de la plataforma exportadora cubana, que garantia una demanda considerable, els tràfics de sortida anaren ampliant-se posteriorment cap a altres mercats de l'Amèrica del Sud, integrant-se en les xarxes del comerç triangular amb l'illa.

Entre el 1862 i el 1875, la quota de les exportacions ultramarines representà xifres molt properes al 100% de les quantitats de vi exportades des de Barcelona; només l'any 1874 baixà de la barrera del 90%. Des de mitjans de segle, els mercats de destinació dins del continent americà es diversificaren notablement, si atenem a les dades oficials sobre les exportacions espanyoles, en què el port de Barcelona ostentava una posició predominant. Cuba, el gran mercat protegit que des d'un inici va fer possible l'expansió de les exportacions vitícoles, mantingué una posició de clar predomini, superant amb escreix el 50% dels volums remesos a Amèrica. En paral·lel, s'assistí a una progressiva penetració en altres mercats americans.

²¹⁷ Pinilla i Ayuda, «The political economy».

²¹⁸ Jordi Colomé i Francesc Valls, «La viticultura catalana durant la primera meitat del segle XIX. Notes per a una reflexió». *Recerques: història, economia, cultura*, núm. 30 (1994): 47-68.

Durant els anys seixanta i setanta, les quotes no variaren excessivament, però es constata un descens relatiu del Brasil i els Estats Units (països d'exportació cotonera) i un increment de la quota d'altres països; entre els quals l'Argentina i l'Uruguai, i Mèxic en menor mesura, despuntaren des de finals dels anys seixanta.

	QUOTA PER PAÏSOS DE DESTINACIÓ DE LES EXPORTACIONS ESPANYOLES DE VI I AMÈRICA						QUOTA DEL PORT DE BARCELONA SOBRE LES EXPORTACIONS ESPANYOLES DE VI A AMÈRICA
	Cuba	Puerto Rico	Argentina	Brasil	Estats Units	Altres	
1860	47,7%	0,2%	28,2%	8,6%	4,1%	11,2%	0,0%
1865	52,9%	0,7%	28,0%	10,7%	1,8%	5,9%	69,6%
1870	56,7%	0,4%	22,8%	7,0%	2,4%	10,6%	70,7%
1875	55,0%	0,8%	25,7%	4,2%	1,0%	13,3%	75,1%

FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques de Comerç Exterior.

El sòlid creixement de les exportacions vitivinícoles en aquest període va ser en gran mesura equivalent, doncs, a l'expansió de les vendes ultramarines. Això constata les dificultats del principal producte de l'agricultura catalana per penetrar en els mercats europeus i competir amb els vins francesos o italians, fet que contrastava amb les relatives facilitats en el cas americà, en què conflüïen determinants de caràcter cultural o lingüístic, a més dels avantatges colonials. L'orientació prioritària cap a ultramar, tanmateix, no s'ha d'entendre com una completa exclusió o desconexió respecte dels principals mercats europeus.

El rol dels mercats reguladors de l'Europa meridional era molt significatiu però funcionava sobretot de manera indirecta, atès el posicionament dels vins catalans a Amèrica i les esmentades especificitats en termes de diferenciació i demanda que definien el mercat de vins. Però també en funció de les ambigües relacions amb un mercat francès que constituïa el principal exportador i importador mundial, i en què les entrades de vi estranger jugaven una funció suplementària de la producció local²¹⁹ (Chevet et al., 2018).

²¹⁹ Jean-Michel Chevet, Eva Fernández, Eric Giraud-Héraud i Vicente Pinilla, «France», dins: Kym Anderson i Vicente Pinilla (eds.), *Wine globalization: A new comparative history* (Cambridge University Press, 2018).

Cal tenir en compte que, durant els anys seixanta, l'Amèrica Llatina absorbia una cinquena part de les exportacions franceses, i que aquest país concentrava el 48% del volum total de vins exportats en el mercat internacional, malgrat que les vendes de vi d'origen espanyol a la regió superaren amb claredat les dels francesos i italians²²⁰. De tal manera que, malgrat la importància del refugi que representava el mercat colonial per a la producció catalana i espanyola de vins, la seua comercialització des del port de Barcelona no estava aïllada de l'evolució del sector a França, en la mesura que la resta del continent americà havia adquirit una gran rellevància com a destinació dels vins catalans.

De fet, malgrat la centralitat que els mercats americans tingueren en la comercialització del vi en les dècades posteriors a la recomposició de les relacions exteriors de l'economia catalana, durant els anys seixanta les sortides de vins des de Barcelona cap a l'estranger semblen haver estat fortament influïdes pel cicle del comercial i productiu vi francès en aquest rengló. Bona part de la dècada estigué caracteritzada per una ràpida represa de les exportacions del país veí, després de les brusques oscil·lacions que succeïren a la plaga de l'oïdi. Al mateix temps, les importacions franceses es reduïren de manera molt notable. Malgrat el limitat pes relatiu de les sortides de vins cap a Europa en l'estructura de relacions comercials de Barcelona, els efectes d'aquests moviments del comerç exterior francès semblen haver-se fet sentir amb contundència sobre la conjuntura del sector en aquests anys. Les exportacions des de Barcelona patiren una contracció considerable, malgrat un repunt passatger l'any 1864. Cal afegir-hi, a més, que al llarg del període, les variacions de curt termini dels tràfics cap a Europa i Àfrica, d'una banda, i cap a Amèrica, de l'altra, tingueren un mateix signe: caigudes el 1863 i el 1865 i recuperacions temporals el 1864 i el 1866 en tots dos àmbits geogràfics del comerç exterior de vins barceloní. Per últim, els preus interns també travessaren una fase depressiva que començà a revertir-se a partir del 1867. Les connexions amb l'evolució de la gran potència productora i consumidora de vins, per tant, malgrat seguir vies majoritàriament indirectes, semblen evidents.

²²⁰ Pinilla i Ayuda, «The political economy». Kym Anderson, Signe Nelgen i Vicente Pinilla, *Global wine markets, 1860 to 2016: A statistical compendium* (University of Adelaide Press, 2017).

**COMERÇ EXTERIOR DE VI, PREU DEL VI A CATALUNYA
I EXPORTACIONS DE VI PER BARCELONA, 1861-1867 (1867 = 100)**

	Exportacions franceses	Importacions franceses	Preu del vi (Sant Pere de Ribes)	Exportacions de Barcelona
1861	72	123	122	
1862	73	59	122	118
1863	80	50	117	114
1864	90	59	78	136
1865	111	49	78	101
1866	126	40	78	108
1867	100	100	100	100

FONT: Per a les exportacions i importacions franceses, Anderson i Pinilla (2017), per al preu del vi, Puig i Miret (1951), per a les exportacions de Barcelona, Estadístiques del Comerç Exterior.

A partir d'aquest darrer any, la conjuntura es modificà notablement. Les importacions franceses iniciaren un procés de forta (però oscil·lant) expansió, mentre les exportacions entraven en una fase depressiva. Les sortides pel port de Barcelona experimentaren llavors una tendència netament creixent, que les portà a duplicar-se en deu anys. Tot i que els impactes no eren immediats i les influències funcionaven de manera indirecta, tot apunta que existien estretes connexions entre el comerç exterior del país veí i els fluxos d'exportació del port català.

El mercat americà, i especialment el colonial, constituïa, per tant, no tan sols la principal destinació dels tràfics en general, sinó un mercat de reserva quan les condicions dels mercats europeus eren (comparativament) més difícils, o almenys no tan avantatjoses. La caiguda de les vendes a Europa no contraïa les exportacions totals de vins; més aviat al contrari, el seu creixement responia a oportunitats puntuals i desviava una part dels tràfics que, en condicions «normals», es dirigien als mercats americans des de Barcelona. L'exportació a Europa, per tant, estava fortament modulada per l'existència de conjuntures alcistes: per les oportunitats del mercat, més que no pas pels seus imperatius (en el sentit d'una competència en costos o qualitat-preu); per l'arbitratge, en definitiva, en un sistema internacional de mercats fragmentats. Però aquesta fragmentació no es pot interpretar com una mena d'aïllament, d'absència d'interconnexions i influències recíproques. Fins i tot els sòlids vincles comercials entre Barcelona i Amèrica, fonamentats en un ampli mercat protegit pel domini colonial, responien en

bona mesura, ja fora en els cicles de mitjana durada o en les oscil·lacions a curt termini, als impulsos que irradiaven del gran mercat regulador a escala internacional: el francès.

Aquesta lògica global, que podria considerar-se característica d'una fase de transició en l'articulació del mercat mundial i en la integració catalana en aquest, canviaria de manera brusca amb el context excepcional de la fil·loxa, que va intensificar el grau d'integració del mercat mundial de vins. Aquesta nova fase, que en absolut comportà un abandonament dels tradicionals mercats americans per al vi català, estigué marcada precisament per una accentuació del paper regulador de França en el mercat internacional.

La ràpida destrucció de la vinya francesa a partir de finals dels anys seixanta, i amb especial virulència durant la dècada posterior, accelerà els processos de creixent interconnexió entre mercats i creixement dels tràfics internacionals de vi, tot provocant-hi un veritable salt qualitatiu. La dramàtica i sostinguda contracció de la producció en el principal país consumidor en disparà els preus i generà una demanda exterior extraordinària que havia d'estimular l'exportació des d'altres regions, especialment en els països amb tradició vitícola, i afavorits per condicions climàtiques i de proximitat. Espanya en seria el major beneficiari, absorbint la major quota de les importacions franceses entre finals dels setanta i començaments dels noranta, i esdevenint el principal exportador internacional del producte²²¹. Atesa la implantació d'una viticultura exportadora de llarga trajectòria al Principat, l'economia regional havia de ser, inicialment, una de les que n'experimentà els efectes positius de manera més immediata i directa, però també una de les més afectades per la posterior crisi de malvenda, unida als efectes de l'arribada de la plaga a la Península, que es concentraren, en les seues primeres fases, a Catalunya i Andalusia²²².

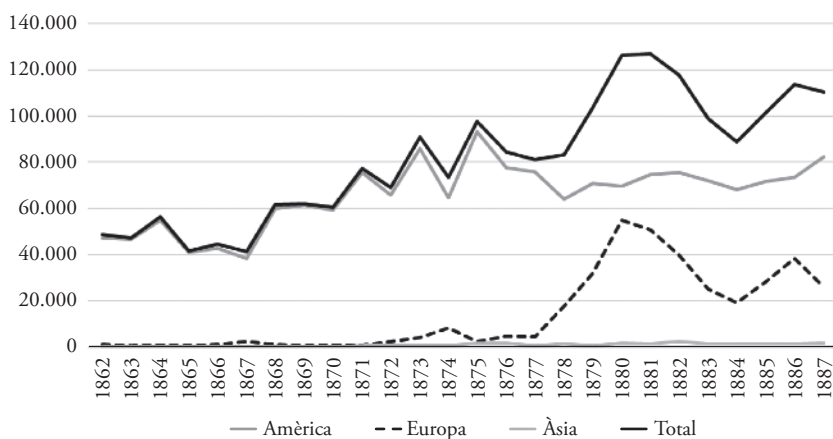
Els impactes del cicle de la fil·loxa sobre les relacions exteriors canalitzades pel port de Barcelona foren diversos i heterogenis. D'una banda, l'orientació espacial dels fluxos d'exportació de vi va experimentar una transformació considerable, no absenta d'implicacions sobre el funcionament del comerç i el transport marítim en el seu conjunt. Els efectes de l'increment de la demanda importadora des del país veí es feren notar amb molta contundència en els tràfics marítims des de Barcelona, de manera gairebé immediata. Amb especial claredat a partir del 1877, any de la signatura del tractat comercial hispanofrancès que havia d'obrir definitivament

²²¹ Pinilla i Ayuda, «The political economy».

²²² Josep Pujol, «Les crisis de malvenda del sector vitivinícola català entre el 1892 i el 1935», *Recerques: història, economia, cultura* (15), (1984): 57-78; Piqueras Haba, «La filoxera en España».

les portes del principal mercat als fluxos espanyols de vi durant pràcticament una dècada i mitja. Després de la forta contracció puntual que les exportacions vinícoles havien experimentat el 1876, s'inicià un període d'expansió sostinguda, liderada per un creixement sense precedents dels fluxos de Barcelona a Europa, mentre els tràfics cap a Amèrica iniciaven un llarg període d'estancament o de creixement molt moderat des de nivells inferiors als assolits en la primera meitat dels setanta.

EXPORTACIONS DE VI PEL PORT DE BARCELONA PER ÀMBITS GEOGRÀFICS, 1862-1887 (EN MILERS DE LITRES)



FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

Efectivament, en l'àmbit geogràfic tradicionalment més important per a la col·locació dels vins catalans els tràfics des de Barcelona travessaren una llarga fase d'estancament, d'almenys un decenni, després d'un primer moviment a la baixa dels volums exportats a partir del 1875. El 1887²²³ el volum de les exportacions de vi a Amèrica es situaven en nivells encara inferiors als de la primera meitat dels setanta. El canvi en les condicions dels mercats internacionals de vi, per tant, comportà una ruptura en la llarga tendència ascendent del comerç ultramarí de Barcelona en aquest rengló que, com hem vist, i malgrat algunes frenades conjunturals, havia definit el comerç exterior del port des dels anys trenta.

²²³ Últim exercici en què les estadístiques oficials desgranaven les importacions i exportacions dels diferents ports espanyols en funció dels continents d'origen o de destinació.

Malgrat que Amèrica no perdé la seua primera posició com a destinació dels tràfics marítims d'aquest producte des del port català, Europa absorbí no tan sols una part significativa de les quantitats anteriorment remeses als mercats ultramarins, sinó també el voluminós creixement de les exportacions totals. Cal tenir en compte que en 1877-1889 la superfície vitícola catalana es multiplicà per 1,5 i la del conjunt d'Espanya per 1,4, en un moment en què la proporció del producte destinat als mercats externs es disparava: les quantitats de vi de taula exportades per Espanya es multiplicaren per 4,5 en aquests anys.

En paral·lel, tanmateix, les dificultats del sector a França, amb els consegüents efectes sobre les exportacions d'aquest país i d'altres competidors, permeté als vins espanyols i catalans expandir-se en els mercats del Con Sud. Uns mercats que, en aquests anys, experimentaven un alt dinamisme, resultat de la seua exitosa inserció en l'economia mundial com a exportadors de productes agraris i de les creixents arribades de treballadors procedents de l'Europa meridional. Les vendes de vins a l'Argentina i l'Uruguai travessaren una fase de creixement entre mitjans dels setanta i la segona meitat dels vuitanta, en contrast amb la disminució de les quantitats de vi col·locades al principal mercat colonial. Que l'evolució de les exportacions a Cuba estava en funció de les possibilitats de beneficis comercials en altres mercats, atès el seu caràcter de mercat de reserva, es fa palès amb el repunt que les vendes en aquell domini colonial experimentaren a partir dels darrers vuitanta, coincidint amb l'enduriment de les condicions aranzelàries per al vi estranger a l'Uruguai i l'Argentina i, des del 1892, també amb la fi dels acords comercials amb França i els posteriors recàrrecs de tarifes a la importació en aquest país²²⁴.

Pel que fa als fluxos de vi des del port cap als mercats europeus, el seu creixement es perllongà només fins al 1880, quan s'inicià un ràpid declivi, a causa de la desviació d'una part molt destacada dels tràfics al tràfic ferroviari per Portbou. Tot i així, en el seu punt mínim de la dècada dels vuitanta, se situaven en nivells altíssims en comparació amb els decennis precedents. El fet que el ferrocarril captara també, des de molt prompte, un volum significatiu de vins valencians i d'altres regions interiors, dificulta l'estimació del volum transferit. Però és indubtable que devia ser molt important, ja que aquests foren anys d'expansió generalitzada de les exportacions de vi tant catalanes com espanyoles²²⁵.

²²⁴ Pinilla i Ayuda, «The political economy».

²²⁵ Pascual, «Ferrocarrils i circulació mercantil».

Les conseqüències econòmiques i logístiques d'aquesta nova connexió es concretaren en un canvi progressiu en el perfil dels tràfics marítims de la capital. Barcelona continuà sent un port vinater, però des d'inicis dels vuitanta el predomini d'aquest producte sobre els tràfics de sortida cap als mercats estrangers inicià un clar declivi. Si en els primers anys d'auge de l'exportació a França arribà a adquirir una quota propera al 70% del volum exportat, en la segona meitat de la dècada baixà del 60%, situant-se puntualment en nivells inferiors al 50%. Després d'una recuperació oscil·lant, en la dècada dels noranta, en el context del reforçament de la política comercial en els dominis espanyols de les Antilles i les Filipines, la quota de les exportacions barcelonines de vi, en volum, se situà fins a la Gran Guerra en nivells lleugerament superiors al 30% del total. Però en aquell moment, per descomptat, els condicionants del comerç exterior de vins havien canviat completament.

Des de finals dels anys vuitanta i, amb especial claredat, a partir del 1891 la viticultura i les exportacions de vi catalanes (i espanyoles) s'endinsaren en una crisi de llarg recorregut. S'hi combinaren elements d'una crisi de tipus «antic» (en el sentit que l'arribada de la malura implicà una caiguda de la producció) amb elements de tipus «nou», derivats de la creixent competència internacional, amb l'entrada de nous productors (a l'Amèrica del Sud i la del Nord i al Magrib) i la recuperació de la viticultura francesa. La sobreproducció fou el factor més decisiu, en la mesura que un context marcat pel creixement dels preus i de les oportunitats exportadores hauria fet molt més assumible la necessària substitució dels ceps autòctons pels d'origen americà, resistents als efectes de la plaga.

Els preus interns del vi a Catalunya havien començat a caure ja des de mitjans dels vuitanta: després d'assolir un màxim el 1886 travessaren una forta contracció, de fins a un 55% en un any²²⁶. Tot i les àmplies fluctuacions posteriors, no tornaren a recuperar ni els nivells més alts dels anys daurats ni la tendència netament alcista de la dècada posterior al 1875. La no-renovació de l'acord hispanofrancès contribuï a enfonsar encara més les cotitzacions durant la primera meitat dels noranta. I malgrat una forta recuperació en el context del *boom* de les exportacions colonials en els darrers anys del domini espanyol sobre les Antilles i les Filipines, s'inicià una llarga etapa depressiva fins ben entrat el segle xx. Aquesta evolució contrastà amb l'encariment, si més no relatiu, d'algunes importacions molt significatives, com el cotó o el sucre, que incidiren directament en la capacitat de la viti-

²²⁶ Segons l'índex agregat per als preus dels vins catalans elaborat per Pujol a: «La difusión de los abonos minerales».

cultura catalana per finançar una part del dèficit exterior derivat del funcionament d'altres sectors clau, especialment la indústria cotonera.

Però més enllà dels canvis en relació amb els tràfics en aquest rengló i amb l'evolució interna del sector, la situació del mercat de vins, manifestació particular de la crisi agrària general derivada de la integració del mercat de productes alimentaris, tingué impactes remarcables en l'estructura socio-econòmica regional²²⁷. Aquestes derivades de la crisi vitivinícola havien de provocar també canvis en la composició del comerç exterior del port i en les pautes d'inserció en l'economia internacional.

6.7 La reconversió (parcial) del sector primari català i els seus impactes sobre el comerç barceloní

La delicada situació que travessava el sector vinyater donà lloc a un procés de reestructuració productiva que comportà una profunda transformació de l'economia agrària del Principat, com també en part de les seues relacions exteriors. Foren diversos els factors que es combinaren, determinant els patrons de resposta a la crisi vitivinícola. Entre alguns dels més destacats, cal esmentar: I) la tendència descendent dels preus del producte, en contrast amb la resistència o fins i tot augment dels salaris agrícoles, a causa de l'esmentat procés d'èxode rural; II) la formació d'un ampli mercat de consum urbà, com hem vist, a més dels canvis en els patrons socials de consum alimentari; III) la consegüent aparició de xarxes de proveïment i negocis comercials centrats en l'oferta de productes als nuclis urbans de Barcelona i el seu voltant²²⁸.

La reestructuració productiva del camp català a partir de la crisi agrària finisecular es podria sintetitzar en tres grans canvis significatius. El primer estigué relacionat amb l'ús massiu de fertilitzants, especialment d'adobs d'origen químic i mineral, de regadiu i de maquinària agrícola. Una inten-

²²⁷ Ramon Garrabou, «La crisi agrària espanyola de finals del segle XIX: una etapa del desenvolupament del capitalisme», *Recerques: història, economia, cultura*, 5 (1975): 163-216.

²²⁸ Josep Pujol, «Especialización ganadera, industrias agroalimentarias y costes de transacción: Cataluña, 1880-1936», *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, núm. 27 (2001): 191-220; Pere Castell, «Els inicis de la indústria càrnia a Osona (1850-1920)», *Estudis d'història agrària*, núm. 14 (2001): 255-294; Roser Nicolau i Josep Pujol, «El consumo de proteínas animales en Barcelona entre las décadas de 1830 y 1930: evolución y factores condicionantes», *Investigaciones de Historia Económica*, 1(3), (2005): 101-134.

sificació de recursos que incrementà la productivitat agrària i que varià molt notablement en funció de les regions, de les seues condicions climàtiques i patrons d'especialització. Aquest canvi progressiu però molt perceptible afectà els conreus tradicionals, però també permeté l'aparició o expansió de diverses activitats agràries d'importància menor fins al moment: l'horticultura, la ramaderia intensiva en diversos sectors (especialment, el porcí, el boví i el cavallí) i els recursos farratgers.

El segon gran canvi consistí en el sorgiment d'una indústria de caràcter relativament modern en el sector agroalimentari: tant en el processament de diversos productes agrícoles (ja hem fet esment de la farinera, una de les més destacades) com en el sector làctic o el carni, seguint les pautes d'un negoci que havia anat prenent força a les comarques d'Osona i la Garrotxa al llarg de la segona meitat del XIX, si bé basant-se sobretot en la comercialització majorista d'una producció essencialment domèstica²²⁹.

La moderna indústria agroalimentària s'orientà essencialment al mercat intern (i especialment al barceloní), i depengué menys dels increments del poder adquisitiu i la renda per càpita que de les transformacions en els sistemes de consum i dels canviants incentius de l'economia agrària. Amb ella, sorgiren les primeres grans marques en el sector dels aliments i es formaren cadenes productives complexes dins de la mateixa economia regional. La ràpida expansió de la cabanya ramadera, sobretot, generà transformacions en els patrons d'especialització interconnectats de diverses regions de Catalunya: producció farratgera, diversos sectors de la ramaderia extensiva i intensiva, i indústries d'embotits o, a mesura que avançava el segle XX, productes lactis²³⁰.

La taula següent reflecteix algunes de les característiques d'aquests dos grans vectors de transformació des de la perspectiva dels seu vincles amb el comerç exterior canalitzat pel port de Barcelona. S'hi pot constatar, d'una banda, l'escassa entitat de les exportacions del sector d'embotits que venia desenvolupant-se a l'interior del país, malgrat el seu creixement dràstic a inicis dels anys noranta, amb unes vendes molt concentrades en els mercats colonials. Posteriorment, al llarg dels noranta i inicis del segle XX, les exportacions es mantingueren en un nivell estable i més elevat que el característic dels anys setanta i vuitanta, però en cap cas impressionant. En els primers nou-cents, però, les exportacions d'embotits anirien reduint-se de manera notòria. Això contrasta, en canvi, amb la sostinguda expansió, molt forta en la segona meitat de la dècada dels nou-cents, de les importacions de tri-

²²⁹ Pujol, «Especialización ganadera».

²³⁰ Pujol, «Especialización ganadera»; Castell, «Inicis de la indústria càrnia a Osona».

pes, d'origen bàsicament americà: un *input* essencial per al sector, que connectava l'esmentada cadena productiva interna amb el proveïment estranger. En conjunt, es dibuixa un quadre de creixement basat en la demanda interna i el consum urbà, inicialment protagonitzat per les classes mitjanes i que aniria generalitzant-se posteriorment.

IMPORTACIONS I EXPORTACIONS DE DIVERSOS PRODUCTES VINCULATS A LES ACTIVITATS AGRÀRIES, 1875-1910 (EN KG)				
	Exportacions	Imports		
	Embotits	Tripes	Guano	Adobs minerals i químics*
1875	33.377		30.000	1.338.013
1880	32.470	70.637	1.187.611	1.757.461
1885	27.848		2.308.993	1.402.496
1890	81.112	263.920	3.728.736	1.823.193
1895	50.713	431.039	2.125.547	3.292.509
1900	59.338	585.023	659.488	16.689.135
1905	50.005	536.607	313.667	17.464.835
1910	16.947	945.895	231.214	19.766.489

* Salitre, nitrat de sosa, sulfat amònic, nitrat i fosfats de calç, escòries Thomas, sals potàssiques i «adobs artificials».

FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

Les altres dues columnes de la taula expressen la transformació esmentada anteriorment en relació amb l'ús de fertilitzants en una agricultura creixement tecnificada i amb requisits considerables pel que fa al capital circulat. El creixement de l'ús de guano va ser molt clar des de mitjans dels setanta, però s'aturà en els darrers anys del vuit-cents i entrà en declivi, substituït per un quantí increment de les importacions d'adobs d'origen químic i mineral.

En definitiva, un sector agrari que implicava fortes interconnexions entre diverses especialitzacions subregionals, molt orientat al consum intern català, i que al mateix temps requeria el proveïment d'*inputs* productius des de l'exterior. A això caldria afegir-ne d'altres, com els farratges i els ramats i animals. En els primers, si bé les compres a l'estranger foren relativament voluminoses a l'inici del canvi productiu cap a la ramaderia, des del canvi de segle es va fer perceptible la progressiva substitució d'importacions (que podria

incloure entrades des d'altres regions d'Espanya): el 1890 s'importaren pel port de la capital 1.235 tones de farratges, i el 1895, 1.415, però l'any 1900 havien caigut ja a 197 tones, i cinc anys després en sumaven només 13,5: una disminució més que remarcable. Pel que fa al bestiar, l'evolució de les importacions és més difícil de seguir, per diverses raons: el seu caràcter de bé d'inversió (ja fora com a animals de treball al camp o en el sector ramader, per a l'engreix o la cria), que generà oscil·lacions molt importants en els tràfics, i el paper de les entrades per Portbou o les arribades des d'altres regions. Però no hi ha dubte que les importacions tingueren un rol imprescindible en l'expansió ramadera i en el procés de substitució de races²³¹.

En conjunt, doncs, es va fer el pas d'una agricultura comercialitzada i competitiva, amb escasses necessitats importadores i molt especialitzada en els vins, protagonistes dels tràfics cap a l'estranger, a un sector agrari molt més diversificat, integrat amb la indústria, orientat al mercat intern, i amb un pes creixent dels *inputs* introduïts des de l'estranger. Ara bé, les exportacions alimentàries i d'origen agrícola en cap cas desaparegueren i, de fet, mantingueren conjuntament una importància relativa considerable. De fet, el darrer aspecte de les esmentades transformacions en el sector agrari regional tingué a veure precisament amb la diversificació de les exportacions agrícoles.

Cal aclarir que, tot i la clara contracció de les vendes, el vi no perdé la seua posició tradicionalment destacada en l'estructura de les exportacions pel port de Barcelona. En termes de valor, el 1895 se situà en tercera posició dins de les categories exportades, davant l'ascens dels teixits i el calçat de cuir, i el 1910 tornava a ocupar el segon lloc, per darrere només de les manufactures de cotó. En tots dos anys es tractava d'una quota molt similar, lleugerament inferior al 10% del valor total exportat, com a part d'una estructura de tràfics cap a l'estranger molt més diversificada que la que havia caracteritzat el port a mitjans de segle. Amb el canvi de segle, cresqué a més el pes relatiu dels vins generosos, que el 1910 s'acostaven a una quota del 3% del valor total²³². Si no hagués estat per la sorprenent persistència d'aquesta partida tradicional de les exportacions, i malgrat la caiguda en els volums totals comercials, les vendes a l'exterior del port, i amb elles la posició de la balança comercial catalana amb l'estranger, haurien empitjorat molt més.

Però, a banda d'aquesta pervivència del vi, en les exportacions pel port de Barcelona s'obriren pas altres categories que, tot i que no constituïen

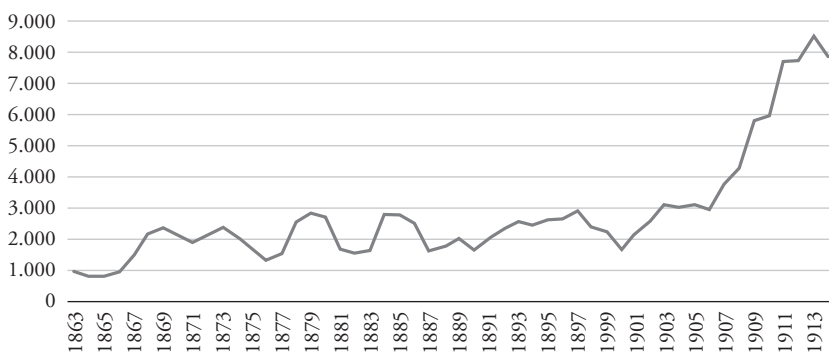
²³¹ Pujol, «Especialización ganadera».

²³² Segons les dades oficials publicades en les *Estadístiques del Comerç Exterior*.

una novetat des del punt de vista de la producció agrícola, sí que adquiriren un paper molt més destacat en l'estructura comercial del port i en les exportacions alimentàries del país: l'oli d'oliva i els fruits secs.

Pel que fa al primer, havia format part des de ben antic del paisatge agrícola del Principat. Tanmateix, no havia constituït un sector especialitzat i prou dinàmic. Les oliveres ocupaven sovint, a mitjans de segle, espais marginals o complementaris en parcel·les destinades a altres conreus. La producció d'oli era d'escassa qualitat, i s'orientava en bona mesura a usos no alimentaris: com a combustible o greix per a maquinària, entre d'altres. Per això mateix, durant el darrer terç del vuit-cents, l'aparició d'altres olis vegetals i sintètics, lubricants químics i d'origen mineral, n'afectà nítidament les vendes²³³. No seria fins als canvis derivats de la crisi de la vinya i amb el creixement de la renda en mercats de consum europeus que la producció d'olis de més qualitat destinats essencialment a l'alimentació començà a adquirir rellevància, i a ser competitiva en el mercat internacional. El conreu de l'olivera anà prenent molta més força en diverses comarques de Ponent, Tarragona i Girona. S'inicià també un procés de capitalització i canvi tecnològic en el procés d'elaboració d'olis, exemplificat per la introducció massiva de premses hidràuliques. Entre 1890 i 1915, a la província de Lleida, el nombre de premses hidràuliques es multiplicà per 37 i passaren de significar un 3% del total a un 68%. A Tarragona, el canvi fou menys

**EXPORTACIONS D'OLI D'OLIVA PEL PORT DE BARCELONA, 1863-1914
(MITJANES TRIENNALES EN TONES)**



FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

²³³ Maluquer de Motes, *Història econòmica de Catalunya*.

accelerat, però igualment molt perceptible: en el mateix període es passà d'un 0,3% a un 26,6% de premses hidràuliques sobre el total²³⁴.

És cert, en tot cas, que l'oli d'oliva havia estat un dels primers productes d'exportació pel port de Barcelona; però això es degué en gran mesura a una composició molt concentrada en les vendes de vi: la quota d'aquest rengló amb prou feines superà el 2% del valor total de les vendes a l'estranger. Els tràfics de sortida en volums es mantingueren més o menys estancats durant la segona meitat del segle XIX. Amb el canvi de centúria, tanmateix, iniciaren una tendència netament expansiva. Entre el 1900 i el 1914 els volums de les sortides pel port de Barcelona es multiplicaren per 4,7, fet que es correspon amb un creixement mitjà anual proper al 12%. L'any 1910 se situaven com a tercer producte en valor de les exportacions, amb una quota del 5% del total, just per darrere del vi i superant el calçat de cuir. En aquell any, el port de Barcelona era, amb 7,5 milions de quilos exportats, la tercera duana espanyola en les sortides d'aquest producte²³⁵.

El suro, i especialment, els taps, foren l'altre sector tradicional de les activitats de transformació de productes primaris (en aquest cas forestals) que des de finals del vuit-cents experimentaren una notable expansió dins de les exportacions del Principat. La concentració en terres gironines del gruix de la superfície surera i de les activitats manufactureres associades va fer que Barcelona no fora en aquest cas el principal node de canalització dels tràfics, ja que aquests tenien en França la seua principal destinació. Portbou vehiculà entre un quart i un terç de totes les exportacions espanyoles en els 25 anys anteriors a la Gran Guerra, i de fet, anà augmentant gradualment la seua quota en aquests tràfics creixents. Sant Feliu de Guíxols era a finals del segle XIX el principal port català per a la indústria dels taps (al voltant d'un 35% de les exportacions espanyoles), però la seua importància anà decreixent i seria superat per Palamós en aquests tràfics. Tot i així, el 1910 tots dos ports canalitzaven el 40% de les exportacions espanyoles de taps. La importància de Barcelona fou comparativament menor, però en absolut negligible, i anà refermant-se al llarg d'aquests anys, en la mesura que les vendes es diversificaven geogràficament: d'una quota del 4,4% de les exportacions espanyoles el 1890, passà a un 13,3% el 1910²³⁶.

²³⁴ Ramon Ramon-Muñoz, «Estructura empresarial, empreses i canvi tècnic en la indústria de l'oli d'oliva de les comarques de Lleida, 1890-1936», *Empreses i Institucions Econòmiques Contemporànies a les Terres de Lleida*, Lleida, Institut d'Estudis Ilerdencs (1999): 141-187.

²³⁵ Ramon-Muñoz, «Estructura empresarial

²³⁶ Ramon-Muñoz, «Estructura empresarial.

La trajectòria a llarg termini de les vendes d'aquest producte evidencia una etapa prèvia de creixement des de mitjans dels seixanta que es veié interrompuda a mitjans dels anys setanta. Des d'aquell moment les vendes canalitzades per Barcelona se situaren en nivells molt baixos, en comparació. Des d'inicis dels noranta, però, iniciaren un repunt que s'accelerà de manera molt pronunciada a partir del canvi de segle, quan per fi se superaren els nivells assolits tres dècades abans. El 1910 conformaven la cinquena partida en importància, en termes de valor, dins de les exportacions del port, amb una quota del 3,1% del total. Un ascens que formà part del procés general en què un conjunt d'indústries tradicionals molt lligades al sector primari prengueren una força renovada en les relacions comercials del port, en resposta a la crisi del sector vinícola i a la pèrdua dels mercats colonials.

La taula palesa la diversitat en la distribució de les exportacions d'aquests dos productes. Les exportacions d'oli es dirigiren de manera molt destacada als països del Con Sud, en què la demanda de consum es veia molt condicionada per la forta presència d'immigrants italians i espanyols. França n'era, amb molta diferència, el principal mercat europeu, mentre que les exportacions a Cuba suposaven encara una porció remarcable de les vendes. En el cas dels taps de suro, en canvi, Itàlia i Cuba lideraven amb molta claredat els mercats d'exportació²³⁷. Tanmateix, cal destacar la presència d'altres mercats americans d'importància. Sorprèn l'elevada dimensió relativa del mercat colombià, seguit de Mèxic, els Estats Units i l'Argentina. Les exportacions taperes comptaven també amb altres mercats secundaris a Alemanya, Portugal i, en menor mesura, les Filipines. No cal dir que es tractava, en tots dos casos, d'una estructura de relacions amb característiques i abast ben diferents de les tradicionals vendes de vi, respecte de les quals suposaven una notable diversificació i connexions amb països molt diversos tant a Europa com a Amèrica.

²³⁷ El reduït pes de França com a mercat de destinació, especialment en els taps de suro, respon a la importància dels tràfics directes a través de les duanes gironines, tant marítimes com terrestres.

DISTRIBUCIÓ PER PAÏSOS DE LES EXPORTACIONS D'OLI I TAPS DE SURO DES DEL PORT DE BARCELONA, 1905

	Oli	Taps de suro
Argentina	36,8	5,6
França	18,4	4,6
Uruguai	17,4	0,7
Cuba	12	24,4
Itàlia	2,7	26,1
Colòmbia	2,6	11,7
Mèxic	2,3	7,8
Estats Units	2,3	7,7
Regne Unit	0,2	1,7
Alemanya	0,1	3,4
Portugal	1,7	3,5
Puerto Rico	2,7	0,8
Filipines	0,7	2,1

FONT: Anuari estadístic de la ciutat de Barcelona.

La darrera partida agrícola destacable en relació amb els canvis en la composició de les exportacions seria la dels fruits secs, especialment ametlles i avellanes. En el cas de les ametlles, havien estat des de mitjans de segle un component significatiu de les exportacions del port, situant-se entre els 10-15 productes en raó del seu valor, però en un ordre clarament secundari (fluctuant al voltant de l'1% del total), en una estructura molt concentrada i condicionada per l'extraordinari pes relatiu del vi. Les exportacions d'aquest fruit sec seguiren una tendència clarament ascendent, però marcada per fortes oscil·lacions a mitjà termini, almenys des dels anys seixanta. El 1910 se situaven, en termes de valor, com la sisena partida més significativa de les exportacions des de Barcelona, amb una quota propera al 3% del total, tot i que aquesta quota devia variar molt anualment, vistes les fluctuacions de les sortides en resposta probable a les cotitzacions en els mercats exteriors. Quant a les avellanes, els tràfics experimentaren una clara acceleració a partir de la segona meitat dels noranta i s'expandiren de manera relativament sostinguda fins a l'esclat de la guerra. En aquest cas, la seua rellevància en termes de valor era molt més limitada, però resulta indicativa de la resposta d'una agricultura regional plenament orientada al mer-

cat i que cercava les oportunitats que oferien les places exteriors. La trajectòria indica, en tot cas, una línia paral·lela més en la diversificació de les exportacions agrícoles que acompanyà la transformació al camp català i la contracció de les vendes de vi a l'estranger.

En resum, per tant, les dificultats lligades a la conformació del mercat mundial de vins i a l'arribada de la fil·loxa modificaren en pocs anys alguns dels trets estructurals que havien definit l'agricultura catalana i la seua relació amb els mercats externs i el comerç exterior. D'una banda, generaren un nodrit èxode rural cap a la capital i el seu entorn que alterà notablement els equilibris demogràfics i territorials entre el camp i la ciutat, en favor d'aquesta darrera i trastocant, de passada, el funcionament de l'economia regional i la posició de les activitats agràries en aquesta. De l'altra, activaren un procés de diversificació i modernització, molt més intensiu en l'ús d'*inputs* productius, importats en bona mesura, i més clarament orientat al mercat urbà barceloní. Per últim, estimularen el creixement exportador de subsectors alternatius al vitivinícola que compensaren, tot i que només parcialment, la contracció absoluta de les vendes de vins a l'estranger, en una fase marcada tant per la diversificació de l'estructura exportadora com per un cert procés de reprimarització d'aquesta estructura.

6.8 Conclusió

La dimensió regional del port de Barcelona consistia en la seua condició d'eix d'articulació en un doble sentit. En primer lloc, el d'organitzar els intercanvis i aprofundir la divisió del treball a escala regional, especialment al voltant del proveïment d'un mercat de consum popular i necessitat d'aliments i matèries primeres a Barcelona i rodalies. També, per descomptat, i com a complement clau d'aquest intercanvi camp-ciutat, amb la col·locació de manufactures produïdes a Barcelona i les zones costaneres properes a la capital. En segon terme, el paper de canalització de les exportacions d'una agricultura mediterrània molt comercialitzada i orientada, en bona mesura, als mercats forans. És en aquest sentit que l'avenç de la divisió del treball a escala regional es connectava amb una especialització comercial i productiva de Catalunya als mercats internacionals i, en tant que principal component de les exportacions durant bona part del segle, una peça bàsica de totes les relacions exteriors.

El rol de Barcelona com a ciutat portuària durant el segle XIX (i els precedents) és inseparable de la necessitat de donar sortida a la producció del rerepaís. En el cas català, el progrés de l'agricultura comercialitzada anirà aparellat també, si més no en els moments més expansius, amb transformacions en les relacions socials associades al progrés de la mercantilització

del camp. De manera que el rol regional del port, durant el vuit-cents, pot considerar-se cabdal tant pel que fa al procés d'inserció en els mercats mundials com en la ràpida consolidació de la societat capitalista.

Ara bé, aquesta funció del port de Barcelona es va veure considerablement minvada i transformada per dos canvis decisius. El primer, el que tingué lloc en el món dels transports que canalitzaven els tràfics intraregionals. L'arribada del ferrocarril reduí molt significativament el que anteriorment havia estat un dels principals factors del dinamisme portuari i, cal suposar, una font de negocis comercials i espai de formació de petits capitals al voltant del comerç marítim de cabotatge.

El segon canvi hauria de suposar una reducció, primerament, i una reorientació, després, de les exportacions alimentàries i agrícoles del port. I estigué estretament lligat als esdeveniments específics que acompanyaren la formació d'un mercat vinícola global. La seqüència de ràpid augment dels preus d'un producte agrícola, seguit d'una expansió de la producció més lenta però impressionant en termes quantitativs, no va ser un fenomen exclusiu dels vins. De fet, va caracteritzar la integració d'altres productes agrícoles, aliments i *commodities* (com el blat i el cotó, amb diferents cronologies i condicionants). Però les oportunitats extraordinàries que generà la fil·loxera en molt poc temps, i la massiva resposta d'una producció vitivinícola ja globalitzada, van sacsejar de manera decisiva Catalunya i el seu comerç exterior.

De la concentració tradicional en els territoris colonials antillans i alguns pocs mercats americans, es passà a inundar el mercat francès. Els tràfics van ser prompte absorbits pel ferrocarril, privant així d'un nòlit clau la navegació i el comerç exterior catalans. La ràpida expansió i crisi de malvenda posterior ha estat sobradament estudiada, tant per la seva influència en una agricultura espanyola en hores baixes, com pels seus efectes en la política comercial, o els seus impulsos transformadors en el camp a llarg termini. Des del punt de vista del comerç marítim català, impulsà la recuperació dels mercats tradicionals i l'expansió d'alguns d'aquests, com l'argentí. En tot cas, però, el resultat serà una profunda reestructuració tant de l'agricultura com del comerç català. La branca històricament més important de les exportacions catalanes, almenys des dels temps en què l'aiguardent havia liderat la generalització de l'agricultura exportada, va anar perdent pes relatiu i contribuint a la dinàmica contractiva de les exportacions. S'obriren pas, a canvi, noves exportacions agràries que són mostres de la capacitat de resposta i adaptació d'una agricultura ja plenament dependent dels mercats globals. Però el seu pes no serà comparable.

El procés d'adaptació de l'economia agrícola al nou panorama sorgit de la formació del mercat mundial de productes primaris i aliments, però, distà molt de ser harmònic, o d'estar absent de contradiccions i dificultats.

La conflictivitat sostinguda al camp, i l'agudització de les tensions al cinturó industrial i urbà derivades de la massificació del proletariat de fàbrica, en foren algunes de les conseqüències de llarg abast més significatives des del punt de vista sociopolític. En paral·lel, i en l'esfera econòmica, la capacitat de tracció de la base agrària-exportadora sobre el comerç exterior es veié significativament minvada, sense que els productes d'un pol industrial ampli i diversificat pogueren prendre'n completament el relleu, amb l'excepció dels teixits de punt. Això havia d'afectar el potencial de creixement d'un comerç exterior català dominat per la demanda d'importacions i caracteritzat per una situació permanentment deficitària. Especialment en un context molt marcat per la desaparició d'una de les peces clau en el model d'inserció de l'economia catalana en el mercat mundial i en l'engranatge del creixement comercial del port: els antics mercats colonials a les Antilles i al Sud-est asiàtic.



Vista del moll de Sant Bertran des del moll de Barcelona. (MMB)



Vista del moll del Rebaix al port de Barcelona, 1880.
(MMB. Autor: Antoni Esplugas i Puig)



Moll del Rebaix, 1890. (MMB)

7. El port colonial

La relació entre el modern colonialisme i el que es coneix com a «alt imperialisme» europeu, d'una banda, i el procés d'integració de l'economia internacional vuitcentista, de l'altra, configura un dels aspectes més controvertits de la historiografia. Així, si, per una banda, s'apunta al pes relativament menor dels territoris annexionats pels imperis occidentals en el creixement de les exportacions i les inversions exteriors, o bé a l'esperit lliurecanvista de la política exterior del Regne Unit, principal potència imperialista del moment, també s'ha assenyalat la importància que el procés imperialista tingué en la configuració de relacions comercials bilaterals, la col·locació d'excedents, l'obtenció de *commodities* estratègiques a gran escala, o la reducció dels riscos de les inversions a llarga distància²³⁸. En certa manera, el concepte de «primera globalització» vingué a substituir parcialment el tradicional paradigma interpretatiu de la història mundial de les dècades anteriors a la Gran Guerra, basat en l'imperialisme²³⁹. Amb tot, i des de la perspectiva de l'ampliació dels perímetres del mercat mundial i la integració entre regions allunyades, es considera que els moderns imperis europeus imposaren polítiques lliurecanvistes en els nous territoris conquerits i promogueren la construcció de ferrocarrils

²³⁸ Són treballs representatius de la primera posició: Paul Bairoch, «Geographical Structure and Trade Balance of European Foreign Trade from 1800 to 1970», *Journal of European Economic History*, núm. 3 (1974): 557; *Economics and world history: myths and paradoxes* (University of Chicago Press, 1995); Patrick K. O'Brien, «Global economic history as the accumulation of capital through a process of combined and uneven development: an appreciation and critique of Ernest Mandel», *Historical Materialism*, 15(1), (2007): 75-108; Kevin H. O'Rourke, Leandro Prados de la Escosura i Guillaume Daudin, «Trade and empire», *The Cambridge economic history of modern Europe*, 2 (2010): 96-121.

Pel que fa a la segona posició, vegeu: Thomas Hauner, Branko Milanovic i Suresh Naidu, «Inequality, Foreign Investment, and Imperialism», *Federal Reserve Bank of Minneapolis* (2017); Frankema, Williamson i Wotjer, «Economic rationale African scramble»; Jacks, «What drove market Integration?».

Aquests debats, de fet, es remunten molt més enrere en la historiografia, i els podem trobar en l'oposició entre un grup d'autors clàssics d'orientació marxista (Lenin, Luxemburg o Bukharin) o crítica amb la racionalitat econòmica del model imperialisme (Hobson) i d'altres que emfasitzaren les consideracions geoestratègiques i polítiques (Gallagher i Robinson) o fins i tot els seus efectes relativament benignes en forma d'exportació de models institucionals i valors (Fergusson). Consulteu les referències sobre aquests autors recollides en la bibliografia per a un major aprofundiment en un debat que supera amb molt l'abast d'aquest capítol.

²³⁹ Adam Tooze, «Capitalist Peace or Capitalist War? The July Crisis Revisited», dins: Alexander Anievas (ed.), *Cataclysm 1914: The First World War and the Making of Modern World Politics* (Brill: 2015).

tant per raons econòmiques com estratègiques. De manera que l'imperialisme va ser un dels principals motors de la globalització del segle XIX²⁴⁰.

En molts sentits, la discussió barreja elements que tenen a veure tant amb les causes destacades com amb la naturalesa i forma, i els efectes i resultats particulars, de la política expansionista de les principals potències d'Europa i l'Amèrica del Nord. Però atesa l'existència de múltiples factors i influències a diversos nivells, incloent-hi el pes d'un llegat i una tradició anteriors a aquestes dècades, la diversitat de pràctiques i les variades conseqüències d'aquesta fase clau per entendre el món de finals del vuit-cents i començaments del nou-cents, resulta complex reduir la casuística en un model explicatiu de caràcter sintètic i capaç d'abastar-ne les diverses manifestacions. En tot cas, es pot concloure que l'interès europeu en diversos territoris africans o asiàtics i l'intervencionisme de les principals potències a escala planetària només es poden entendre a partir de «la creació d'una economia global, que va penetrar de manera progressiva en els racons més remots del món, amb un teixit cada cop més dens de transaccions econòmiques, comunicacions i moviments de productes, diners i éssers humans que vinculava els països desenvolupats entre ells i amb el món subdesenvolupat»²⁴¹.

Ara bé, dins d'aquestes anàlisis de conjunt, el cas espanyol ha rebut en general una atenció menor, malgrat les nombroses aportacions historiogràfiques al seu coneixement, i es caracteritza per un difícil encaix en alguns dels principals models explicatius. Això es pot entendre en part pel fet que Espanya havia quedat relegada al paper de potència de segon o tercer ordre a començaments del segle XIX, malgrat el seu protagonisme en el fenòmens imperials i colonials de les centúries prèvies. Segurament, el factor decisiu en aquest sentit té a veure amb la relativa asincronia de l'experiència colonial espanyola en aquestes dècades respecte de les dinàmiques generals de l'imperialisme europeu. Els territoris més destacats del sistema colonial espanyol del vuit-cents havien estat incorporats segles abans: formaven part de les runes d'un imperi anterior, construït sota condicionants històrics ben diferents. És cert, tanmateix, que Espanya mantingué un considerable activisme expansionista al llarg de tot el període i fins ben entrar el segle XX: les diverses expedicions, durant les dècades centrals del segle, per tractar de consolidar els dominis al golf de Guinea, cedits per Portugal el 1778; les accions conjuntes amb França a la Cotxinxina (1858-1862), o les guerres i intervencions recurrents al Marroc (en 1859-60, en els anys noranta i nova-

²⁴⁰ Findlay i O'Rourke, *Power and Plenty*, 235.

²⁴¹ Hobsbawm, *La era del Imperio*.

ment entre el 1909 i el 1926), així ho palesen²⁴². Però la rellevància d'aquestes operacions i territoris es pot considerar secundària: tant en relació amb l'escenari internacional, com, almenys des d'un punt de vista econòmic, en comparació amb els dominis colonials de Cuba o les Filipines i, en menor mesura, Puerto Rico. A més a més, la pèrdua del domini sobre aquests darrers territoris d'alt valor comercial i estratègic es produí precisament en plena època d'auge imperialista mundial i en l'enfrontament amb una potència emergent: els Estats Units. Per això, s'ha considerat Espanya com un dels perdedors clars del nou repartiment mundial; per descomptat, a un nivell molt diferent del dels territoris colonitzats²⁴³.

Més enllà d'aquestes asincronies, que en part poden ser enteses en el marc d'un procés de redistribució del poder a escala internacional, altres peculiaritats del sistema colonial espanyol que convé destacar són: I) un model en què la reserva de mercats i les mesures altament proteccionistes constituïren sovint un eix central de l'estratègia colonial; II) el nul paper de l'economia metropolitana en els processos d'inversió a les colònies i en general d'exportació de capitals, dels quals, de fet, era receptora neta; III) les dificultats d'acoblament comercial entre metròpoli i colònies, evident en els problemes de penetració comercial a les Filipines durant la major part del segle, i en l'escassa capacitat d'absorció dels productes cubans²⁴⁴. Tanmateix, el comerç colonial i, fonamentalment, els intercanvis dins del «sistema de tres colònies»²⁴⁵ constituïren al llarg del període una peça clau del complex comercial català, la regió econòmicament més avançada i homologable a alguns dels pols de creixement que lideraven les transformacions de les potències imperials: no tan sols des d'un punt de vista quantitatiu, en termes del seu valor com a mercats parcialment reservats, sinó de la definició del mode d'inserció del port de Barcelona en els mercats mundials.

²⁴² Juan Antonio Inarejos Muñoz, *Intervenciones coloniales y nacionalismo español. La política exterior de la Unión Liberal y sus vínculos con la Francia de Napoleón III (1856-1868)*, (Madrid: Silex, 2010).

²⁴³ Hobsbawm, *La era del Imperio*.

²⁴⁴ Ángel Bahamonde i José G. Cayuela, *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX* (Historia Contemporánea, 1992).

²⁴⁵ En expressió de Josep Maria Fradera. Vegeu: *Colonias para después de un imperio* (Bellaterra, 2005).

7.1 El rerefons antillà de l'expansió comercial catalana en les dècades centrals del segle

Entre els anys quaranta i els inicis dels seixanta es consolidaren els trets distintius de l'esquema de relacions entre el port de Barcelona i les colònies antillanes. Una estructura d'intercanvis que, com hem vist, havia anat formant-se i evolucionant en les dues dècades anteriors: en el context dels processos d'independència de les velles possessions espanyoles al continent i de la represa paral·lela de l'economia del Principat. En raó de la seua creixent importància econòmica dins del sistema colonial espanyol i de la seua puixança com a potència sucrera mundial, Cuba constituïria, amb molta diferència respecte de Puerto Rico, la contrapart fonamental d'aquest intercanvis. I per això mateix, l'eix central de les complexes xarxes mercantils i migratòries que s'erigiren al voltant del comerç ultramarí des del port de Barcelona.

La recomposició dels tràfics amb les restes de l'antic imperi, que adquirí des de ben prompte un paper estratègic clau en el sistema de relacions exteriors, va estar a més connectada, des dels anys trenta, amb l'arrencada de la moderna indústria cotonera i de l'agricultura exportadora vinícola, tal com he apuntat en capítols anteriors. D'aquesta manera, els intercanvis amb Cuba s'integraren en una densa xarxa d'interconnexions amb la resta dels components del comerç barceloní i català, conformant un sistema complex però relativament coherent en què els diversos components es compensaven i s'estimulaven de manera recíproca: desenvolupament econòmic regional, articulació del mercat nacional espanyol, fluxos comercials amb Europa i amb la resta d'Amèrica i intercanvis colonials conformaven el *complex productivomercantil* català d'aquestes dècades²⁴⁶.

D'entrada, la nova posició de l'economia cubana en els intercanvis mundials i les característiques del seu model socioproductiu generaven grans possibilitats de negoci amb beneficis potencials molt considerables. L'especialització sucrera a l'illa venia desenvolupant-se amb força des de l'ocupació britànica de l'Havana el 1762, i s'havia vist enormement afavorida per la Revolució Haitiana, que, a més d'eliminar el primer productor mundial de sucre, havia facilitat el transvasament de plantadors, esclaus i capitals²⁴⁷. Aquest model socioproductiu rebé un impuls decisiu amb la re-

²⁴⁶ Fradera, *Indústria i mercat*.

²⁴⁷ Le Riverend, *Historia econòmica de Cuba*.

composició del sistema colonial espanyol després de la desaparició de l'imperi a Amèrica, en què el procés d'especialització en marxa passà a formar part de les prioritats estratègiques de la metròpoli per al manteniment i l'explotació dels seus dominis²⁴⁸. Entre els inicis del segle XIX i la guerra dels Deu Anys (1868-1878), la producció de sucre es multiplicà per 16 i va passar de representar 6,5 vegades el volum de la producció de cafè i tabac, a una relació de 106 a 1. Un procés d'especialització i expansió paral·lel al creixement de les exportacions: l'any 1868, abans d'iniciar el seu declivi davant la competència remolatxera, Cuba proveïa el 29% del sucre refinat i el 41% de la canya en el mercat mundial²⁴⁹.

Tanmateix, la situació de l'economia espanyola, i especialment la seua limitada capacitat de consum, feien que la metròpoli no estiguera en condicions d'absorbir aquesta ingent producció²⁵⁰. Per això, l'estratègia colonial a partir dels anys vint es va orientar a capturar una part de la renda sucraera per dues vies principals: fiscal i comercial. Amb aquest objectiu, s'implantaren un conjunt d'aranzels i drets que, alhora que permetien el drenatge de recursos a la Hisenda colonial (entre un 45% i un 60% dels seus ingressos durant el segon terç del segle provenien de la renda duanera)²⁵¹, creaven un marc privilegiat per al comerç d'importació a la Gran Antilla. El dret diferencial de bandera reservava al comerç i la marina metropolitans parcel·les clau en el proveïment d'*inputs* i béns de consum per a un mercat dinàmic però molt dependent de l'exterior²⁵².

Aquest marc de proteccionisme colonial i expansió d'una economia esclavista altament comercialitzada va fer possible la ràpida penetració del capital comercial català a l'illa, acompanyada d'un procés migratori que es traduï en el desplaçament d'una potent diàspora mercantil. Els avantatges per a l'economia catalana en aquest context eren considerables. Derivaven, en primer lloc, del desenvolupament previ de les xarxes del comerç ultramarí en el darrer tram del segle XVIII. Però també de la vocació exportadora de la seua agricultura. A això, cal afegir-hi un sector navilier desenvolupat

²⁴⁸ Fradera, *Colonias para después de un imperio*.

²⁴⁹ Antonio Santamaría i Alejandro García Álvarez, *Economía y colonia: la economía cubana y la relación con España (1765-1902)* (Editorial CSIC-CSIC Press, 2004), 127; Piquera, «Capitales en el azúcar», 168.

²⁵⁰ Bahamonde i Cayuela, *Hacer las Américas*; Manuel Moreno Fragnals, *Cuba/España, España/Cuba: Historia común* (Crítica, Barcelona, 1995).

²⁵¹ Josep Maria Fradera, *Filipinas, la colonia más peculiar: la hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868* (Madrid: CSIC, 1999), 30; Inés Roldán de Montaud, *Las haciendas públicas en el Caribe hispano durante el siglo XIX* (Madrid: CSIC, 2007), 71-75.

²⁵² Manuel Moreno Fragnals, *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar* (vol. 3) (l'Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978); Consuelo Naranjo i Antonio Santamaría, *Más allá del azúcar: política, diversificación y prácticas económicas en Cuba, 1878-1930* (Madrid: Doce Calles, 2009).

que, en el context del dret diferencial de bandera que des dels anys trenta protegia la marina espanyola, era altament competitiu en comparació amb el d'altres regions: no debades, els tràfics amb el Carib fonamentaren el que Ricart i Giralt²⁵³ qualificà de «segle d'or de la marina de vela catalana». Per últim, però potser més decisiu, el procés de desenvolupament industrial generà una demanda d'importacions i, doncs, un tràfic de retorn que rendibilitzava les expedicions i abaratia les vendes de vi i manufactures a ultramar. El cotó en floca de les plantacions del sud dels Estats Units constituí així l'altre component imprescindible del comerç americà del port de Barcelona. Una qüestió vital des que la prohibició d'importar cereals vigent a Espanya des del 1820 interrompé el negoci de reexportació de sucre cubà des de Barcelona, com a contrapartida de les adquisicions de blat a diversos mercats mediterranis²⁵⁴.

La creixent vinculació amb l'economia cubana i porto-riquenya, en aquest marc, estigué acompanyada d'un flux migratori en forma de diàspora comercial, associada a les possibilitats d'enriquiment i als diferencials de beneficis existents en relació amb la Península. El principal objectiu declarat pels emigrants catalans a les Antilles era dedicar-se a les activitats comercials²⁵⁵, i molts dels que hi participaren eren comerciants d'origen o tenien professions vinculades als negocis naviliers i el tràfic marítim²⁵⁶.

Aquest procés estigué caracteritzat per una constant retroalimentació, en forma de retorns, substitucions i estades relativament curtes, per una estreta vinculació amb companyies comercials funcionant a ambdós costats de l'Atlàntic i per la cohesió i capacitat d'actuació concertada del contingent emigrat. Un conjunt de trets que van fer possible un elevat grau de control dels principals establiments comercials i del mateix àmbit portuari per part de la comunitat catalana (més que no pas barcelonina) a ultramar. La preponderància catalana en les economies colonials antillanes, però, era sobretot de tipus qualitatiu. Tot i que el contingent català es multiplicà gai-

²⁵³ Josep Ricart i Giralt, «El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870», dins: *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, XVIII (Barcelona, López Robert y Cía., 1924), 10-24.

²⁵⁴ Fradera, *Indústria i mercat*.

²⁵⁵ Segons Yáñez, un 25% dels emigrants catalans declaraven aquest com a motiu per sol·licitar permisos migratoris a les Antilles: César Yáñez. «La emigración catalana a América. Una visión de largo plazo», dins: Antonio Eiras, *La emigración española a Ultramar, 1492-1914* (Asociación de Historia Moderna: Tabapress, 1991). Soler, en el seu estudi centrat en el Garraf, eleva la proporció al 36% en el cas d'aquesta comarca: Raimon Soler, *Emigrar per negociar. L'emigració a América des de la comarca del Garraf: el cas de Gregori Ferrer i Soler, 1791-1853* (Vilanova i la Geltrú: El Cep i la Nansa, 2002).

²⁵⁶ Yáñez, «La emigración catalana a América»; *Saltar con red: la temprana emigración catalana a América, ca. 1830-1870* (Madrid: Alianza, 1996); Soler, «Emigrar per negociar».

rebé per 9 en 1830-1860, només arribà a representar un 1% de la població, i aproximadament un 18% dels espanyols peninsulars a l'illa (excloent-ne les Canàries). En els fluxos migratoris des de la metròpoli, els catalans, provinents sobretot de Barcelona, el Maresme i la costa del Garraf, hi tingueren un pes del 10-20% durant les dècades centrals del segle. Tanmateix, en algunes de les més destacades places cubanes, la proporció de catalans en el sector del comerç podia arribar a ser aclaparadora: al voltant del 30% a l'Havana en 1833-1843, i entre el 65% i el 85% a Santiago de Cuba durant el segon terç de la centúria. Quelcom de molt similar ocorria a Puerto Rico: en ciutats com San Juan, Ponce, Mayagüez i Aguadilla, la proporció de catalans en l'àmbit comercial arribà a superar el 80% durant bona part del segle²⁵⁷.

S'explica així la forta orientació colonial que caracteritzava el comerç marítim barceloní de mitjans de segle. L'elevat pes de les Antilles en l'estructura comercial del port va fer de Barcelona la capital del comerç colonial, si més no pel que fa als territoris americans: en els tràfics amb les Filipines, de menor entitat, Cadis conservà durant dècades una clara hegemonia: el 1865 representava el 77% de les exportacions cap a l'arxipèlag²⁵⁸. Aquesta especialització comercial generà fenòmens de concentració i aglomeració de distintes activitats relacionades: cases de comerç i navilieres especialitzades en aquests tràfics, a més d'activitats especialitzades en el descompte de lletres de canvi. Barcelona esdevingué també la capital del retorn dels indians enriquits a Cuba i Puerto Rico, incloent-hi molts no-catalans d'origen²⁵⁹.

La centralització d'aquestes relacions, dels fluxos marítics, financers, migratoris i d'informació va fer de la ciutat el que alguns autors han caracteritzat com una «segona ciutat imperial» (colonial, en aquest cas). Un concepte que fa referència a aquells ports que constituïren al llarg del segle XIX nodes fonamentals dels vincles entre les metròpolis i els seus dominis, tot desenvolupant interessos polítics i manifestacions culturals específiques, lligades a la canalització d'aquestes relacions i constituint un contrapès econòmic i polític a les capitals respectives: Marsella, Hamburg, Rotterdam,

²⁵⁷ Jordi Maluquer de Motes, «La formación del mercado nacional en condiciones coloniales: inmigración y comercio catalán en las Antillas españolas en el siglo XIX», *Siglo XIX, Revista de Historia* (1987); Yáñez, *Saltar con red*.

²⁵⁸ L'anàlisi per ports del comerç d'importació amb les Filipines té l'inconvenient que els tràfics de tabac, que constituïen la major part d'aquests fluxos, es presentaren separatament i sense desagregar per duanes fins ben avançada la centúria.

²⁵⁹ Martín Rodrigo, *Indians a Catalunya: capitals cubans en l'economia catalana* (Fundació Noguera, 2007); «Barcelona, capital del retorn», dins DD.AA. *Les bases colonials de Barcelona, 1765-1968* (2011): 79-92; Lluís Castañeda i Martín Rodrigo, «Los Vidal Quadras: familia y negocios, 1833-1871», *Barcelona quaderns d'història* (2004): 115-144.

Anvers o Liverpool en serien casos destacats al continent europeu²⁶⁰. Des d'un punt de vista polític, tot i que amb influències clares en el comerç colonial, això es traduí també en el fet que la ciutat esdevingués el focus principal d'articulació dels grups de pressió i agitació lligats a interessos colonials a les Antilles, cosa que es faria ben evident anys més tard: amb les campanyes conservadores i antiabolicionistes del Círculo Hispano Ultramarino a la ciutat durant el Sexenni o amb la influència que la pèrdua de les colònies tingué en el tombant de segle sobre l'emergent nacionalisme català²⁶¹.

Però, més enllà de la solidesa i importància d'aquests vincles entre les Antilles (Cuba, sobretot) i Catalunya (Barcelona, especialment), el comerç colonial constituí una peça clau en l'entramat de les relacions exteriors del port i un factor decisiu en la progressiva obertura comercial i integració econòmica en els mercats exteriors de mitjans del vuit-cents.

Des del punt de vista de les exportacions, l'existència d'un mercat captiu, altament comercialitzat i dependent de l'exterior per al seu proveïment va fer possible donar sortida als principals productes agrícoles, a més de diverses manufactures, malgrat les dificultats competitives de l'economia catalana i els impediments per penetrar en els mercats europeus. El fet que, segons l'*Estadística* de Laureà Figuerola (i els resultats molt similars que oferia al respecte la *Balanza de la Junta de Comerç*), Cuba i Puerto Rico constituïren la meitat exacta del valor total exportat a finals dels anys quaranta resulta ben significatiu, sobretot si s'atén a la seua reduïda població. L'estímul, o més ben dit la possibilitat, d'exportar als mercats colonials constituí la base de les sortides de productes cap als mercats exteriors. Sembla difícil de concebre que el creixement dels intercanvis i el desenvolupament de l'agricultura vitícola assolís el ritme que va caracteritzar aquestes dècades d'arrencada de l'economia catalana en procés d'industrialització sense les possibilitats que oferien uns mercats colonials captius, i alhora molt dinàmics a causa de la seua capacitat exportadora.

Així, el 1850²⁶² les Antilles representaven un 30% de les embarcacions sortides del port cap a l'estranger. França ocupava la segona posició després de Cuba, constituint la destinació del 21,2% dels vaixells, i Itàlia la tercera,

²⁶⁰ Osterhammel, *The transformation*; Maiken Umbach. «A tale of second cities: Autonomy, culture, and the law in Hamburg and Barcelona in the late nineteenth century». *The American Historical Review*, 110(3), (2005): 659-692.

²⁶¹ Jordi Maluquer de Motes, «La burgesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política». *Recerques: història, economia, cultura* (3), (1974): 83-136; Jaume Claret i Manuel Santirso, *La construcció del catalanisme: historia de un afán político* (Los Libros de la Catarata, Madrid, 2014).

²⁶² Segons el mostreig aleatori que he obtingut dels registres de sortides publicats al *Diari de Barcelona*.

amb un 13,6%. Ara bé, si es consideren només les sortides amb càrrega, Cuba representava prop del 40% i Puerto Rico més d'un 5%, mentre que a França li corresponia una quota del 18,4%.

Però, a banda de l'exportació directa a uns mercats colonials per força molt limitats, les Antilles representaren també una plataforma de penetració de les exportacions en altres mercats, sobretot els llatinoamericans. El 1850, en una fase encara incipient d'aquest procés, després de les interrupcions comercials derivades de les guerres d'independència i de la negativa inicial de les autoritats espanyoles a reconèixer les noves repúbliques, els vaixells destinats a altres països llatinoamericans (amb Buenos Aires i Valparaíso com a principals ports del comerç exportador barceloní) suposaven un 13,6% del total. Part d'aquest tràfic d'exportació s'integrava en esquemes de comerç triangular amb Cuba, sobretot els de l'anomenada «ruta del *tasajo*»: basada en l'intercanvi de vins, aiguardents i altres productes per la carn salada que conformava un dels principals aliments dels esclaus a les plantacions cubanes i que era carregat principalment als ports de la Plata. En tot cas, els vincles amb bona part dels països del continent, especialment amb el dels Con Sud i, amb el temps, amb Mèxic, es reforçarien molt considerablement en dècades posteriors, en part com a derivada dels mecanismes del comerç colonial. De tal manera que, si el 1848 les exportacions a Amèrica significaven els tres quarts del valor total exportat pel port de Barcelona, l'any 1856 superaven, segons les xifres oficials, el 80%²⁶³. Després d'una contracció puntual derivada del creixement de les exportacions a França en el context de la plaga de l'oïdi, el comerç americà d'exportació remuntà ràpidament. Al llarg de la dècada dels seixanta cresqué fins a situar-se en nivells al voltant del 90% de les exportacions del port català.

²⁶³ Dades procedents de la *Balanza Mercantil* de la Junta de Comerç de Barcelona i les *Estadísticas del Comerç Exterior*, respectivament.

VALOR DE LES EXPORTACIONS A AMÈRICA SOBRE EL TOTAL DE LES EXPORTACIONS PEL PORT DE BARCELONA (1856-1870)



FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

És difícil exagerar el significat d'aquestes xifres, atesa l'altíssima concentració geogràfica dels fluxos. Més encara tenint en compte la distància que separava aquests mercats del port de Barcelona, especialment mal posicionat, en el context peninsular, per a aquest tipus d'especialització comercial. El paper decisiu dels vincles amb l'economia nord-americana, a través de les importacions de cotó, no sembla una explicació suficient al respecte, si es té en compte que el període compregué l'episodi de la fam de cotó (i que, en qualsevol cas, les exportacions espanyoles al mercat nord-americà eren insignificants). Malgrat els avantatges que els vincles històrics i la llengua proporcionaven en els mercats de la meitat sud del continent, el paper central dels dominis colonials resultà absolutament determinant en el procés de «recuperació» i expansió dels intercanvis amb Amèrica. Lluny d'estancar-se, el moviment exportador cap a Amèrica experimentà un creixement sòlid i força sostingut: entre el 1848 i el 1870 experimentaren un creixement anual acumulat del 6,4%; entre 1856 i aquest darrer any el ritme mitjà hauria estat del 3,2%²⁶⁴.

El tràfic d'exportació cap a les colònies i, progressivament, cap a altres països del continent va constituir a més un estímul indirecte decisiu per a la importació per diverses vies. En primer lloc, en generar una demanda de

²⁶⁴ Càlculs propis a partir de les fonts citades en la nota anterior.

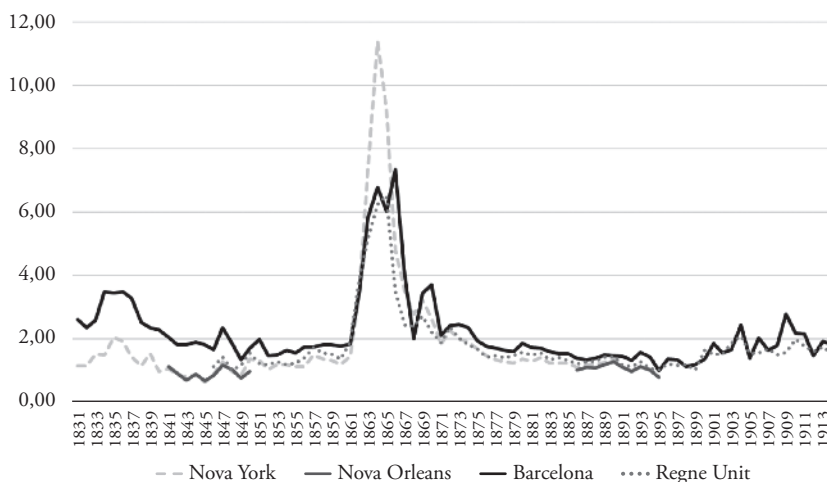
retorns per als vaixells que travessaven l'oceà per col·locar vi, oli, aiguardent i manufactures als mercats americans. El producte més destacat en aquest sentit seria precisament el cotó en floca de les plantacions nord-americanes, retorn del comerç triangular que sovint implicava el transport de sucre cubà a Nova Orelans, Charleston, Mobile i altres ports nord-americanes, on s'embarcaven dogues, fustes i l'esmentada fibra per a la seua venda a Catalunya. Però els retorns del tràfic americà inclouen també altres importacions significatives, com els tints i fustes tintòries, o els cuirs del sud del continent, *input* essencial de la indústria del calçat i la talabarderia al Principat i en altres regions espanyoles (les illes Balears, fonamentalment). I, per descomptat, els mateixos productes colonials en què les economies cubana i porto-riquenya s'especialitzaren: sucre, cafè, aiguardent i, en menor mesura, cacau i tabac. Ja el 1848, la suma dels valors del cotó en floca, el sucre, el cafè, els cuirs, l'aiguardent i l'anyil representava el 80% del valor importat. El sucre cubà i el cotó nord-americà hi destacaven de manera molt clara: un 70% del valor de les importacions americanes. En tot cas, d'aquests productes, els que provenien de territoris no colonials tenien un valor de 2,7 vegades el de les principals exportacions de les Antilles. Tenint en compte que el cotó en floca va ser, al llarg de la segona meitat de segle, el principal rengló d'importació de Barcelona, el vincle entre exportacions colonials i importacions industrials no tan sols tenia una importància estratègica clau per a l'estructura productiva catalana, sinó que explica en gran mesura les condicions de possibilitat que, almenys en les dècades centrals, van fer possible la ràpida expansió del comerç marítim de la ciutat.

Una conseqüència d'aquest estímul indirecte a la importació des d'Amèrica, lligada a les característiques del negoci navilier, va ser la reducció dels diferencials de preus del cotó, tant amb els ports d'origen com amb centres importadors d'altres països (entre els quals Liverpool). Un fenomen que seria característic de la integració en el mercat internacional d'aquesta *commodity* estratègica. Aquest procés de convergència no es pot explicar com a resultat de les millores en el transport: l'any 1880 només 2 de les 330 embarcacions arribades des d'Amèrica al port català (representant un 1,4% del tonatge) eren vaixells de vapor²⁶⁵. El tràfic estava marcat pel predomini absolut de la bandera espanyola (94% dels vaixells) i, hem de suposar-ho, especialment embarcacions catalanes. La tipologia dels vaixells en aquests tràfics no era gaire diferent de la del 1850: preponderància de bergantins i corbetes (27% i 26% del nombre de vaixells, respectivament), se-

²⁶⁵ Segons el mostreig de les entrades registrades en el *Diari de Barcelona* que he obtingut per a l'exercici esmentat.

guits de les pollacres (19%), i una capacitat de càrrega mitjana al voltant de les 250 tones d'arqueig. La convergència amb els preus internacionals sembla haver obeït precisament a l'eficiència i l'abast de les xarxes d'intercanvi teixides en el marc del comerç americà i a partir del domini comercial català sobre Cuba: en la mesura que la disponibilitat de nòlits de retorn i de xarxes denses d'intercanvi podria impactar tant sobre la regularitat del proveïment de cotó a Barcelona com sobre els nòlits que formaven part substancial dels preus finals.

**PREUS DEL COTÓ EN FLOCA A DIVERSOS PORTS, 1831-1914
(EN PTES./KG)**



FONT: Elaboració pròpia a partir de Watkins (1895), Beltran (1946) i Nadal i Sudrià (1993).

Això coincidiria, a més, amb l'elevada eficiència que mostraren les cases de comerç implicades en els tràfics transoceànics en el proveïment de cotó al mercat barceloní en aquestes dècades, fins al punt que no feia convenient per a les indústries tèxtils (incloses les més grans) desenvolupar vies alternatives o xarxes pròpies per importar-ne, optant per adquirir-lo directament al mercat majorista local²⁶⁶. En base als esquemes comercials que

²⁶⁶ Lluís Castañeda i Xavier Tafunell, «El mercado mayorista de algodón en Barcelona a mediados del siglo XIX», dins: Albert Carreras (ed.), *Doctor Jordi Nadal: la industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya*, vol. 1 (Edicions Universitat Barcelona, 1999).

caracteritzaven els intercanvis entre Barcelona i Amèrica, i a la centralitat que hi tingueren les exportacions i els intercanvis triangulars amb les Antilles, es pot afirmar, de manera potser paradoxal, que el règim colonial i proteccionista constituí un factor indirecte, però decisiu, de la integració de Barcelona en el mercat mundial de cotó, entenent-la a partir de l'aproximació dels preus locals als dels mercats internacionals²⁶⁷.

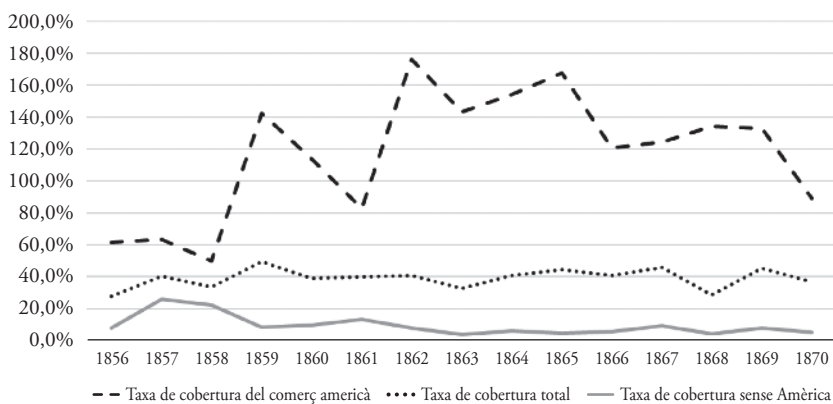
Però els estímuls a la demanda importadora derivats de l'orientació colonial del comerç marítim de la ciutat anaren més enllà de la qüestió dels retorns a les exportacions i de l'abaratiment dels nòlits. Un aspecte potser fins i tot més decisiu, si més no en les dècades centrals del XIX, té a veure amb el finançament d'aquestes entrades: una qüestió cabdal per a una economia regional i un port amb un dèficit estructural en la balança de mercaderies amb l'estranger al llarg de tota la segona meitat de la centúria. Les formes que prenia aquest finançament podien ser diverses, però les més destacades es poden agrupar en tres tipus:

- En primer lloc, per via directa: en la mesura que les exportacions proveïen mitjans de pagament que permetien l'adquisició de productes estrangers directament o indirectament, és a dir, a través de l'intercanvi de vins i altres productes per sucre que al seu torn era intercanviat per cotó o altres importacions al mercat nord-americà. Ja he apuntat com, en aquests anys, les exportacions a ultramar arribaren a representar proporcions d'entre el 80% i el 90% del total de les sortides a l'estranger des del port català. Una xifra que palesa la importància clau de les relacions amb Amèrica, i especialment amb les colònies antillanes, en el finançament d'una part del dèficit de la balança comercial catalana. La taxa de cobertura de les importacions, és a dir, aquella part de la demanda a l'exterior que podia ser finançada amb les vendes a l'estranger evidencia que, malgrat l'enorme desequilibri que caracteritzava el comerç exterior barceloní en general, aquest es veia molt atenuat pels intercanvis ultramarins. El comerç amb Amèrica no sempre generava superàvits, però fins i tot quan era deficitari es caracteritzava per balances molt més properes a l'equilibri i contribuïa a reduir considerablement la pesant càrrega del dèficit comercial general. En vista de la taxa de cobertura que ca-

²⁶⁷ El criteri de la convergència de preus entre mercats allunyats s'ha considerat com una de les variables més clarament indicatives d'integració econòmica, ja que implicaria l'existència de relacions sostingudes, baixes barreres al comerç i, doncs, pressions competitives similars que equilibraven l'oferta i la demanda internacionals del producte o factor en qüestió. Vegeu O'Rourke i Williamson, «When did globalisation begin?», 23-50.

racteritzava el comerç exterior amb les altres regions, inferior al 10% durant la major part del període, es fa palès que sense les exportacions al mercat colonial i els vincles indirectes que en derivaven, la demanda d'importacions s'hauria vist bruscament limitada per les dificultats per finançar-les.

TAXES DE COBERTURA DE LES IMPORTACIONS DEL PORT DE BARCELONA (1856-1870)



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior.

- La segona via en què es concretava el finançament de les importacions era a través del negoci dels nòlits. Com he indicat més amunt, les colònies antillanes representaven al voltant del 45% dels vaixells sortits a l'estranger amb càrrega des de Barcelona. Si es tenen en compte només les embarcacions carregades amb bandera espanyola, el pes de les colònies era encara més elevat, fins a un 53% del total. Amèrica en el seu conjunt representava prop del 75% d'aquestes sortides. Això, amb la peculiaritat, a més, de tractar-se de viatges de llarg recorregut i durada. Tenint en compte el predomini de les embarcacions catalanes en el comerç colonial espanyol en el seu conjunt i especialment, per raons òbvies, en els tràfics amb i des de Barcelona, s'entén que el negoci navilier català estiguera molt concentrat en els anys centrals del segle en el comerç colonial i les seues ramificacions, a banda del cabotatge, evidentment. Tot i que no estem en condicions d'estimar les dimensions d'aquest negoci, entre altres coses per la fragmentació empresarial de la marina d'aquests anys i per les dificultats de separar-lo del benefici comer-

cial, no hi ha dubte que devia constituir la principal aportació a la balança de serveis catalana amb l'exterior. Un component que devia contribuir, encara que fora secundàriament, a la compensació dels saldos comercials negatius del comerç exterior.

- La tercera i darrera forma remarcable que prengué el finançament de les importacions a partir dels negocis colonials és el benefici comercial. Els valors de les estadístiques de comerç exterior reflecteixen, per més que de manera imprecisa, els preus de les importacions i exportacions al port de Barcelona (o les estimacions per a Espanya en el seu conjunt). Però el preu de les vendes a Amèrica, i especialment en un mercat pràcticament captiu com el cubà, devia ser molt més elevat. De manera que és altament probable que una part del valor de les importacions constituís repatriacions en espècie dels guanys del comerç ultramarí per ser realitzades en diners al mercat local. A banda d'això, cal considerar que el comerç entre Cuba i altres territoris era conduït en proporcions elevades per companyies mercantils i vaixells catalans. Aquest era el cas de la «ruta del *tasajo*» amb l'Amèrica del Sud, així com d'una part de les exportacions de sucre als Estats Units dins del comerç triangular que canalitzava el tràfic de cotó, dogues i altres productes des d'aquell país. Però cal afegir-hi, almenys per al segon terç del segle XIX, un altre tràfic molt menys visible, però altament lucratiu i de gran importància estratègica en raó de l'estructura socioproductiva de l'illa: la tracta esclavista. Atès el caràcter il·legal del negoci, que no impedí la importació de centenars de milers de treballadors forçats des del continent africà durant el segon terç del segle, no és possible aproximar les dimensions d'aquests beneficis. Però sabem que la participació catalana en el negoci il·legal va ser destacada i que diversos homes de negocis implicats en el tràfic o explotació d'esclaus repatriaren una part important dels seus beneficis i patrimonis cap a Barcelona i Catalunya en general²⁶⁸.

Això apunta a una darrera manifestació del fenomen del finançament de les importacions a través del benefici comercial dels intercanvis colonials. Es tracta de les repatriacions de guanys i capitals, no en el marc de les operacions mercantils tancades (tràfics d'anada i tornada), sinó d'una diàs-

²⁶⁸ Fradera, *Indústria i Mercat*; Agustín Guimerà, «Marins catalans en el tràfic d'esclaus: els viatges del capità Llopis i Llopis (1817-1819)», *Segones Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Comissió catalana del Cinquè Centenari del Descobriment d'Amèrica (1986): 291-312; Lizbeth J. Chaviano i Martín Rodrigo (eds.), *Negreiros y esclavos: Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)* (Icaria Editorial, 2017).

pora que, com he comentat, adquirí un gran protagonisme en la vida econòmica i social de les Antilles. Aquesta diàspora, marcada per un elevat percentatge de retorn i per l'orientació al comerç, tenia en les remeses cap a la Península un dels seus estímuls decisius. En conseqüència, generà un nodrit flux de retorn que, tenint en compte el pes de Catalunya i la seua capital en les tornades del contingent indià, havia de constituir un component clau de l'oferta de mitjans de pagament internacionals²⁶⁹.

En resum, es pot concloure que el domini colonial sobre les Antilles, la dependència del proveïment exterior sobretot en el cas cubà i el seu altíssim grau d'integració en els mercats de sucre constituïren un mecanisme clau per explicar tant el creixement del comerç barceloní com la formació de la seua extensa xarxa comercial ultramarina i la inserció en el sistema internacional d'intercanvis. Permeté així un sistema de compensacions en què els superàvits cubans amb els Estats Units i el Regne Unit eren en part captats per Barcelona a través del seu domini del comerç amb les colònies.

7.2 Els anys seixanta i setanta: continuïtats, conjuntures adverses i transformacions

Els trets generals del comerç colonial català en les dècades seixanta i setanta no diferiren excessivament dels ja analitzats en l'apartat anterior. Tampoc la posició de Cuba, i en menor mesura Puerto Rico, en el marc de l'estructura global d'intercanvis del port. Tot i així, al llarg d'aquestes dècades es produïren modificacions conjunturals i transformacions de fons que acabarien modificant la lògica d'aquests intercanvis i, inevitablement, incidint així en l'economia catalana i espanyola, i en la seua inserció en el mercat mundial en formació.

Un primer episodi de desestabilització parcial d'aquests esquemes es produí amb la pràctica interrupció dels tràfics de cotó des dels Estats Units durant la guerra civil nord-americana. El tancament d'aquest ramal de l'estructura comercial ultramarina havia de tenir necessàriament impactes en les relacions Barcelona-Cuba-Puerto Rico. El comerç de la ciutat amb l'altra banda de l'Atlàntic experimentà un llarg estancament que abastà bona

²⁶⁹ Rodrigo, *Barcelona, capital del retorn*; José Ramón García López, «Las remesas de los emigrantes españoles en América, siglos XIX y XX: esquema interpretativo y fuentes para su estudio», dins: *V Congreso de la Asociación de Historia Económica* (1993).

part de la dècada dels seixanta. De fet, els darrers anys cinquanta havien assistit a una contracció puntual en aquests intercanvis, i després del 1859 es produí una lleu recuperació de dos anys (mitigada en el gràfic per l'ús de mitjanes triennals, que en suavitzen les oscil·lacions).

**VALOR DEL COMERÇ AMERICÀ EN MITJANES TRIENNALES, 1859-1970
(EN MILERS DE PESSETES)**



FONT: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior.

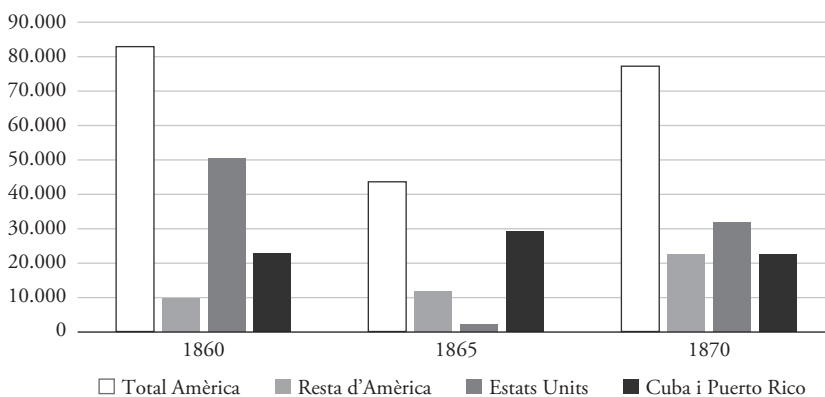
Les dificultats per proveir-se de cotó en floca als ports nord-americans bloquejats comportà un intent de diversificar les fonts en el mateix continent. El 1865 arribaren al port català vaixells amb aquest producte des de l'Havana i Pernambuco, però també des d'altres ports cubans, porto-riquenys (Mayagüez) o fins i tot des de Guayaquil²⁷⁰. Tot i així, els fluxos principals d'aquesta fibra, que malgrat tot no compensaren la forta caiguda de les importacions, provenien de Marsella, Liverpool i Seta, per aquest ordre, a més d'altres ports del Mediterrani.

L'esmentat estancament general respongué sobretot al component d'importació, però limità també considerablement el creixement de les exportacions transatlàntiques: entre el 1861 i el 1867 les vendes cresqueren a un ritme mitjà de l'1,6% anual, tot i que l'augment es concentrà exclusivament en aquest darrer any: fins llavors havien decrescut molt lleugerament.

²⁷⁰ Segons el mostreig obtingut del registre d'entrades del *Diari de Barcelona*. En tractar-se només d'una selecció, el nombre de ports americans des dels quals es remeté cotó cap a Catalunya podria ser més elevat.

El problema dels nòlits suposava un obstacle per donar continuïtat a la trajectòria expansiva dels tràfics de vi cap al continent. Els retorns es reduïren de manera dramàtica i quedaren molt concentrats en Cuba i Puerto Rico, limitant per tant el tonatge i la càrrega potencial de la circulació transatlànica d'anada i tornada.

EVOLUCIÓ DEL TONATGE DEL COMERÇ AMERICÀ D'IMPORTACIÓ PEL PORT DE BARCELONA, 1860-1870



FONT: Elaboració pròpia a partir dels Registres del Diari de Barcelona.

Les importacions espanyoles des de les colònies antillanes (incloent-hi Santo Domingo²⁷¹), de fet, van augmentar considerablement en els primers anys de la dècada del seixanta, en iniciar-se les interrupcions de les remeses cotoneres, però es van contraure ja des del 1863, i van arribar el 1867 a nivells molt similars als que havien assolit a finals de la dècada anterior. El creixement inicial es degué sobretot a un fort augment de les compres de sucre cubà (que s'incrementaren en un 12% en quatre anys) i, encara més, de tabac, productes que vingueren a substituir en part l'absència dels retorns habituals. El port català absorbí el 1863, màxim de la dècada en les importacions espanyoles de sucre cubà, un 15% del total, una porció del qual va ser reexpedida cap a altres ports estrangers. Es tracta d'una quota significativa, però gens impressionant, ateses les estretes relacions del port català amb la Gran Antilla. En absència de quantitats suficients de la pri-

²⁷¹ El comerç directe amb la República Dominicana, en tot cas, fou irrellevant des del punt de vista quantitatiu durant els anys que durà el domini espanyol, entre 1861 i 1865.

mera matèria industrial, l'estructura sencera del comerç ultramarí havia de ressentir-se'n necessàriament, malgrat la concentració dels fluxos sobre els mercats reservats.

Les exportacions espanyoles cap als dominis caribenys, d'altra banda, travessaren una fase de clar estancament, i fins i tot de lleugera contracció, cap a mitjans de la dècada. Un fet que causà que la posició tradicionalment deficitària de les colònies antillanes amb la metròpoli es modifiqués, arribant a situacions molt properes a l'equilibri comercial, i frenant així part del drenatge de la renda sucraera a través del comerç sota condicions colonials.

El conflicte secessionista nord-americà, per tant, va impactar amb contundència sobre el comerç exterior, contribuint així a reforçar la situació de crisi general dels seixanta: paràlisi industrial, malestar social, esclat financer i crisi política. Una combinació de factors que havia de conduir al canvi de règim i a l'arribada del Sexenni Democràtic, amb importants conseqüències en la política comercial espanyola. D'aquesta manera, un conflicte exterior i relativament allunyat, tot i que gens aliè a les cadenes globals de la producció cotonera, es traduí en la desestabilització del sistema de relacions comercials del port i en el funcionament dels seus vincles amb les colònies, tot posant-ne en evidència la vulnerabilitat. La demanda dels principals productes colonials (i sobretot del sucre) es mantenia extraordinàriament limitada per a les capacitats productives de l'economia de plantació: els Estats Units, que absorbién vora el 30% de les exportacions cubanes a mitjans de segle (per un 28% del mercat britànic i un 14% de l'espanyol), superaren a finals dels anys setanta la quota del 80% del total²⁷². Mentrestant, les limitacions del mateix mercat colonial, derivades en gran part de la vigència de la institució esclavista, i les dificultats dels tèxtils catalans per competir en els mercats allunyats, bloquejaven encara la possibilitat d'una exportació massiva de productes industrials. De manera que el nexa entre el comerç colonial i els sectors productius capdavaners de l'economia catalana era altament dependent de la continuïtat dels mecanismes del comerç triangular i del sistema de compensacions de les balances comercials descrit adés.

Poc després d'acabada la guerra civil i el bloqueig portuari nord-americà, i quan les importacions cotoneres encara no havien recuperat els nivells de la dècada anterior, es produí a Cuba el *Grito de Yara* amb què s'iniciava la guerra dels Deu Anys (1868-1878). Tenint com a rerefons els primers signes de crisi sucraera i el procés d'abolició consagrat als Estats Units, aquest primer episodi del llarg conflicte independentista cubà havia de posar cruament de manifest les contradiccions del model colonial implantat a

²⁷² Naranjo i Santamaría, *Más allá del azúcar*.

l'illa. La guerra, a més, va ensorrar l'estabilitat d'una institució esclavista que ja es trobava en decadència, a causa dels elevats preus (per la creixent pressió abolicionista britànica), les tendències rebels dels treballadors forçats i el seu dificultós encaix amb la necessària actualització del procés productiu sucrer. L'episodi coincidí, a més, amb la definitiva davallada de preus als mercats internacionals del sucre derivada de la creixent competència d'altres productors i, especialment, del sucre de remolatxa alemany. Tot i que els preus nord-americans es mantingueren durant uns anys per damunt dels de Londres (contribuint així a l'esmentada concentració de les exportacions cubanes), el cert és que el signe dels temps havia canviat, i el model socioproductiu cubà entrava en un període de crisi i transformació²⁷³. L'alliberament de població esclava, les promeses de manumissió i la promulgació de la *Ley de Ventres Libres* durant la guerra, com a estímul per a la participació dels esclaus en la contesa, suposà l'inici de la fi. El 1867 arribà a Cuba l'últim carregament de treballadors forçats africans del qual es té notícia, tot i que l'esclavitud no s'aboliria completament fins al 1886²⁷⁴.

Malgrat la guerra, el comerç colonial va mantenir, en general, característiques molt similars a les de les dècades centrals del segle. Superada la interrupció de les importacions cotoneres, Barcelona refermà la seua posició en aquests tràfics, confirmant-se com el port del comerç americà per excel·lència dins del sistema portuari espanyol. Tot i així, les bases organitzatives d'aquests intercanvis iniciaren un canvi de rumb. Això afectaria les activitats d'intermediació i pròpiament comercials, donant lloc a un progressiu tancament i centralització de determinades parcel·les de negoci en el transport i el comerç marítim transatlàntic, tal com veurem.

²⁷³ Piqueras, «Capitales en el azúcar».

²⁷⁴ García Álvarez i Santamaría, *Economía y colonia*.

**QUOTA DE DIVERSOS PORTS SOBRE EL COMERÇ ESPANYOL
AMB AMÈRICA (1860-1885)**

	Importacions				Exportacions				Total			
	Barce-lona	Cadis	Màlaga	San-tander	Barce-lona	Cadis	Màlaga	San-tander	Barce-lona	Cadis	Màlaga	San-tander
1865	19%	9%	7%	10%	35%	11%	14%	10%	27%	10%	10%	10%
1870	42%	5%	6%	8%	34%	13%	16%	9%	37%	9%	11%	8%
1875	45%	4%	5%	10%	55%	6%	6%	10%	50%	5%	6%	10%
1880	42%	3%	3%	13%	41%	8%	8%	20%	42%	5%	5%	16%
1885	44%	3%	4%	12%	50%	8%	5%	14%	46%	5%	4%	13%

FONT: Estadístiques de Comerç Exterior.

La fi de la tracta i la decadència de l'esclavitud modificaren en molts sentits les regles del joc, obrint pas a la inversió estrangera per a la industrialització del refinat de sucre. La crisi general de l'economia de plantació sucraera, tal i com s'havia desenvolupat en les dècades prèvies, determinà que els processos migratoris que havien nodrit la diàspora mercantil catalana a les Antilles perdreren ràpidament força. Si el 1860 les colònies antillanes eren la destinació del 65% dels emigrants catalans a Amèrica, i Argentina i l'Uruguai ho eren per al 21%, en el primer quinquenni dels vuitanta aquestes proporcions s'havien invertit. A més, els habituals retorns que havien caracteritzat aquest moviment migratori s'acceleraren amb la contesa i conduïren a una reducció de la població catalana a Cuba, que en els primers anys del nou-cents representava un 6,3% dels peninsulars a l'illa²⁷⁵.

Les conseqüències del conflicte independentista cubà foren decisives a mitjà i llarg termini. No tan sols per les transformacions i dificultats que generà en l'economia cubana i pels canvis en l'organització comercial, sinó també pels seus impactes politicoinstitucionals. La victòria espanyola derivà en un progressiu enduriment de les condicions en què s'havia desenvolupat el comerç colonial (ja prou oneroses) i determinà també la consagració d'una aristocràcia dels diners, molt vinculada als negocis lligats a la guerra mateixa i amb una enorme influència sobre els centres de poder tant metropolitans com colonials. Entre els seus membres, hi destacaven les figures de diversos prohoms indians catalans o instal·lats a Barcelona o socis de com-

²⁷⁵ Yáñez, «La emigración catalana».

panyies mercantils implicades en el comerç colonial, molt actius en la promoció de les activitats del Círculo Hispano Ultramarino de la ciutat, impulsat per les principals institucions empresarials de l'època, alarmades davant els canvis que la fi de l'esclavitud o del domini colonial sobre la «Perla del Carib» podien comportar per a l'economia del país²⁷⁶. El nom més representatiu dins d'aquesta elit seria el d'Antonio López, marquès de Comillas, que, fent valer els seus recursos financers, les seues influències polítiques i la capacitat de mobilització d'altres inversors i homes de negocis, aconseguí concentrar progressivament una part de les activitats més lucratives dels tràfics colonials: en el transport marítim, la importació de tabac i altres àmbits del comerç i les finances²⁷⁷.

La consolidació del poder econòmic i polític d'aquesta elit comerciant avançà en paral·lel i, probablement, contribuí també a les transformacions que venien produint-se en les activitats mercantils. Un símptoma d'aquesta evolució el podem trobar en el nombre de comerciants i consignataris implicats en el comerç amb les colònies, segons la informació publicada al *Diari de Barcelona*. Entre el 1850 i el 1880, en els tràfics d'importació des de les Antilles es passà d'una ràtio de 2,2 comerciants o consignataris per vaixell a una mitjana d'1 per embarcació. Les característiques d'aquests agents i comerciants, almenys pel que fa a la seua posició dins del sistema d'intercanvis barceloní, es modificà també notablement.

La taula següent recull algunes de les característiques dels esmentats comerciants i consignataris de les importacions des de les colònies l'any 1850. Els homes de negocis i les companyies estan ordenats en funció del nombre de vaixells que, independentment del seu origen, els dugueren lots de mercaderies al llarg de l'any²⁷⁸. Aquesta informació, que s'expressa en la primera columna, permet fer-se una idea de la intensitat i l'amplitud de les activitats d'intermediació desenvolupades per cada companyia o agent. La segona columna expressa el pes del tràfic colonial en funció del nombre de vaixells totals que portaven càrrega assignada a cadascun: una mesura molt imperfecta, però suggeridora, del grau d'especialització en el tràfic des de les colònies. La columna del mig dona una idea de l'abast geogràfic de les xarxes d'importació (incloent-hi ports d'altres regions d'Espanya) en què cadascun d'ells participava. Les dues darreres columnes assenyalen el grau de diversificació dels tràfics colonials i dels tràfics totals d'entrada en què estava implicat cada comerciant o consignatari.

²⁷⁶ Maluquer de Motes, «La burgesia catalana i l'esclavitud».

²⁷⁷ Martín Rodrigo, *Los marqueses de Comillas [1817-1925]: Antonio y Claudio López* (Lid, 2000).

²⁷⁸ Sempre tenint present que es tracta d'una mostra dels registres; per tant, el nombre de vaixells, productes i ports d'origen implicats havia de ser per força més gran, si més no per a alguns d'ells.

**VINCLES DELS DIFERENTS COMERCIANTS I CONSIGNATARIS
IMPLICATS EN EL TRÀFIC D'IMPORTACIÓ DES DE LES COLÒNIES
ANTILLANES, 1850**

	Nombre total de vaixells*	Proporció dels vaixells des de les colònies	Nombre de ports d'origen	Nombre de productes** diferents des de les colònies	Nombre de productes** diferents totals
Solà Amat, Buenaventura	25	4%	17	1	20
Fontanillas, Juan	23	4%	7	1	11
Font i Riudor, senyors	14	14%	6	3	9
Martí Codolar, J.	13	8%	6	2	5
Martorell i Bofill, senyors	12	8%	7	1	13
Maresch Ros, R.	9	11%	5	3	8
Dotras, Gaspar	8	13%	7	1	7
Torrens Miralda, Carlos	7	14%	6	1	6
Moreu, Isidro	5	40%	5	2	4
Tintoré, Pelegrín	5	20%	3	2	5
Artigas i Masó, senyors	4	50%	4	3	6
Constans, José	4	50%	4	4	6
Masó Pascual, Rafael	3	67%	3	6	6
Parés, Narciso	3	33%	3	2	4
Pla, Felipe	3	33%	2	1	2
Seller, Julián	3	33%	3	1	3
Taulina, Jaime	3	33%	2	1	3
Auger, Juan	2	100%	1	1	1
Sirvent, Mariano	2	50%	2	2	2
Almirall, F.	1	100%	1	1	1
Aviñó, vídua i fills	1	100%	1	1	1
Botet, M.	1	100%	1	4	4
Caballer, Ramón	1	100%	1	1	1
Carreras, Pedro	1	100%	1	2	2
Codina i Angerola, Antonio	1	100%	1	1	1

	Nombre total de vaixells*	Proporció dels vaixells des de les colònies	Nombre de ports d'origen	Nombre de productes** diferents des de les colònies	Nombre de productes** diferents totals
Masó i companyia	1	100%	1	1	1
Roca F.	1	100%	1	1	1
Romeva, J.	1	100%	1	1	1

FONT: Elaboració a partir d'un mostreig aleatori de les entrades de vaixells registrades pel Diari de Barcelona.

* Nombre total de vaixells registrats que consignaven mercaderies al comerciant o consignatari en qüestió al llarg de l'any, independentment de l'origen.

** Agrupats segons la «Categoria 1». Vegeu l'annex.

Les dades situen en primera posició els noms de prohoms i companyies coneguts i molt poderosos, alguns dels quals vinculats a indians: com el mateix Buenaventura Solà i Amat, al capdavant, a més d'Isidro Moreu, Rafael Masó o Jaume Taulina. No és sorprenent que en aquest tipus de comerç protegit i, en general, altament lucratiu se situïn algunes de les figures més prominents del comerç de la ciutat a mitjans dels anys cinquanta.

Però, juntament amb aquestes posicions destacades, hi trobem la participació de diversos agents que tenien, si més no aparentment, característiques i dimensions de negoci molt diferents. A risc de simplificar, podríem parlar de tres grups o tipologies generals. En primer lloc, i en línia amb les cares conegudes de la burgesia comercial barcelonina, un grup de grans comerciants i/o consignataris, vinculats generalment a un nombre ampli d'operacions i a molts vaixells²⁷⁹ diferents; en general, amb un conjunt relativament divers de ports, que en funció del comerciant podien variar: predomini del comerç espanyol, relacions amb Liverpool o Londres, comerç americà, vincles amb Marsella i Seta, o xarxes geogràficament més diversificades. En general, el nombre de categories de productes diferents que formaven part de les seues operacions globals era alt o molt alt, però els tràfics des de les colònies es trobaven, normalment, concentrats en un o dos productes. El pes dels vincles amb les colònies, des del punt de vista de les embarcacions que els transportaven carregament, era en general limitat. És a

²⁷⁹ Els nombres absoluts que he emprat, en referir-se només a una mostra de les embarcacions, no donen una idea de l'abast real de les operacions i vincles comercials d'aquests agents: només permeten fer-se'n una idea a partir de la comparació amb l'estructura general.

dir, les Antilles formaven part de la seua estructura comercial, però no està gens clar que en foren el centre, tot i que podien ser un dels components més lucratiu de la mateixa. Un segon grup o tipus de comerciant, que presentava unes característiques intermèdies, marcades per relacions amb un menor nombre de ports, un grau més limitat de diversificació en els productes que abastava la seua intermediació i en què les categories de productes importats des de les colònies representaven aproximadament la meitat. Una tercera categoria seria la dels petits comerciants o intermediaris. «Petits» almenys des del punt de vista de les operacions i els carregaments marítims dels quals eren receptors. En aquest cas, es tractava d'actors amb un baix nivell d'activitat, en què no podem estar segurs que es dedicaren de manera regular al comerç o als negocis lligats al transport marítim; un nivell molt baix de diversificació per productes i concentrats exclusivament en aquestes operacions del tràfic colonial.

Es podria dir, en conclusió, l'estructura de comerciants i consignataris que estaven implicats en el comerç colonial d'importació era relativament àmplia, diversa i oberta: incloïa des de grans homes de negocis, amb extenses xarxes de relacions, fins a agents econòmics de dimensions molt petites o fins i tot amb una baixa vinculació amb el comerç.

Si ens fixem ara en les dades corresponents al 1880, la situació era completament diferent. El primer que salta a la vista és el baix nombre d'agents comerciants que hi apareixen implicats²⁸⁰.

²⁸⁰ El contrast amb el 1850 és massa gran i molt probablement deriva de problemes en l'esmentat mostreig aleatori, amb un nombre excessivament baix d'embarcacions arribades des de les Antilles. Tot i així, cal destacar que el contrast amb les *Estadístiques del Comerç Exterior* ofereix resultats sorprenents. Així, en l'extracció efectuada per al 1880 a partir dels registre del *Diari de Barcelona*, les embarcacions arribades des de Cuba i Puerto Rico representaven un 11% del tràfic des d'Amèrica a Barcelona, i les que tenien origen als Estats Units, un 61%. Les estadístiques oficials per al conjunt d'Espanya indiquen que la proporció de vaixells arribats des de les colònies era un 16%, per un 61% des dels Estats Units. És a dir, si bé els problemes de la mostra, en el sentit d'oferir un nombre relativament reduït de resultats, infravalora considerablement el nombre real d'agents que participaven d'aquests tràfics al mateix temps reflecteix també una de les línies de canvi que contribueix a explicar aquesta reducció: la caiguda absoluta i relativa del nombre de vaixells vinguts directament des de les Antilles: segons el buidatge complet que he efectuat per al 1875, en aquest exercici l'espai antillà suposava l'origen d'un terç dels vaixells arribats des d'Amèrica al port, i les estadístiques oficials d'aquest mateix any, per al conjunt d'Espanya, indicaven una quota del 41%.

**VINCLES DELS DIFERENTS COMERCIANTS I CONSIGNATARIS
IMPLICATS EN EL TRÀFIC D'IMPORTACIÓ DES DE LES COLÒNIES
ANTILLANES, 1880**

	Nombre total de vaixells*	Proporció dels vaixells des de les colònies	Nombre de ports d'origen	Nombre de productes** diferents des de les colònies	Nombre de productes** diferents totals
Comerma, Francisco	4	25%	4	1	5
Jover Serra, J. fills de	3	33%	3	2	4
Plandiura, Antonio	1	100%	1	2	2
Pomés Bordas, Pelegrín	2	50%	2	6	8

FONT: Elaboració a partir d'un mostreig aleatori de les entrades de vaixells registrades pel Diari de Barcelona.

* Nombre total de vaixells registrats que consignaven mercaderies al comerciant o consignatari en qüestió al llarg de l'any, independentment de l'origen.

** Agrupats segons la «Categoria 1». Vegeu l'annex.

A banda de la reducció dels tràfics directes des de les Antilles²⁸¹, que es compensà en gran mesura amb el creixement dels que venien dels Estats Units, l'altre factor que explica el limitat nombre de receptors de càrrega en aquesta mostra és l'esmentada reducció de la ràtio de comerciants o consignataris per vaixell. Sens dubte, això responia al creixent pes dels grans consignataris en la intermediació dels tràfics i no implica que molts altres comerciants no hi prengueren part activa de manera indirecta. No cal dir que tot el negoci importador no estava en mans exclusivament d'aquests quatre comerciants o companyies. Però els resultats reflecteixen un procés de reestructuració, tant en un sentit geogràfic (reforçament dràstic dels retorns indirectes passant per altres ports americans) com des del punt de vista de l'organització del capital comercial i el grau d'obertura d'aquests negocis a la participació d'un conjunt tan variat d'agents com el que caracteritzava el comerç colonial d'importació trenta anys abans. L'estructura importadora estava marcada per agents amb unes característiques més homogènies, i força especialitzats en el tràfic amb les Antilles, a la vista del que aquests territoris suposaven tant en termes de productes com de ports o vaixells per a les xarxes d'importació articulades pels esmentats comerciants. El nombre

²⁸¹ Vegeu la nota anterior.

absolut de vaixells i ports amb què estaven associats era força més baix que el de la primera tipologia de comerciants del 1850; però a la vista de la presència de noms il·lustres, de gran importància en el comerç de Barcelona, no està gens clar que es tractés de negocis de dimensions mitjanes o d'una importància relativament reduïda.

En els moviments d'importació provinents de la resta d'Amèrica, la ràtio consignataris-embarcacions s'havia reduït també de manera molt considerable en el període 1850-1880 fins a gairebé la meitat: passa d'1,44 a 0,75. En canvi, en la resta de tràfics del port de Barcelona (és a dir, totes les arribades des de ports no americans, incloent-hi el cabotatge), havia passat en aquests trenta anys de 0,95 receptors per vaixell a 1,77, seguint, per tant, una tendència oposada. En aquell moment, l'hegemonia de les grans cases navilieres vinculades a la navegació a vapor encara no s'havia fet realitat en els tràfics ultramarins. En canvi, en les entrades des de l'estranger provinents de la resta de continents el vapor suposava un 69,4% de les embarcacions i un 84% de la capacitat de càrrega. La relació entre el predomini del vapor i el nombre de comerciants per vaixell, doncs, sembla haver estat la inversa. En tot cas, això no permetria explicar la caiguda en el nombre de comerciants i consignataris, tant en termes absoluts com en relació amb el nombre de vaixells en el cas americà, atesa la relativa estabilitat en el tipus d'embarcacions en aquests tràfics. La tendència a una major concentració del comerç americà de Barcelona apuntaria, per tant, al creixent poder de mercat d'un nombre més reduït d'intermediaris.

D'altra banda, l'hegemonia que la vela sembla haver mantingut en els tràfics catalans amb ultramar, requereix fer esment dels canvis que, en aquest període de transformacions, tingueren lloc en el transport marítim, malgrat que els seus impactes es manifestarien posteriorment. Al llarg d'aquestes dècades es va produir, a escala global, el procés de ràpida substitució dels vaixells de vela pels de vapor, que es consolidaria en la dècada dels vuitanta. Un fenomen que afectà de manera molt clara els moviments marítims del port català, tal com tot just he indicat per a l'any 1880, i en el cas del comerç no americà. L'any 1860 els vapors arribats a Barcelona des d'altres països ascendien a un total de 194, i representaven un 13% de les embarcacions i un 16% de la capacitat de càrrega mobilitzada en aquests tràfics. Quinze anys més tard es registraren 781 vapors, representant un 46% dels vaixells arribats i un 60% de l'arqueig. Tanmateix, com tot just he indicat, en els tràfics colonials això tingué un impacte encara molt limitat en aquests anys. El 1875 les arribades amb vapor des de les colònies caribenyes representaven un 21% de l'arqueig i menys d'un 9%

dels vaixells. La proporció era força més baixa per a la resta de territoris americans²⁸².

Els factors explicatius d'aquest retard són diversos. D'una banda, el dret diferencial de bandera, que havia estat abolit el 1868, es mantingué per a les relacions amb les colònies. Això permeté no tan sols el predomini de la bandera espanyola en aquests fluxos directes, sinó també, i per les rasons assenyalades, en el conjunt dels intercanvis amb Amèrica, almenys pel que fa al port barceloní. De manera que el mercat colonial constituí en aquests anys, més que mai, un refugi per al sector navilier català davant la creixent competència internacional dels vaixells estrangers: tant de vapor com de vela, tenint en compte els problemes de competitivitat de la marina catalana en mercats oberts.

No està clar fins a quin punt aquest paper de refugi va desincentivar l'adaptació a les noves condicions del mercat global del transport marítim. La manca de carbó i d'una metal·lúrgia prou potent, a més dels costos de capital (ateses les enormes inversions requerides), semblen haver estat els obstacles clau per donar continuïtat al tradicionalment ampli i dinàmic negoci navilier català²⁸³. De fet, la reserva dels mercats colonials a la bandera espanyola hauria constituït un impuls a mitjà termini per al sorgiment d'una marina a vapor espanyola, ja que atragué capital anglès interessat en el comerç amb les Antilles, conduint a la formació de diverses companyies hispanobritàniques²⁸⁴. En qualsevol cas, és un fet que existiren obstacles i retards considerables en la implantació del vapor en el comerç barceloní amb ultramar. Això permeté posposar, temporalment, l'agonia de la marina de vela catalana.

²⁸² Les dades es refereixen als buidatges complets dels registres en premsa per als anys assenyalats, de manera que es poden considerar altament representatives.

²⁸³ Delgado, «La construcció i indústria navals»; Pascual, «La modernització dels mitjans de transport».

²⁸⁴ Jesús M. Valadaliso, «Trade, Colonies and Navigation Laws: The Flag Differential Duty and the International Competitiveness of Spanish Shipping in the Nineteenth Century». *International Journal of Maritime History*, 17(2), (2005): 31-60.

**PERCENTATGE DE VAIXELLS I ARQUEIG DE LES ENTRADES AL PORT
DE BARCELONA DES D'AMÈRICA EL 1875**

	Vaixells	Arqueig
Des de les colònies antillanes	8,9%	21,4%
Des dels Estats Units	4,4%	11,5%
Des de la resta d'Amèrica	3,6%	13,9%

FONT: Diari de Barcelona.

L'altre factor decisiu tingué a veure amb les dificultats amb què els primers vaixells de vapor topaven en el transport a llarga distància. Un problema associat, fonamentalment, a la baixa capacitat de càrrega i l'elevat consum de carbó, que obligava a reservar una gran part de l'espai d'emmagatzematge al combustible mateix. Va ser necessari l'establiment d'una xarxa global de punts de proveïment i la introducció de millores tecnològiques que reduïren les exigències de carbó, per consolidar el domini del vapor en els llargs recorreguts.

L'establiment de les línies regulars de vapor amb les colònies es produí gràcies al suport financer de l'estat, a partir de lucratives concessions lligades al transport del correu. En aquests negocis sota protecció estatal destacà novament el protagonisme d'Antonio López i el seu cercle proper. La *Compañía de Vapores Correos A. López* obtingué la concessió estatal per al transport de correu i passatgers entre Cadis i les colònies antillanes l'any 1861, i hi sumaria en els anys següents el transport de soldats cap a Santo Domingo i Cuba durant la guerra dels Deu Anys. Anys després, en la dècada dels vuitanta, acabaria controlant, amb la Companyia Transatlàntica, el tràfic amb les Filipines, després d'una dura pugna empresarial amb el marquès de Campo, que havia obtingut la concessió estatal el 1879. La victòria d'aquest grup econòmic va ser determinant per a la centralització de les connexions amb l'arxipèlag des del port català²⁸⁵.

Precisament l'altre gran canvi en l'àmbit del transport marítim en aquestes dècades consistí en l'obertura del canal de Suez el 1869, que havia de revolucionar les comunicacions entre Europa i l'Àsia oriental i meridional. La canalització d'aquest comerç intercontinental a través del Mediterrani, i el fet que el canal només pogués ser travessat per embarcacions a va-

²⁸⁵ Martín Rodrigo, «La línea de vapores-correo España-Filipinas (1879-1905)». *Cuadernos de Historia del Instituto Cervantes de Manila* (1998): 2-3; «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.

por, obrí a mitjà termini la possibilitat d'ampliar els intercanvis barcelonins amb l'altre gran domini colonial espanyol: les Filipines. Tanmateix, aquestes noves oportunitats tardarien temps a ser explotades. Les dificultats de penetració en un mercat molt més competitiu, allunyat i poc conegut com era el filipí, i els obstacles ja apuntats per al sorgiment d'una vertadera flota de vapor catalana, retardaren fins als anys vuitanta, amb l'establiment de l'esmentada línia Barcelona-Filipines, la consolidació d'un nou ramal del comerç colonial als antípodes²⁸⁶.

Aquest conjunt de transformacions en l'àmbit dels transports, tant des del punt de vista tecnològic i d'infraestructures com en l'àmbit empresarial i organitzatiu, prepararen el que havia de constituir el model colonial de finals de segle. El creixent poder dels grans naviliers i consignataris, de fet, acabà determinant un canvi de gran rellevància per a l'evolució dels tràfics amb les Antilles i les Filipines. La Llei de Relacions Comercials amb les Antilles del 1882, que assimilava fiscalment el tràfic colonial al comerç de cabotatge, respongué fonamentalment a les pressions dels naviliers i comerciants catalans, fins i tot en oposició amb els d'altres regions²⁸⁷. Ben organitzats des de mitjans dels setanta, davant els efectes que la supressió del dret diferencial de bandera havia tingut sobre la marina i la indústria naval catalanes, centraren els esforços en la reserva del comerç colonial per als vaixells de bandera espanyola i a potenciar les exportacions catalanes cap als mercats captius.

Més enllà dels efectes de la integració del mercat internacional de nòlits i de la transformació del transport marítim, sens dubte essencials per entendre aquestes pressions, cal tenir en compte les transformacions que s'havien esdevingut en l'estructura de relacions del port en el seu conjunt. D'una banda, i de manera més conjuntural, les importacions de cotó en floca es mantingueren estancades durant la segona meitat dels setanta, fruit de les dificultats de la indústria al Principat. De l'altra, i de manera més decisiva: com hem vist en capítols previs, des de mitjans de la dècada dels setanta, el volum del vi exportat de Barcelona a Amèrica va experimentar una forta contracció, seguida d'un llarg període d'estancament (sobre el qual el nou marc de relacions amb les colònies no influí en excés). La raó d'aquesta contracció, per descomptat, era la creixent demanda francesa i europea, que desviava així gran part de la producció de vi cap al ferrocarril o els tràfics

²⁸⁶ Delgado, «Menos se perdió en Cuba»; Martín Rodrigo, *La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)* (Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2017).

²⁸⁷ Jesús M. Valdaliso, «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 10(1), (1992): 63-98.

marítims amb el país veí, impactant sobre l'altre gran eix dels intercanvis colonials.

A partir del 1878, les exportacions de teixits de cotó visqueren una primera fase d'arrencada, de poca entitat si es compara amb la de les dècades posteriors, però significativa en la mesura que reflectia el moment complicat que travessaven tant la indústria tèxtil com el comerç colonial i el negoci dels nòlits, i els esforços per donar resposta a la situació mitjançant les remeses de teixits a l'exterior. Les possibilitats d'un nou model de relacions comercials amb els dominis d'ultramar començaven a prefigurar-se, però no arribaren encara a fer eclosió.

7.3 El model del comerç colonial de finals de segle

És potser agosarat afirmar l'existència d'un «nou» esquema de relacions amb les colònies en les dues darreres dècades de la centúria, ja que alguns dels elements més destacats del sistema clàssic del vuit-cents no desaparegueren. Les exportacions de vi a les colònies i a altres països sud-americans continuaren, com també els fluxos de cotó nord-americà i els complexos vincles multilaterals que estructuraven la circulació. Tanmateix, es produïren també transformacions decisives que en modificaren la lògica de funcionament i algunes de les característiques més importants.

Una primera línia de canvi, fonamental per entendre l'evolució de les relacions amb els dominis ultramarins en aquestes dècades, va ser el reforçament del domini colonial i la imposició d'esquemes proteccionistes encara més favorables a la metròpoli. No es pot dir que el règim aranzelari i institucional previ fora precisament oberturista, permissiu o equànim. Però a partir del 1882, i especialment des del 1891, els mecanismes polítics d'exploació de les economies colonials s'intensificaren i passaren a fer un salt de nivell. Aquest procés de replantejament dels mecanismes colonials, que, com ja he dit, es forjà en gran mesura a partir de la derrota independentista a la guerra dels Deu Anys cubana, es va produir –i no és casual– en paral·lel a la febre imperialista que recorria Europa. És difícil no veure en aquestes coincidències temporals l'existència de causes comunes i estímuls compartits, malgrat les especificitats dels diferents models i trajectòries. En aquest cas, he esbossat ja el rerefons econòmic de crisi naviliera i industrial de la Llei de Relacions Comercials amb les Antilles del 1882. Un nou marc regulatori molt beneficiós per als interessos productius i comercials metropolitans, que assimilava els tràfics colonials al cabotatge, establint fortes rebaixes als drets d'entrada dels productes espanyols en un calendari de progressiu

desmantellament dels aranzels que havia de culminar el 1891. Aquest nou marc mantenia, en canvi, els elevats drets pagats pels principals productes antillans i filipins: sucre, cacau, aiguardent, cafè i tabac, establint per tant unes relacions clarament desiguals en els intercanvis. La reducció dels drets decretada el 1882 es veuria posteriorment reforçada amb la completa eliminació dels aranzels a les importacions de vi espanyol a les colònies antillanes²⁸⁸.

Aquest conjunt de mesures va fer possible l'arrencada de les exportacions de teixits de cotó, que començaren a prendre embranzida a partir de mitjans dels vuitanta. Les quantitats exportades es multiplicaren per 4 en 1885-1890. Malgrat tot, els efectes sobre el conjunt de les exportacions barcelonines durant la major part de la dècada foren poc impressionants: aquestes travessaren una fase d'estancament fins al 1888, moment en què iniciaren un cicle de ràpida expansió. Amb l'aranzel del 1891, l'augment dels recàrrecs sobre les manufactures estrangeres, sumat a l'esmentada supressió dels drets a les exportacions metropolitanes, reservà per als productes de la indústria catalana els mercats colonials. En els deu anys previs a la independència definitiva dels principals dominis colonials, les exportacions del port travessaren el cicle de major creixement de tota la centúria.

Un dels grans sectors beneficiats per les modificacions aranzelàries, a més dels contractes i subvencions estatals, va ser, com ja avançava en referència a les dècades anteriors, el de les navilieres de vapor.

Tot i que no totes les companyies implicades en els tràfics participaven de concessions de l'estat i que algunes formaven part de circuits complexos i indirectes en connexió amb ports europeus, les subvencions a línies de vapor transatlàntics eren un reflex tant dels problemes de rendibilitat d'aquests tràfics a llarga distància en un context de creixent competència com de la confirmació d'un canvi en l'equilibri de forces en els interessos colonials: consolidant el procés de centralització comercial i l'ascendència dels sectors de les altes finances i les grans cases navilieres, amb capacitat per captar elevats guanys en el context descrit. Tant en les rutes cap a les Filipines com, progressivament també, en el comerç americà, la dècada dels vuitanta va consagrar l'hegemonia pràcticament indiscutible del vapor, tot i que els vaixells de vela van poder resistir en alguns trajectes.

Així, l'any 1895, entre les embarcacions arribades a Barcelona des del continent americà el vapor suposava el 90% de la capacitat de càrrega i el 60% dels vaixells. Les de vela es concentraven sobretot en els tràfics des del Canadà i en els viatges directes des de Puerto Rico i el Brasil (molt escas-

²⁸⁸ Serrano Sanz, *El viraje*.

sos). En les vingudes des de Cuba i els Estats Units, el vapor representava el 90% del total, i en el cas de l'Argentina el 99%. Ara bé, els vells esquemes d'interconnexió amb el continent a partir de Cuba no resistiren les transformacions globals del sector dels transports marítims. La bandera espanyola predominava, per raons òbvies, en les arribades des de les Antilles, però va ser completament desplaçada de les vingudes des del Con Sud, el tercer origen en importància dels fluxos d'importació americans. La bandera italiana i, en menor mesura, la francesa i l'alemanya dominaven ara aquestes rutes que tenien en Barcelona un punt de trànsit, normalment en la ruta cap a Gènova o Marsella. En el cas dels Estats Units, la bandera espanyola era encara predominant en els tràfics arribats a Barcelona, però suposava ja menys d'un 70% de l'arqueig desplaçat; la seguia la britànica, amb un 25% de quota. Per tant, malgrat la reserva del mercat colonial, la marina catalana i espanyola ja no tenia la capacitat de canalitzar la pràctica totalitat dels tràfics i anava sent desallotjada d'algunes de les rutes més importants²⁸⁹.

El procés de concentració dels àmbits d'intermediació, paral·lel al que es produïa en el sector navilier i en diversos sectors estratègics de les economies colonials, sembla haver continuat la tendència que he descrit anteriorment per al període 1850-1880. En el cas del 1895, i per al conjunt dels tràfics americans, la ràtio de comerciants i/o consignataris per vaixell assolia un 0,51 (per un 0,75 el 1880). Cal advertir, però, que aquests resultats es veuen molt influïts per una transformació organitzativa que afectà la major part del comerç mundial: la generalització dels coneixements de càrrega «a l'ordre» (que no incorporaven el nom del destinatari final), que implicà la seua conversió en documents immediatament negociables que facilitaven la col·locació de la càrrega, l'assumpció de riscos i el finançament.

Una ullada als receptors de mercaderies des d'Amèrica en el port català confirma tant el seu nombre reduït²⁹⁰ com la sorprenent absència de productes clau, com el cotó en floca, entre els carregaments assignats a aquests comerciants.

²⁸⁹ Xifres obtingudes a partir del buidatge complet dels registres d'arribades publicats al *Diari de Barcelona* el 1895.

²⁹⁰ La mostra recollia 29 vaixells arribats en aquests tràfics i fins a un total de 66 anotacions.

**COMERCIANTS D'IMPORTACIÓ I CONSIGNATARIS DEL PORT
DE BARCELONA EN EL TRÀFIC DES D'AMÈRICA I PRINCIPALS
PRODUCTES ASSIGNATS A CADASCUN D'ELLS (1895)**

Comerçant o companyia	Producte assignat
Company, Brugués i Galí, senyors	Anyil
Gumà i Viñas, senyors	Anyil
Esbert, A.	Anyil
Jové i Artigas, senyors	Anyil
Fargas, Carreras i companyia	Cacau
Fabria i companyia	Cafè
Cros, Amadeu	Cendra de banya
Rius, J.	Cuir
Gasol, I.	Cuir
Serra, J.	Llavors
Deutsch i companyia	Petroli
Mir, S.	Sucre
Massó cosins	Sucre
Mir, N.	Sucre
De Larramendi, L.	Vernís

FONT: Elaboració pròpia a partir d'un mostreig dels registres del *Diario de Barcelona*.

De fet, en la majoria de productes altament comercialitzats que arribaven des d'Amèrica, les operacions *a l'ordre* eren majoria, quan no la pràctica totalitat. En la taula següent he recollit un gràfic que ho il·lustra per als quatre productes amb un major nombre d'anotacions de la mostra. La columna de la dreta mostra el seu pes sobre les operacions del conjunt de vaixells arribats a Barcelona. La columna central indica quin era el pes dels coneixements de càrrega *a l'ordre* en aquestes assignacions.

**PRINCIPALS PRODUCTES DE LES IMPORTACIONS DES D'AMÈRICA
EN FUNCIÓ DEL NOMBRE D'OPERACIONS, 1895**

	Proporció d'anotacions «a l'ordre»	Proporció sobre les anotacions totals (arribades d'Amèrica)
Cotó en floca	93%	23%
Sucre	71%	11%
Dogues	83%	10%
Cuir	60%	8%

FONT: Elaboració pròpia a partir d'un mostreig dels registres del *Diario de Barcelona*.

De manera que no podem saber amb certesa quin era el grau de concentració d'aquestes operacions. És possible que els increments en les dimensions dels vaixells que acompanyà la implantació del vapor tingués uns efectes similars als que havíem pogut observar a inicis dels vuitanta per als tràfics no americans. I sens dubte el paper dels coneixements de càrrega negociables i no nominals contribuï a la formació de mercats de *commodities*, especialment entre les més homogènies i amb una elevada demanda potencial.

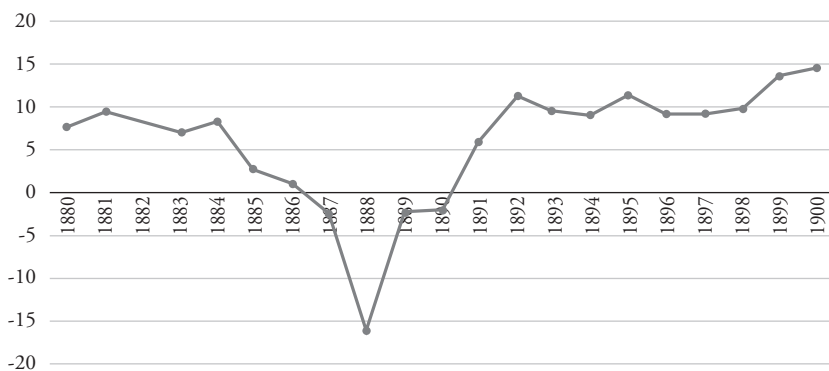
El segon canvi decisiu tingué a veure amb la composició del comerç, que es transformà de manera més que notable: l'exportació de manufactures, especialment tèxtils i, en una mesura molt menor, el creixement de les importacions de colonials en van ser les manifestacions més espectaculars. Pel que fa a aquest segon element, les importacions de sucre es veieren inicialment afavorides pels efectes de la llei del 1882 sobre els tràfics ultramarins, malgrat els elevats drets que pagaven, per la naturalesa de producte fiscal amb què era tractat. Aquesta tendència es reforçaria des del 1884 amb la llibertat d'importació, concedida davant els creixents problemes de l'economia sucrera cubana. Les quantitats de sucre arribades al port es quintuplicaren en els set anys posteriors a l'entrada en vigor del nou marc de relacions colonials i nodriren els tràfics de reexportació en cabotatge cap a altres ports d'Espanya. Des de l'inici dels noranta, però, es contragueren dramàticament i iniciaren un ràpid declivi en el nou marc proteccionista de l'arancel Cánovas. Les importacions d'aiguardent de canya experimentaren un breu auge en el context d'intensificació dels tràfics, però s'enfonsaren ràpidament des de finals dels vuitanta davant la competència internacional. L'evolució de les importacions de cafè, de manera similar a les de cacau, seguí en canvi unes línies de creixement que es perllongarien després del domini colonial, a mesura que el seu consum s'ampliava i es popularitzava, com hem vist en analitzar el mercat de consum barceloní. D'una banda, en

aquest cas, el desacoblament entre la producció, sobretot porto-riquenya, i la capacitat de consum metropolitana era menor, i malgrat l'acceleració dels ritmes d'entrada a partir del 1895, les importacions semblen haver estat molt condicionades pel gradual desenvolupament de la demanda interna²⁹¹.

En conjunt, els fluxos dels productes típics de la producció colonial s'incrementaren en el nou context (sense que això modifiqués excessivament els tradicionals desequilibris respecte de la producció cubana). Això va ampliar i diversificar els retorns de les exportacions i sobretot va obrir o ampliar nínxols del mercat de consum català i espanyol. Nínxols que, com en el cas del sucre, serien ocupats finalment per la producció local protegida o, en el del cafè, donarien continuïtat als vincles d'importació després de la fi del domini colonial.

En tot cas, l'aspecte realment decisiu dels canvis en la composició dels fluxos va ser el de les sortides. L'exportació de productes industrials no significava una simple variació de l'estructura del comerç, sinó un veritable canvi de lògica. Els vins i altres productes de l'agricultura comercialitzada, que havien protagonitzat les exportacions a les colònies i a l'Amèrica del Sud durant bona part del segle, eren de fet un sector productiu orientat a l'exterior. La indústria tèxtil, en canvi, s'havia desenvolupat (i continuaria fent-ho) en estreta dependència del consum intern i tenia en el mercat nacional i regional la seua base de funcionament. El que s'exportà en les dar-

TAXES MITJANES DE RENDIBILITAT DE LA INDÚSTRIA ESPANYOLA DE BÉNS DE CONSUM, 1880-1900



FONT: Tafunell (2002).

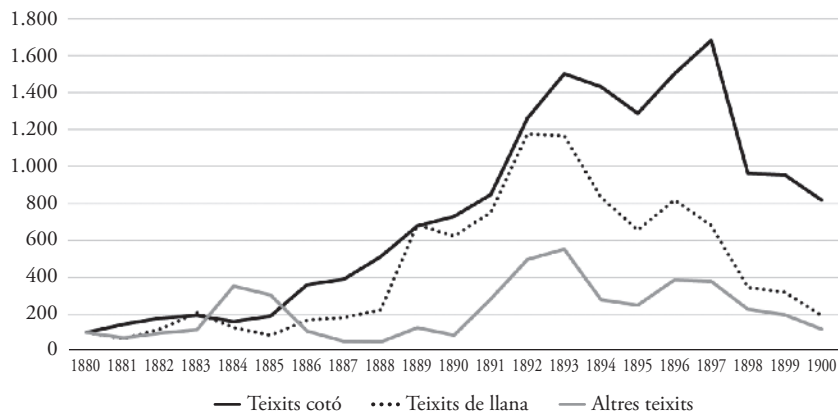
²⁹¹ García Álvarez i Santamaría, *Economía y colonia*.

reses dècades del vuit-cents era, de fet, la sobreproducció: l'excés de mercaderies derivat de les limitacions que la demanda nacional (i, inicialment, també la competència estrangera) imposava al creixement de la indústria de béns de consum.

La coincidència entre els moments d'inici del cicle exportador de manufactures catalanes i la contracció dels beneficis industrials fins a situar-se en terreny de fortes pèrdues és tan aclaridora com la ràpida recuperació de la rendibilitat en el marc de proteccionisme i penetració en els mercats colonials reservats a partir del 1891. Això no implica que l'impuls de l'exportació fora l'única causa del canvi de tendència, en la mesura que el marc proteccionista va alleujar les pressions de la competència estrangera en el mercat espanyol i devia traduir-se en increments de preus. Però és evident que l'exportació jugà un paper de vàlvula d'escapament i aportà una ampliació substancial de les vendes, i que aquesta es destinà fonamentalment a les tres principals possessions espanyoles a ultramar. Així ho expressava, ja el 1890, el Foment del Treball Nacional: «Sin las ventajas obtenidas en los mercados de Cuba y Puerto Rico, merced a la ley de Relaciones de 20 de julio de 1882, que abrió una válvula de salida a nuestros productos, quizás no habría podido salvarse de una catástrofe la industria algodonera española». De manera que la creixent importància dels mercats reservats a ultramar incentivà les pressions de la burgesia catalana per incrementar els drets pagats per les manufactures estrangeres a les colònies, petició que es va veure satisfeta amb el nou marc aranzelari del 1891. Específicament per al sector cotoner, el consum colonial absorbí aproximadament el 40% del creixement productiu i el 20% de la producció total de la indústria en els anys 1891-1898²⁹².

²⁹² Sudrià, «La exportación en el desarrollo».

**QUANTITATS DE TEIXITS EXPORTATS PEL PORT DE BARCELONA,
1880-1900 (1880 = 100)**

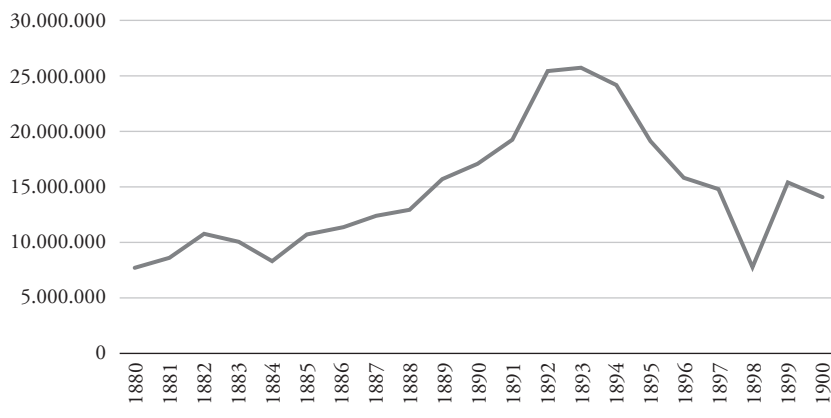


FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

Però els teixits de cotó, si bé representen el component més dinàmic d'aquestes exportacions, no foren l'únic subsector manufacturer que rebé els impactes positius de la penetració en els territoris ultramarins i de la seua reserva gràcies a l'increment de les càrregues aranzelàries. En altres àmbits molt significatius de la producció catalana es visqueren creixements similars entre els darrers vuitanta i el principi de la dècada següent, especialment marcats a partir de l'enduriment dels aranzels als productes estrangers. Els teixits de llana multiplicaren per sis el volum de les vendes a l'exterior, especialment a Cuba, però també a l'Argentina (amb un pes important en la draperia a inicis dels noranta), cal suposar que a partir del paper de plataforma logística de les possessions antillanes.

Els teixits de lli i cànem presentaren una evolució molt similar als de llana, tant en les oscil·lacions i moviments a mitjà termini com en el volum d'exportació, que queda suavitzat en la gràfica per la major amplitud comparada dels tràfics d'exportació en el primer any de la sèrie. Les estadístiques de comerç mostren que, en aquest cas, i a diferència del cotó, en què les vendes a l'estranger estigueren més repartides entre les colònies i incorporaren també altres països llatinoamericans, el gruix de les vendes a l'exterior es dirigí cap a la Gran Antilla. Quelcom de similar es pot dir d'un sector amb una presència tradicionalment més elevada en la composició de les exportacions barcelonines, com és el calçat de cuir. En aquest cas, el pes del mercat porto-riqueny en l'increment de les col·locacions a l'exterior seria molt més destacat, arribant a representar al voltant d'un 12% de les vendes el 1892 i fins a un 18% el 1895.

**EXPORTACIONS DE CALÇAT DE CUIR PEL PORT DE BARCELONA,
1880-1900 (EN KG)**



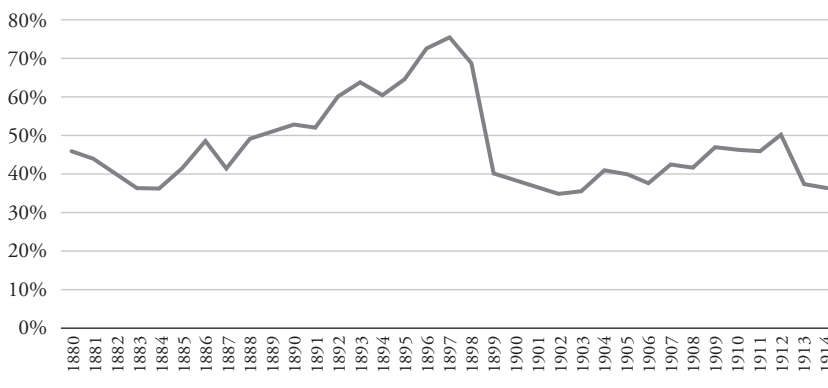
FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

El que diferencia nítidament les exportacions de teixits de llana, cànem i lli i de calçat de l'evolució dels teixits de cotó és la durada del cicle exportador. Mentre que les exportacions de tèxtils cotoners perllongaren la seua intensa expansió fins al 1897 (malgrat la caiguda del 1895), la resta d'aquests subsectors industrials va experimentar cicles més curts, amb màxims al voltant del 1893 i una forta i sostinguda contracció posterior. És inevitable pensar que això tingué a veure amb la major concentració d'aquestes vendes sobre el mercat cubà, en contrast amb els teixits de cotó, amb uns fluxos més diversificats i un mercat ampli i en creixement a les Filipines. Així ho confirmaria el cas del calçat, en què les vendes a Puerto Rico (que, com ja he indicat, eren força significatives sobre el conjunt) s'incrementaren de manera notable entre 1892 i 1895, en contrast amb el retrocés de les col·locacions a Cuba. Les dificultats creixents de l'economia sucrera de l'illa, les limitacions del seu consum intern i la saturació del mercat en els primers noranta generaren així un cicle d'auge exportador de durada i amplitud molt més limitades: evidenciant els greus problemes de fons del model d'intercanvis colonials amb l'illa, que l'enduriment del proteccionisme no faria més que agreujar i que havia de conduir a l'esclat de la guerra el 1895.

El tercer aspecte significatiu del model del comerç colonial barceloní d'aquestes dècades, estretament relacionat amb l'anterior, el conforma el fet que el comerç colonial ja no era només un complex mecanisme d'inserció en els mercats internacionals; mecanisme indirecte però molt efectiu, com

hem vist. Constituï també, i de manera cada vegada més decisiva, la principal resposta a les contradiccions sorgides del procés d'integració mateix: de l'articulació del mercat mundial de nòlits, de cereals, de vi i de teixits i els seus efectes sobre l'economia espanyola i catalana. En conseqüència, d'un sistema protagonitzat per les compensacions parcials de les balances comercials i els carregaments dels vaixells, es passà a un en què la penetració i ampliació del mercat colonial de consum adquiria una rellevància fins i tot més clara que en períodes anteriors. Des del punt de vista del complex productiu i comercial català en el seu conjunt, ja no es tractava només del vincle estratègic entre exportacions agràries i importacions d'*inputs* per a la indústria a través dels diversos ramals del comerç colonial; ara les vendes de productes industrials als mercats colonials tenien un pes preponderant en aquests esquemes i una gran importància estratègica per elles mateixes. En aquest sentit, la conquesta i ampliació del mercat interior dels diversos dominis colonials era una condició de possibilitat per a la reproducció i intensificació d'aquest model de relacions. L'intercanvi de vi per cotó en floca i cuirs, per caracteritzar-lo de manera esquemàtica, es mantingué, com ja he assenyalat; però el creixement de les exportacions i la millora del saldo del comerç colonial adquiriren una major centralitat en l'estructura de relacions exteriors de Barcelona, a mesura que es capturava i s'ampliava la demanda. Els nous esquemes van fer possible, a més, ampliar el radi de les exportacions tèxtils a altres territoris, especialment al sud del continent americà.

TAXA DE COBERTURA DE LES IMPORTACIONS DEL COMERÇ PORTUARI DE BARCELONA, 1880-1914 (IMPORTACIONS/EXPORTACIONS SEGONS LES XIFRES OFICIALS)



FONT: Estadístiques del Comerç Exterior.

El saldo de la balança comercial del port amb l'estranger, tot i mantenir-se sempre en negatiu, va experimentar una millora sense precedents en tot el període analitzat. Les exportacions per via marítima arribaren a cobrir pràcticament un 70% de les entrades en diversos exercicis de la dècada dels noranta, si es comparen les sèries a preus constants. Tenint en compte que els preus de les exportacions devien créixer per damunt dels de les importacions, és possible que aquesta taxa de cobertura fora fins i tot superior²⁹³. A més, la reserva del mercat i els processos de concentració del sector que s'havien iniciat en dècades anteriors fan pensar que els beneficis comercials devien constituir un complement substancial de les entrades en la balança de pagaments catalana.

En tot cas, l'estímul indirecte d'aquests fluxos d'exportació sobre les importacions va ser també altament significatiu. Tenint en compte el pes que ara tenien aquests mercats reservats sobre la producció industrial, els estímuls a la demanda dels *inputs* que tradicionalment havien protagonitzat les importacions transatlàntiques prengueren tres formes principals: I) finançament de les compres a l'estranger, per la millora de diversos components de la balança de pagaments (entre els quals cal no oblidar els ingressos per serveis de l'activitat naviliera); II) demanda de retorns; III) estímul a la producció a Catalunya, gràcies a la demanda addicional.

Les importacions de cotó en floca experimentaren un gran creixement des de finals del 1887. El quinquenni 1892-1897 va ser el del seu major creixement des dels anys setanta. En els deu anys anteriors al final de la guerra, es multiplicaren per 1,7, creixent de mitjana un 5,6% anual. Cal tenir en compte, però, que aquestes importacions ja no es concentraven exclusivament en les xarxes del comerç americà: des de l'obertura del canal de Suez, una proporció significativa, però variable, de les importacions provindria de l'Índia en vaixells britànics; també Turquia adquirí un creixent paper com a mercat de proveïment. No obstant això, el cotó en floca nord-americà mantingué una clara preponderància.

L'altre component destacat de les importacions americanes d'*inputs* industrials, el cuir, travessà en els anys noranta un veritable boom, encara molt més marcat que el del cotó. Sobretot perquè durant els anys vuitanta les entrades havien travessat una fase contractiva que, atesa la seua periodització, havia d'estar relacionada amb els problemes generals de la indústria de béns de con-

²⁹³ La sèrie segons les estadístiques oficials ofereix valors de la taxa de cobertura molt similars en els anys de màxims, amb diferències més marcades per al 1892, en què la sèrie oficial se situaria gairebé cinc punts per sota de la deflactada. El 1897, per exemple, la diferència entre ambdues és de menys de dos punts percentuals. Tot i així, els retards en l'actualització dels preus i els biaixos en els valors de les exportacions m'han dissuadit d'emprar-la com una aproximació a la taxa de cobertura en termes nominals.

sum al país. En el decenni posterior al mínim del 1887 les importacions es multiplicaren per 7,6, i en 1892-1894 pràcticament es van quadruplicar.

No hi ha dubte, per tant, que el replantejament del sistema colonial permeté superar, si més no temporalment, els problemes interns de l'economia catalana, i va representar una contribució cabdal al creixement de la producció i del comerç. La solució, però, no estava exempta de contradiccions econòmiques i polítiques i tenia limitacions ben evidents. Cuba era sens dubte el taló d'Aquil·les en aquest procés d'intensificació de l'explotació comercial de les possessions ultramarines. La seua crisi interna, les limitacions del seu mercat i el context de baixíssima competència exterior en què s'hi feien negocis, juntament amb la sempre major dependència dels Estats Units, acabarien fent saltar pels aires l'estabilitat d'aquest domini.

Un quart aspecte de les transformacions del comerç colonial barceloní de finals del vuit-cents consistí precisament en l'ampliació geogràfica del seu radi d'acció. Els tràfics colonials incorporaren ara l'arxipèlag filipí, expandint les xarxes dels intercanvis amb Àsia. Intercanvis que, de fet, venien creixent de manera sostinguda des de l'obertura del canal de Suez, però en base a les esmentades importacions de cotó en floca indi. La integració de les Filipines en l'òrbita del comerç colonial català suposà l'accés a un mercat dinàmic, molt més competitiu, i amb una capacitat potencial molt més gran d'absorbir les exportacions manufactureres catalanes. Principalment a causa de la seua estructura socioproductiva, fruit d'una trajectòria d'especialització i domini colonial ben diferents: basada en el domini local de la producció agrícola i part del comerç de l'arxipèlag, i amb una estructura molt més diversificada. En els darrers anys del domini espanyol, les Filipines suposaven ja un mercat molt destacat per a les exportacions de teixits de cotó (al voltant d'un terç del total) i, sobretot, venien experimentant una dinàmica de ràpid creixement. Des del punt de vista català, la intensificació dels intercanvis amb l'arxipèlag va ser tardana, però molt ràpida. El punt d'inflexió el constituí la constitució de la *Compañía General de Tabacos de Filipinas*, sota l'impuls del marquès de Comillas, que aconseguí, en un procés marcat per una certa opacitat, beneficiar-se de la privatització de l'estanc²⁹⁴. L'establiment posterior de la ja esmentada línia de vapor subvencionada, a partir de l'impuls de l'empresa tabaquera, en multiplicà els tràfics. Però el veritable punt d'inflexió es produiria a partir del 1891 i es basaria precisament en les exportacions manufactureres.

Les importacions de tabac i cafè des de l'arxipèlag cresqueren molt en volum, però Barcelona només arribà a representar al voltant d'un 6% del

²⁹⁴ Delgado, «Menos se perdió en Cuba»; Rodrigo, «Del desestanco del tabaco».

total importat a Espanya a finals dels vuitanta, i encara el 1895, un 8,4%. Els principals ports en la importació d'aquest producte eren Alacant, Santander, Sevilla i Cadis²⁹⁵. El 1895, els principals renglons en les importacions des de les Filipines al port català en funció del nombre d'operacions eren el sucre i el tabac, seguits de l'abacà, el cafè i la copra.

PRODUCTES ARRIBATS DE LES FILIPINES AL PORT DE BARCELONA EN 1895 (EN % SOBRE NOMBRE D'OPERACIONS)	
Sucre	20%
Tabac	16%
Abacà	12%
Cafè	12%
Copra	12%
Canyella	8%
Oli de coco	8%
Atzavara	4%
Clau espècia	4%
Cocos	4%

FONT: Diari de Barcelona.

S'entén, per tant, que els intercanvis del port amb les Filipines devien representar també un saldo positiu molt considerable que hauria contribuït a les tendències ja esmentades respecte de la millora de posicions en la balança comercial del port en aquests anys. Diversos comercials i industrials catalans, de fet, mostraven en els anys noranta la seua convicció que el mercat colonial asiàtic superaria ben prompte el cubà des del punt de vista de les exportacions. L'esclat de la guerra cubana, la matussera gestió del conflicte per part de les autoritats metropolitanes i l'entrada dels Estats Units en la contesa posaren punt final al domini espanyol sobre els seus principals territoris i, doncs, al model de comerç colonial que s'havia anat gestant en les dècades prèvies.

²⁹⁵ Segons el que consta a les *Estadístiques del Comerç Exterior*.

7.4 La reestructuració de la xarxa comercial després del «desastre»

Els efectes a diversos nivells (psicològics, ideològics, econòmics i politicosocials) de la derrota espanyola a la guerra Hispanocubana foren nombrosos i deixaren una forta empremta en els anys posteriors. Amb tot, des del punt de vista econòmic, malgrat els temors de polítics i empresaris, i malgrat els possibles impactes negatius a més llarg termini, la fi de la guerra va comportar efectes paradoxalment beneficiosos per a Espanya. La depreciació de la pesseta davant les incerteses derivades de la contesa es traduí en un mecanisme de protecció automàtic i de foment de les exportacions. Estimulà la demanda interna i es traduí en fluxos de recursos que incrementaren l'oferta de capitals. Aquest procés es veié a més reforçat per altres partides de la balança de pagaments: I) el trasllat de capitals antillans cap a l'antiga metròpoli, normalment per part de propietaris i homes de negocis d'origen espanyol que retornaren a la Península després de la guerra, si no ho havien fet abans; II) les remeses dels emigrants espanyols a diversos països de l'Amèrica Llatina, estimulades pel baix valor de la pesseta (que augmentava el poder de compra intern dels estalvis en divises), a més de diverses mesures legals per afavorir el retorn d'espanyols a l'exterior i els seus estalvis²⁹⁶.

La conjuntura resultant va estar marcada per un gran creixement inversor: l'*auge intersecular*, que impulsà la formació de grans empreses; la consolidació d'un potent entramat bancari, i el salt cap a les tecnologies i els sectors de la segona revolució industrial a partir del camí recorregut en dècades prèvies. L'abundant oferta de capitals va fer possible també un procés de sanejament fiscal i reestructuració del deute que conferiren una excepcional estabilitat a la hisenda espanyola. Un aspecte gens negligible d'aquest auge, tenint en compte que, al llarg del segle anterior, la hisenda havia estat molt més un fre que no pas un estímul al desenvolupament econòmic.

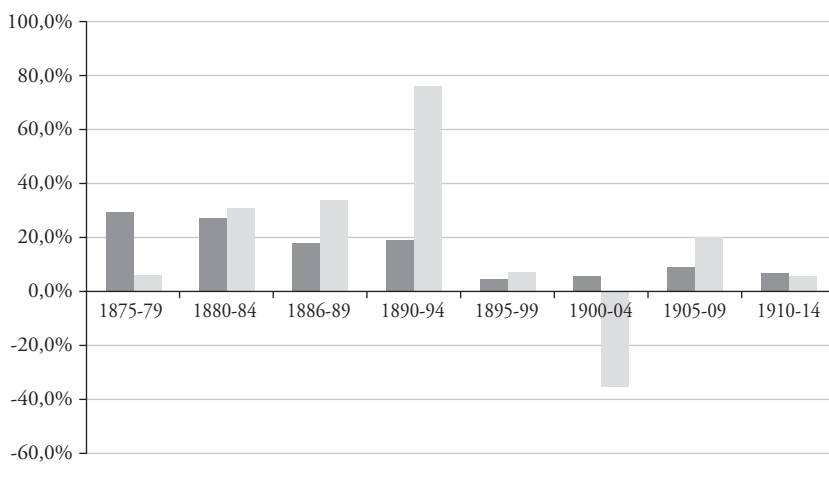
L'economia catalana participà també d'aquests fenòmens generals i fins i tot es veié temporalment afavorida pels increments de demanda dels contingents militars retornats²⁹⁷. Al mateix temps, però, els impactes de la pèrdua de les colònies sobre el Principat i sobre el comerç portuari barceloní tingueren un sentit molt diferent, oposat a la bona conjuntura econòmica general, i amb implicacions de llarg abast.

²⁹⁶ Maluquer de Motes, *España en la crisis de 1898*.

²⁹⁷ Sudrià, «Las exportaciones en el desarrollo».

Tractant-se d'un port colonial i altament dependent dels mecanismes de domini sobre les Antilles i les Filipines des del punt de vista de les exportacions, els efectes de la independència havien de fer trontollar l'estructura comercial en el seu conjunt. Vist en perspectiva comparada amb els períodes anteriors, el canvi de tendència va ser dramàtic. Creixements acumulatius molt baixos i una forta contracció exportadora en els primers anys del nou-cents que indiquen un clar punt d'inflexió en el comportament del comerç exterior. Més enllà de les fluctuacions interanuals, com un fort repunt de l'any 1905, els quinze anys previs a la Gran Guerra constituïren una fase de clar estancament de llarga durada en el moviment comercial del port.

CREIXEMENT ACUMULATIU PER QUINQUENNIS DE LES IMPORTACIONS I EXPORTACIONS DEL PORT DE BARCELONA, 1875-1914 (A PREUS DEL 1910)



El fenomen no afectà exclusivament les exportacions, el component en principi més dependent dels mercats ultramarins reservats. Tant la capacitat d'importació com els circuits que la canalitzaven, i el creixement de la demanda interna, havien estat, com hem vist, molt vinculats a les xarxes estructurades al voltant del comerç colonial americà. Per aquestes raons, la contracció exportadora va anar de la mà d'un estancament de les importacions.

La caiguda de les vendes a l'exterior va ser d'una dimensió tal que el 1914 encara no s'havien recuperat els nivells d'exportació dels darrers anys

abans de la pèrdua dels territoris colonials. De manera que el saldo comercial i la taxa de cobertura de les importacions abandonaren el miratge que havia caracteritzat els darrers quinze anys del vuit-cents, i retornaren a nivells habituals. La proporció de les importacions que era possible finançar directament per les exportacions del port fluctuà al voltant del 40%: entre uns mínims d'un terç del valor importat i uns màxims lleugerament inferiors a la meitat. Tot i que les importacions catalanes sempre havien requerit finançament a partir d'altres vies (com els saldos en el comerç amb la resta d'Espanya, entre d'altres), cal tenir present que la caiguda de la taxa de cobertura es produí en un moment en què el *boom* exportador espanyol cap a Europa de finals del segle XIX havia arribat a la seua fi. Per descomptat, a aquests elements cal afegir-hi la tendència abans assenyalada a la depreciació de la pesseta, que encaria els productes estrangers en el mercat local.

La pèrdua de les colònies impactaria també sobre el negoci dels nòlits en els tràfics transatlàntics, un altre component clau de l'activitat comercial i de la balança de pagaments. L'any 1910²⁹⁸, la bandera espanyola havia retrocedit de manera clara en la seua quota sobre els tràfics americans d'importació a Barcelona. Tot i així, aguantà raonablement bé el canvi en les condicions del comerç, passant d'un 62% a un 46% de l'arqueig en aquests tràfics en 1895-1910.

En el cas dels viatges des de l'Argentina, les quotes sobre arqueig quedaren repartides de manera prou equilibrada entre la flota espanyola i la italiana. Mentre que en els dels Estats Units la situació es trobava ara prou més distribuïda i, sorprenentment, la marina austrohongaresa avançava la quota de les embarcacions de bandera espanyola en els tràfics des dels ports nord-americans cap a Barcelona; clarament, un punt de trànsit en rutes cap a les costes del Mediterrani central. En canvi, en les arribades des de Mèxic el predomini del pavelló espanyol era claríssim²⁹⁹.

²⁹⁸ Segons un mostreig aleatori dels registres d'arribades del *Diari de Barcelona* per a aquest any. La comparació amb el 1895 s'ha de prendre amb una certa cautela, ja que les xifres per a aquell any es basen en un buidatge complet.

²⁹⁹ Absolut, segons les dades de la mostra esmentada, que no està clar que reflectís completament la realitat, però que assenyalava la indubtable situació de preponderància.

**QUOTA DELS DIFERENTS PAÏSOS EN LES ARRIBADES DES D'AMÈRICA
AL PORT DE BARCELONA I PES DE LA BANDERA ESPANYOLA
EN ELS TRÀFICS (1910)**

	En vaixells	En arqueig	% d'arqueig en bandera espanyola
Argentina	23,3%	39,6%	50%
Canadà	3,2%	1,5%	0%
Estats Units	51,6%	44,2%	35%
Mèxic	9,7%	11,1%	100%
Panamà	3,2%	3,5%	0%

FONT: Elaboració pròpia a partir d'una mostra dels registres del Diari de Barcelona.

**QUOTA DELS DIFERENTS PAÏSOS EN LES SORTIDES CAP A AMÈRICA
DES DEL PORT DE BARCELONA I PES DE LA BANDERA ESPANYOLA
EN ELS TRÀFICS (1910)**

	En vaixells	% de vaixells en bandera espanyola
Argentina	52%	27%
Mèxic	14%	75%
Xile	14%	0%
Estats Units	10%	67%
Belize	3%	100%
Cuba	3%	100%
Panamà	3%	100%

FONT: Elaboració pròpia a partir d'una mostra dels registres del Diari de Barcelona.

Més enllà del desplaçament parcial de les navilieres espanyoles en els tràfics ultramarins de Barcelona, un aspecte ben cridaner de les dades presentades en les taules és la pràctica desaparició dels tràfics directes amb les antigues colònies antillanes, amb un pes negligible tant en els moviments directes d'anada com en els de retorn. Això no exclou, en tot cas, la possibilitat de tràfics indirectes, en vista que les exportacions espanyoles a les antigues colònies es mantingueren relativament altes durant aquests anys, com també les importacions de cafè i tabac des de l'espai antillà. Segons les estadístiques ofici-

als, el gruix d'aquests productes fou transportat en vaixells de bandera espanyola. Aquesta aparent paradoxa, que no es dona en el cas de les Filipines, podria reflectir el fet que els Estats Units acceptaren el manteniment per deu anys de l'*statu quo* en matèria aranzelària i comercial per a l'arxipèlag asiàtic. En tot cas, sembla clar que, almenys en els tràfics directes, els ports que havien estructurat gran part dels intercanvis catalanoamericans durant el segle XIX ja no formaven part de les principals connexions del comerç barceloní.

A més d'això, cal destacar els desequilibris entre la quota dels Estats Units com a origen i destinació de les embarcacions (amb càrrega), juntament amb el pes preponderant de l'Argentina en les eixides, i la segona posició de Mèxic i Xile. En aquest darrer cas, els tràfics cap al país sud-americà s'efectuaven íntegrament en embarcacions alemanyes, i la seua nul·la o molt escassa importància en els tràfics d'origen indicaria que Barcelona constituïa una escala en el llarg recorregut entre Europa i el sud del continent americà, on probablement s'hi embarcaven vins i productes alimentaris.

El contrast de les dades d'entrades i sortides dels principals països en aquests fluxos marítims permet formular una interpretació sintètica dels nous esquemes del transport i el comerç marítims a través de l'Atlàntic: I) tràfics bilaterals directes entre Barcelona i Mèxic, de creixent importància sobre el conjunt i conduïts fonamentalment per vaixells espanyols; II) tràfics d'anada i tornada cap als Estats Units en pavelló espanyol, als quals se sumaven, en els viatges de retorn, nombrosos vaixells de bandera austro-hongaresa; III) vincles molt intensos amb l'Argentina, més clars en els moviments d'anada, i en què intervenien nombrosos vaixells estrangers, sobretot italians, com a part de la ruta Gènova-Buenos Aires.

En conjunt, els moviments de mercaderies amb Amèrica s'havien transformat considerablement, en deixar de jugar les Antilles el paper de plataforma estratègica que havien tingut durant dècades dins del comerç català. Això forçà una adaptació a les empreses navilieres, i va estar acompanyat de la penetració de flotes estrangeres en aquestes rutes, sobretot com a oferta suplementària de transport des dels Estats Units, amb carregaments de cotó en floca, fustes i dogues, i com a intermediació dels tràfics comercials amb els països de l'extrem sud del continent. Com ha indicat Valdalisó³⁰⁰, malgrat la resistència de què feren gala les grans companyies navilieres implicades en el comerç amb les Antilles en els anys immediatament posteriors a la independència, gran part d'aquestes i algunes de les més destacades acabarien desapareixent pocs anys després, davant les dificultats per adaptar-se a l'entorn competitiu internacional en absència dels mecanismes

³⁰⁰ Valdalisó, «Trade, Colonies and Navigation».

de protecció i del tipus de vincles en què s'havien desenvolupat. No totes aquestes empreses eren catalanes o cobrien els tràfics entre els ports americans i Barcelona, però és evident que les transformacions descrites devien afectar profundament els negocis naviliers i, de retruc, una partida significativa dins de la balança de pagaments catalana o espanyola.

Els impactes del 98 per al sistema de relacions comercials del port català, per tant, es donaren a nivells molt diversos i en diferents graus d'intensitat. El que és més decisiu: reduïren significativament el grau d'obertura i les dimensions relatives del comerç marítim amb l'estranger, alhora que desestabilitzaven les xarxes de comerç i transport marítim en què es basaven, en gran part, les interaccions del port, com a centre de l'economia regional, amb els mercats internacionals.

Els efectes, en tot cas, no foren homogenis ni sempre immediats. Alguns sectors, com els teixits de cotó i fonamentalment el subsector del punt, demostraren una certa capacitat per resistir a la pèrdua dels dominis caribenys i filipins, tant en aquests mercats com en altres països en què havien penetrat durant l'auge exportador de finals del vuit-cents o en el context de depreciació de la pesseta que seguí a la guerra. El sector navilier, com hem vist, no es retirà completament dels tràfics estratègics a través de l'Atlàntic i el canal de Suez i contribuï a l'establiment o consolidació de vincles comercials de tipus nou.

No ens ha d'estranyar, en vista d'aquest balanç, sens dubte negatiu i preocupant per als homes de negocis de la ciutat, però marcat també per ambivalències i noves possibilitats, que l'*americanisme* constituís un dels eixos destacats de les propostes i esperances del món de la indústria i el comerç. La pèrdua de les principals colònies no significà en cap cas la desaparició dels plantejaments imperialistes en el pensament estratègic de la burgesia barcelonina. Les idees colonialistes que havien anat madurant des dels anys vuitanta al país, de la mà del desplegament de les noves ciències socials i el positivisme, com una via regeneracionista d'orientació bàsicament econòmica, van prendre força com a resposta als fets del 1898. Es plasmaren sobretot en els intents de projectar els interessos econòmics catalans en dues àrees geogràfiques: el nord-oest africà, en el marc del nou expansionisme europeu al continent, i l'Amèrica del Sud, especialment l'Argentina, un país agrari en expansió amb nombrosos treballadors d'origen català i espanyol i una tradició de forts vincles comercials amb Barcelona que, com hem vist, s'intensificaren arran de la desaparició del domini colonial³⁰¹.

³⁰¹ Alberto Curi, *El puerto de Barcelona y el comercio con América Latina (1898-1931). El programa americanista de la burguesía catalana*, Tesi doctoral (Universitat de Barcelona, 1985); César Yáñez, «L'exporta-

Així, les campanyes propagandístiques de reforçament dels lligams amb l'antic imperi americà avançaren en paral·lel a campanyes d'ajuda i foment de les exportacions i plantejaments centrats en la projecció econòmica cap a l'Amèrica del Sud. Interessos i plantejaments lligats a l'imperialisme econòmic i aglutinats al voltant de la revista *Mercurio*, patrocinada per una casa de comerç amb interessos al continent americà (*J. Puigdollers Macià*). En paral·lel, l'*africanisme* de la burgesia catalana, impulsat entre d'altres pels *Centros Hispano-Marroquíes* i que prengué especial força arran de la Conferència d'Algesires (1906), va estar també lligat a consideracions econòmiques i comercials: estratègies per a l'obertura i el control de mercats d'exportació, fonamentalment³⁰².

Ara bé, els impactes econòmics de les restes colonials espanyoles en aquests anys foren molt poc significatius, com també els dels nous territoris incorporats al nord del Marroc. El 1910, només Fernando Poo figurava com a origen i destinació d'unes poques expedicions, lligades al cacau i algun altre producte tropical com la copra.

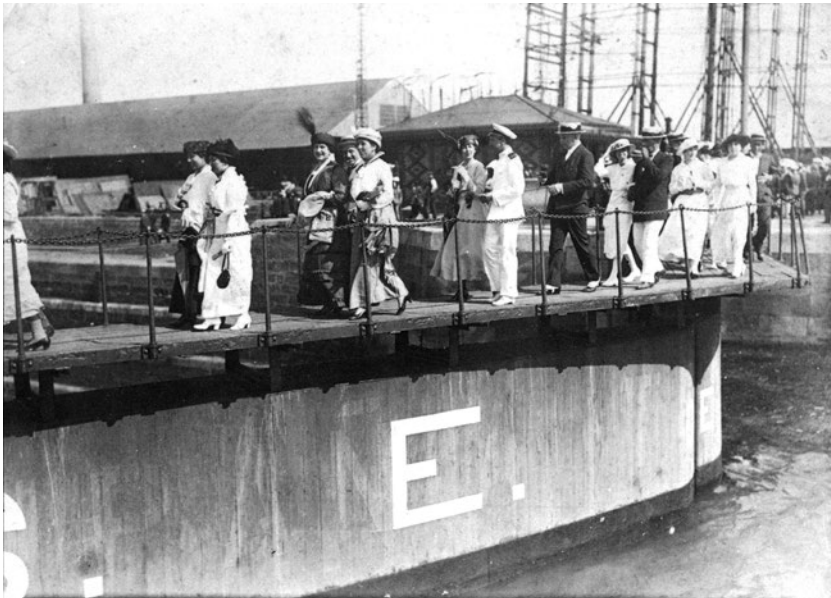
L'anàlisi de les estadístiques de comerç exterior espanyol en aquests anys confirma aquesta idea. Amb l'excepció de les Canàries, considerades com a territoris colonials en la publicació oficial, l'únic territori africà amb què el comerç espanyol tenia una mínima entitat era Fernando Poo. Aquests intercanvis estaven centrats quasi exclusivament en les importacions de cacau. Sabem, a més, que les importacions d'aquest producte cresqueren en els primers anys del segle xx, i que la presència d'homes de negocis catalans a Guinea va ser destacada des de les darreres dècades del vuit-cents, en general en negocis lligats a la producció i exportació de cacau.

Però més enllà d'aquest comerç, que representava una proporció molt reduïda del total, els vincles amb les colònies foren negligibles i no cal dir que en cap cas permeteren constituir les bases d'un nou entramat de comerç colonial o resoldre els problemes interns de la indústria catalana. La frustració de les expectatives de la penetració pacífica al Marroc a partir del 1909 i els fets de la Setmana Tràgica, sumades a la progressiva desvinculació de l'elit empresarial i política del projecte americanista, expliquen el gir definitiu cap a les orientacions estatistes dels projectes estratègics de la burgesia per resoldre els problemes econòmics estructurals de l'economia cata-

ció de teixits de punt als mercats americans durant els anys de la Primera Guerra Mundial», *Fulls del Museu Arxiu de Santa Maria* (25), (1986): 25-32; Oriol Costa Ruiibal, *L'imaginari imperial: el Noucentisme català i la política internacional* (Editorial Alpha, 2002).

³⁰² Gabriela Dalla-Corte, *Casa de América de Barcelona (1911-1947). Comillas, Cambó, Gili, Torres y mil empresarios en una agencia de información e influencia internacional* (Madrid: Editorial Lid., 2995); Sant Gisbert, «El comerç de cacau».

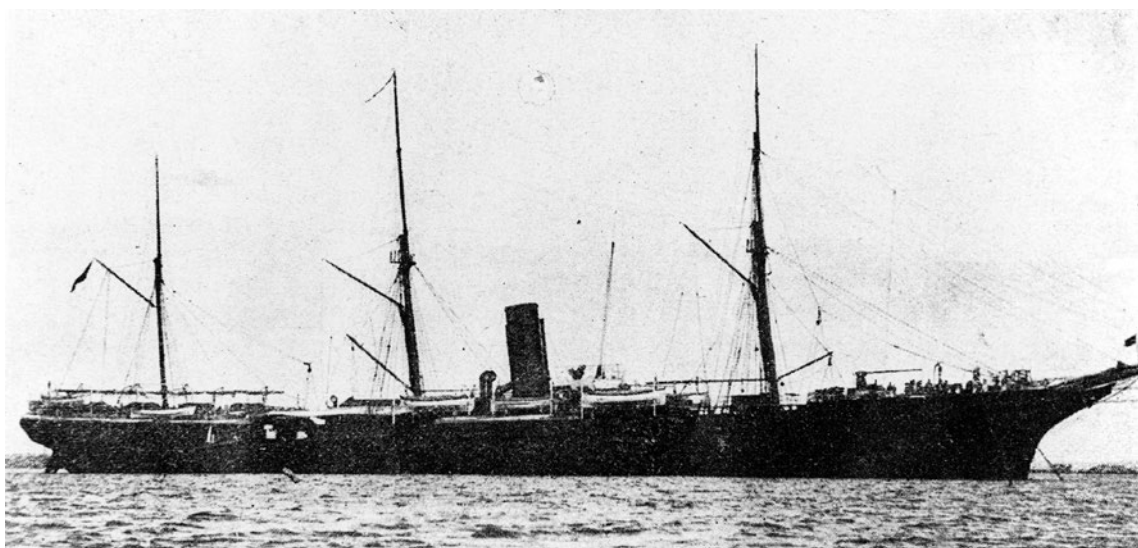
lana. La pèrdua dels antics mercats colonials, peça clau de l'entramat de relacions del port al llarg del segle XIX, conduí a la contracció dels fluxos de comerç exterior i a una difícil reformulació del model d'inserció de l'economia catalana en el mercat mundial. Els esdeveniments que marcaren les conflictives primeres dècades del segle XX no foren en absolut alienes a les dificultats d'aquesta integració: la d'un pol industrial escassament competitiu, però en procés d'expansió i transformació tecnològica. Una regió altament dependent de l'exterior, però mancada dels avantatges que els mercats colonials havien proporcionat a la col·locació de manufactures i dels productes d'una agricultura exportadora, també immersa en un procés de reestructuració.



Personalitats de la Compañía Trasatlántica Española, 1910. (MMB)



Vapor *Villarreal*, de la Cía. Trasmediterránea,
sortint del port de Barcelona i transportant tropes a l'Àfrica,
finals del XIX - principis del XX. (MMB)



Vapor *Antonio López*, de la Cía Trasatlántica,
fondejat 1881 - 1898. (MMB)

Conclusions

Al llarg de les pàgines precedents he pogut mostrar algunes de les dimensions més destacades de la participació del port de Barcelona en el procés d'integració econòmica i comercial a escala mundial que es va viure durant la segona meitat del segle XIX. Contradient, potser, els tòpics sobre el proteccionisme català, la imatge que emergeix de l'estudi de les estadístiques és la d'un port extraordinàriament dinàmic.

Com hem vist, el comerç marítim i el port barceloní constituïren en aquest període un eix bàsic tant de l'articulació interna de l'economia catalana (cada cop més, en competència amb el ferrocarril) com dels vincles amb altres realitats geogràfiques i productives. Els processos econòmics i socials que havien de transformar el país completament tenien lloc en el marc de cadenes productives, xarxes d'intercanvi i influències polítiques d'abast internacional. I en aquest sentit no es poden entendre al marge, no ja d'uns fluxos de mercaderies o intercanvis monetaris amb l'exterior, sinó d'una estructura completa de relacions que conformaven el model d'inserció de l'economia catalana en el mercat mundial.

El comerç marítim barceloní expressava els èxits relatius i responia a les dificultats de tot l'entramat productiu català en les seves relacions amb una economia internacional que era, alhora, condició de possibilitat i amenaça latent. Delimitava i s'adaptava a les estratègies dels estrats econòmics dirigents (no tan sols en el camp purament comercial) i canalitzava estímuls que reverberaven en tota l'estructura social.

Per descomptat, això no ens hauria de fer veure el conjunt de canvis socials, tècnics i organitzatius que s'esdevingueren al país com una mera expressió territorial dels canvis mundials. Foren els treballadors i treballadores, empresaris, pagesos i polítics els que donaren forma a l'emergent economia regional industrial. De fet, resulta difícil copsar l'esmentada centralitat del port i de les relacions que feia possibles si no és a partir del nou paper que els mercats i l'economia monetària havien adquirit al país, fruit de transformacions internes de llarg abast. Una economia menys mercantilitzada i assalariada, en què l'autoconsum i el comerç protagonitzat pels béns de luxe haguessin mantingut la preeminència de segles enrere (i que encara conservaven en altres indrets) potser s'hauria vist menys influenciada i, alhora, menys necessitada d'aquests intercanvis externs. Sense el triomf de la fàbrica i la ciutat metropolitana, els problemes de tipus que

plantejaven les relacions exteriors, en termes de proveïment d'*inputs* i aliments, competència, possibilitats de negoci i necessitats de col·locació d'excipients, serien difícilment concebibles.

I amb tot, com hem vist, bona part de les tribulacions, esperances i conflictes que sacsejaren el país han de ser llegits en clau no tan sols de corrents geogràfics més amplis, sinó també en el marc de les dificultats i oportunitats *importades* o *exportades*: canalitzades, en part, a través dels intercanvis i la competència exterior. No tan sols en un mercat global abstracte, sinó sobretot a partir de relacions concretes amb mercats concrets.

És per això que l'anàlisi de les diferents peces d'aquest entramat, de les diferents relacions entre components específics del teixit productiu català amb altres economies, properes o llunyanes, aporta profunditat a la simple idea de creixement o contracció dels fluxos comercials. La participació en el procés de globalització s'ha d'entendre també, doncs, com una intensificació dels tràfics des de o cap a certes regions i països, juntament amb l'obertura de noves relacions. I l'evolució en el pes i la posició de cadascun en el sistema de relacions comercials del port català respondran i incidiran en els aspectes interns: condicionant des dels costos empresarials a la capacitat de consum de les famílies populars, sense oblidar els posicionaments en política industrial o colonial. El procés de canvi tècnic (revolucionari en molts àmbits) i l'acumulació de capitals que transformaren completament tant el sistema fabril com el món dels transports al llarg d'aquest període, constituïran un estímul innegable per a la multiplicació dels intercanvis. Però potenciar o obstaculitzar el desenvolupament d'uns determinats renglons del comerç generarà també desequilibris no sempre superables i que sovint tindran una plasmació política. No és sorprenent, en aquest sentit, que la fase baixista d'aquest cicle d'expansió comercial, durant els primers anys del nou-cents, hagi coincidit amb la intensificació de les tensions geopolítiques i la conflictivitat interna en el si de les principals potències europees.

Tal com posen de manifest les estadístiques oficials i els principals indicadors, els ritmes d'expansió dels intercanvis amb l'exterior van variar al llarg d'aquest extens període. Però des de la perspectiva del llarg termini, conformaren un ampli cicle caracteritzat per un dinamisme extraordinari; si més no, en comparació amb períodes precedents i posteriors. Aquest procés va exhibir nítids paral·lelismes amb la trajectòria de bona part de les economies del món; si bé, amb l'entrada en el nou segle, el dinamisme comercial del port es reduí i s'inicià una fase de major introversió, mentre que la majoria de països continuaven l'expansió comercial.

El creixement del comerç exterior anà de la mà, doncs, dels processos d'industrialització (i concentració productiva), d'urbanització i de formació i expansió del mercat nacional. El desenvolupament del mercat interior, en concret, en la mesura que constituïa el marc de creixement i la principal

condició de possibilitat del funcionament del sistema fabril català, suposava al seu torn un impuls a l'expansió comercial i a l'augment de la dependència exterior del complex productiu del Principat. Això havia de donar lloc a difícils equilibris i contradiccions, en tot cas. En aquest sentit, el procés d'inserció del port en els mercats globals es va desenvolupar a partir d'un conjunt de relacions complementàries amb realitats econòmiques diferents. Aquestes relacions respongueren a marcs institucionals distints i a diversos condicionants que clavaven les seues arrels en les dificultats del procés mateix de desenvolupament econòmic català.

D'una banda, els vincles de l'economia catalana amb el mercat nacional espanyol: espai de col·locació prioritari de la producció industrial que estimulava les importacions. Les dificultats per preservar i ampliar aquesta demanda generaren, però, hipoteques significatives: la protecció dels sectors llaners o carboners, però fonamentalment de l'agricultura cerealícola, representava un llast sobre l'estructura de costos industrials, que reforçava l'escassa competitivitat de la major part de les manufactures catalanes en els mercats exteriors.

De l'altra, la capacitat d'establir connexions exitoses amb l'exterior. Vincles que possibilitaren la col·locació de mercaderies en els mercats forans i el desenvolupament d'estructures comercials pròpies i xarxes de proveïment; un factor important en la reducció dels costos de les importacions i en el posicionament en les xarxes globals d'intercanvi. Com hem vist, durant molt de temps, aquestes possibilitats es concretaren en el comerç colonial i en els esquemes d'intercanvis triangulars amb Amèrica que aquest feia possibles.

L'obtenció de mitjans de pagament que finançaren l'ampli dèficit estructural de la balança comercial constituí un altre dels requisits estructurals que donaren forma al complex comercial i condicionaren les estratègies dels sectors econòmics dirigents al Principat. Ateses les dificultats exportadores de la indústria i la seua intensa dependència de l'exterior (tant en el proveïment de matèries primeres com de béns de capital), el seu creixement afrontava una potencial restricció externa. Novament, i amb l'excepció de l'auge exportador de vi a França, en el context excepcional de la fil·loxera, això depengué també en bona mesura dels lligams amb els mercats reservats, a la Península, les Antilles i, més endavant, les Filipines.

Tanmateix, el mateix progrés d'articulació del mercat mundial acabà per erosionar la viabilitat d'aquests esquemes, trencant els equilibris en què es fonamentava el mode d'inserció del port en l'economia internacional. Els efectes desestructuradors de la creixent integració es donaren a diversos nivells i de manera relativament coincident en el temps, a partir de mitjans dels anys vuitanta: I) la crisi de sobreproducció i malvenda en el mercat mundial de vins afectà de manera directa el principal sector exportador ca-

talà (i espanyol) i, juntament amb els efectes de la malura, derivà en una crisi d'una agricultura regional ja plenament integrada en els mercats internacionals; II) l'increment de l'oferta global de manufactures i la competència externa, facilitada per la necessitat de continuar impulsant les exportacions a través de tractats bilaterals, generaren problemes en els principals sectors industrials; III) les enormes dificultats de l'agricultura interior espanyola, molt agreujades per la formació del mercat mundial alimentari, debilitaren la demanda interna de la qual depenia el model de creixement de l'economia catalana. Això forçà a projectar sobre la relació colonial la solució als problemes conjunturals i de fons, a través de l'exportació de la sobreproducció de manufactures, vins (i farines). També, i en paral·lel, es produí el gir cap al proteccionisme, derivat dels problemes creixents que afrontava l'economia espanyola en el seu conjunt, i en resposta a les dificultats exportadores i el tancament parcial de mercats (com el francès). Aquestes pressions formaren part d'una tendència internacional més àmplia que, si bé responia a condicionants diversos (entre els quals també els d'ordre geopolític), no era en absolut aliena a la problemàtica relació entre el creixement i estabilitat del mercat nacional i la formació d'una economia global integrada. El retorn proteccionista a Europa i l'expansió imperialista de les principals potències dibuixaren una nova fase de la globalització. Una etapa en què el creixement del comerç exterior barceloní i el model d'inserció en l'economia internacional toparen amb clares dificultats.

La pèrdua de les colònies, derivada de l'enduriment de les condicions de domini sobre aquestes que en última instància conduí a l'alçament independentista, modificà notablement els esquemes previs de relacions exteriors. Si bé els efectes immediats del 98 van ser positius en diversos sentits, gràcies a la depreciació de la pesseta i la «repatriació» de capitals, també trencaren els equilibris que havien vehiculat la participació del port de Barcelona i de l'economia catalana en el procés de globalització. D'una banda, la desaparició dels mercats reservats d'exportació va tenir lloc en un moment en què l'escala productiva i, per tant, l'amplitud de la demanda adquirien un rol molt més determinant en les possibilitats d'assolir nivells de major competitivitat. Les exportacions cotoneres continuaren, malgrat tot, palesant així l'èxit del subsector del punt i de les estructures de comercialització en determinats mercats tradicionals. Però, en molts sentits, el fracàs de la primera revolució industrial a Espanya s'havia consumat.

Les dificultats per assolir una posició destacada en els mercats globals de teixits o per generar sòlids encadenaments cap a sectors intensius en capital perduraren, malgrat l'ascens, encara tímid, de noves indústries lligades a les tecnologies de la segona revolució industrial. El reforçament aranzelari no facilità les coses. En contribuir a les inèrcies del sector agrari tradicional i derivar en un model de proteccionisme integral, dependent de les pres-

sions competitives de diversos grups d'interès, generà un encariment dels costos que feia minvar encara més la competitivitat i la demanda potencial. Les dificultats exportadores i els problemes de la balança comercial espanyola, malgrat el respir puntual de l'auge intersecular, llastaren també les possibilitats de continuar expandint les xarxes de proveïment i els fluxos d'importació, imposant d'aquesta manera limitacions a l'expansió i modernització productiva.

En termes generals, durant els primers anys dels segle xx, la globalització evidencià clars símptomes de crisi, d'esgotament d'un model, que s'expressaren en diversos ordres: la reacció proteccionista en bona part d'Europa; les noves formes d'intervenció estatal en l'economia; la concentració i cartel·lització que modificava les regles de funcionament dels mercats i donava una forma nova als conglomerats productius de caràcter nacional. Però també les creixents tensions socials i geopolítiques, que s'acumularen. Seria excessivament reduccionista associar l'agitació que marcà els anys que conduïren a la Gran Guerra a una sola causa. Però és evident que aquests fenòmens tenien per escenari un economia que havia assolit un caràcter mundial, i que no eren aliens als difícils equilibris entre mercats internacionals i les distintes realitats socioeconòmiques internes, domèstiques. O, si es vol, a la coexistència entre estructures polítiques (estats i imperis) de caràcter diferenciat i sovint oposades i d'un mercat global creixentment unificat.

Ni Espanya ni, encara menys, Barcelona i Catalunya restaren al marge d'aquest canvi en l'estat d'ànim internacional (fonamentalment europeu). Però no participaren de manera directa en la seua manifestació més crua i dramàtica, en forma de guerra mundial.

A les acaballes d'aquest període, enmig de la devastació i el caos que s'apoderaven d'una Europa en guerra, es vivia a Catalunya i en el conjunt d'Espanya «una época fantástica, un sueño portentoso en el que todos los negocios fueron prósperos, constituyendo una auténtica orgía de ganancias»³⁰³. Després dels anys d'estancament i contracció que havien marcat el tombant de segle, la neutralitat espanyola en una contesa que havia de paralitzar els mercats mundials i abocar completament als esforços bèl·lics les principals economies europees, oferia ara oportunitats extraordinàries. L'estímul havia de ser especialment sentit per una indústria de béns de consum, com la del Principat, que es trobava en hores baixes. Com expressà un fabricant barceloní: «surgió la Providencia en forma de horrible guerra mundial, y la industria consiguió ponerse de nuevo a flote»³⁰⁴.

³⁰³ Palafox, *Atraso económico y democracia*, 73.

³⁰⁴ Nadal, *El fracaso*, 278.

Els intercanvis externs entraven en escena novament, com un *deus ex machina* que ara suspenia per un temps les limitacions del mercat nacional espanyol i els problemes de competitivitat de la indústria catalana. Al llarg del conflicte, Espanya va acumular un superàvit d'uns 5.000 milions de pessetes (entre un quart i un terç de la renda nacional d'un any del període) en la balança de pagaments, sobretot a través del comerç i els serveis marítims, amb 2.600 i 1.400 milions de superàvit respectivament³⁰⁵. El port de Barcelona, tradicionalment deficitari, va experimentar una considerable millora de la seua taxa mitjana de cobertura (el valor exportat en relació amb el de les importacions) respecte del quinquenni anterior: del 43% al 62%, obtenint fins i tot superàvit comercial l'any 1918. Això en un context de contracció de l'oferta exterior, que dificultava el proveïment d'*inputs* industrials, i de fort retrocés en la productivitat del treball. La clau estava, evidentment, en l'extraordinari increment de preus de les exportacions, provocat per la demanda exterior. En el cas de la indústria tèxtil, per exemple, els preus van créixer entre 1913 i 1919 un 174,5%³⁰⁶. La neutralitat en el conflicte propicià un curt cicle d'auge exportador que tanmateix, a mitjà termini, havia d'exacerbar les tensions internes i conduir a una major introversió de l'economia espanyola. El port de Barcelona no perdé la seua funció bàsica en la canalització de les importacions que l'entramat productiu requeria, i encara visqué un repunt dels tràfics en els anys vint. Però el sistema global d'intercanvis havia entrat en un període d'instabilitat que acabaria desencadenant la més profunda crisi que la història del capitalisme havia presenciada. L'edat daurada del comerç marítim i la internacionalització sostinguda arribava a la seua fi.

³⁰⁵ Carles Sudrià, «Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914-1920», *Revista de Historia Económica*, any VIII, núm. 2 (1990): 363-393.

³⁰⁶ Palafox, *Atraso económico y democracia*, 73.

Bibliografia

- ABU-LUGHOD, J. L. *Before European hegemony: the world system AD 1250-1350*. New York: Oxford University Press, 1989.
- ALEMANY, JOAN. *El port de Barcelona: història i actualitat*. Barcelona: Port Autònom de Barcelona, 1984.
- ALEMANY, JOAN. *El puerto de Barcelona: un pasado, un futuro*. Barcelona: Port de Barcelona, 2002.
- ALLEN, ROBERT C. *Historia económica mundial: una breve introducción*. Madrid: Alianza Editorial, 2013.
- ANDERSON, BENEDICT. *The age of globalization: Anarchists and the anticolonial imagination*. London: Verso Trade., 2013.
- ANDERSON, KYM, NELGEN, SIGNE, i PINILLA, VICENTE. *Global wine markets, 1860 to 2016: A statistical compendium*. Adelaide: University of Adelaide Press, 2017.
- ANDRÉS ÁLVAREZ, VALENTÍN. «Historia y crítica de los valores de nuestra balanza de comercio». *Moneda y Crédito*, 4 (1943): 11-25.
- ANIEVAS, ALEX, NISANCIOGLU, KEREM. *How the West came to rule*. Chicago: University of Chicago Press Economics Books, 2015.
- ARRIGHI, GIOVANNI. *El largo siglo XX*. Tres Cantos (Madrid): Ediciones Akal, 1999.
- BA, HEATHER. «The systemic causes of financial crises in the long nineteenth century», *Business and Politics*, 20(2), (2018): 208-238 .
- BADENES, CARLES. «La geografía comercial de Barcelona en el período de consolidación industrial, 1848-1914», Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2020.
- BAHAMONDE, ÁNGEL I CAYUELA, JOSÉ. *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Madrid: Alianza - Historia Contemporánea, 1992.
- BAIROCH, PAUL. «Geographical structure and trade balance of European foreign trade from 1800 to 1970». *Journal of European Economic History*, 3(3), (1974): 557.

- BAIROCH, PAUL. *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXe siècle*, París, Mouton, Publications de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1976.
- BAIROCH, PAUL. «International industrialization levels from 1750 to 1980», *Journal of European Economic History*, 11(2), (1982): 269.
- BAIROCH, PAUL. *De Jéricho à Mexico*. París: Gallimard, 1985.
- BAIROCH, PAUL. «La France dans le contexte international: politique commerciale et commerce extérieur 1890-1990», dins: Broder, Albert. *Le commerce extérieur français de Méline à nos jours*, 3-33. París: CHEFF, 1993.
- BAIROCH, PAUL. *Economics and world history: myths and paradoxes*. Chicago: University of Chicago Press, 1995.
- BAIROCH, PAUL I KOZUL-WRIGHT, RICHARD. «Globalization myths: some historical reflections on integration, industrialization and growth in the world economy», dins: DD.AA, *Transnational corporations and the global economy*, 37-68. Londres: Palgrave Macmillan, 1998.
- BECKERT, SVEN. *El imperio del algodón. Una historia global*. Barcelona, Crítica, 2016.
- BECUWE, STÉPHANE, BLANCHETON, BERTRAND, I MEISSNER, CHRISTOPHER M. «Stages of diversification: France, 1836-1938» National Bureau of Economic Research (2015). <http://dx.doi.org/10.3386/w21777>
- BELTRÁN, LUCAS. «La evolución del precio del algodón en rama en España durante los siglos XIX y XX», *Anuario de la industria textil española*, vol. XX, (1945): 66-73.
- BENAU, J. M. «Notes sobre la industrialització de Sabadell (1780-1898)», *Arraona: revista d'història* (1981): 55-78.
- BENAU, JOSEP MARIA. «Política i consums. La revolució del 1868 a Terrassa», *Recerques: història, economia, cultura*, 17 (1985): 73-103.
- BENAU, JOSEP MARIA. *La indústria tèxtil llanera a Catalunya, 1750-1870. El procés d'industrialització al districte industrial de Sabadell-Terrassa*. Tesi doctoral, Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona.
- BERNARD, A. B., JENSEN, J. B., REDDING, S. J., I SCHOTT, P. K. «The margins of US trade», *American Economic Review*, 99(2): (2009) 487-493.
- BERTHELON, MATIAS, FEUND, CAROLINE. «On the Conservation of Distance in International Trade», *Journal of International Economics*, 75(2): (2008): 310-310.

- BESEDEŠ, TIBOR, I PRUSA, THOMAS J. «The role of extensive and intensive margins and export growth», *Journal of development economics*, 96(2) (2011): 371-379.
- BLATTMAN, CHRISTOPHER, HWANG, JASON I WILLIAMSON, JEFFREY G. «Winners and losers in the commodity lottery: The impact of terms of trade growth and volatility in the Periphery 1870-1939», *Journal of Development economics*, 82(1) (2007): 156-179.
- BOVYKIN, VALERII I., CAMERON, RONDO I ANAN'ICH, BORIS. *International Banking, 1870-1914*. Nova York: Oxford University Press, 1991.
- BREA-MARTÍNEZ, GABRIEL I PUJADAS-MORA, JOANA MARIA. «Estimating long-term socioeconomic inequality in southern Europe: The Barcelona area, 1481-1880», *European Review of Economic History*, 23 (2019): 397-420.
- BRENNER, ROBERT. «Agrarian class structure and economic development in pre-industrial Europe», *Past & Present*, 70(1) (1976): 30-75.
- BRENNER, ROBERT. «The origins of capitalist development: a critique of neo-Smithian Marxism», *New left review*, 104 (1977): 25.
- BRENNER, ROBERT. *Mercaderes y revolución: Transformación comercial, conflicto político y mercaderes de ultramar londinenses, 1550-1653*. Madrid: Akal, 2011.
- BRODER, ALBERT. «Les investissements étrangers en Espagne au XIXe siècle: méthodologie et quantification», *Revue d'histoire économique et sociale*, 54(1) (1976): 29-63.
- BRODER, ALBERT. «Les investissements français en Espagne au XIXe siècle», dins: Lévy-Leboyer: *La position internationale de la France, Aspects économiques et financiers, XIXe-XXe siècles*. Association française des historiens économistes, Deuxième congrès national, 5-6 octobre 1973.
- BRODER, ALBERT. *Historia económica de la España contemporánea* (Vol. 54), Madrid: Alianza, 2000.
- BROWN, A. J. «Britain in the world economy, 1870-1914», *Yorkshire Bulletin of Economic & Social Research*, 17, (1965): 46-60.
- BROWN, JOHN C. «Imperfect competition and anglo-german trade rivalry: markets for cotton textiles before 1914», *The Journal of Economic History*, 55(3) (1995): 494-527.
- BUKHARIN, NIKOLAI. *La economía mundial y el imperialismo*. Barcelona: Ediciones Pasado y Presente., 1981.

- CALOSCI, LAURA. *Nacionalismo económico y comercio mediterráneo: pensamiento y acción de la Junta de Comercio de Barcelona (1763-1847)*. Barcelona: Fundació Ernest Lluch, 2007.
- CARRERAS MARÍN, ANNA. «El mercado internacional de tejidos de algodón en 1913 y la industria española», *Revista de Historia Económica*, núm. extr. (2001).
- CARRERAS MARÍN, ANNA I BLASCO, YOLANDA. «Las exportaciones de España a Cuba (1891-1913): pervivencias históricas en la demanda cubana de productos españoles», *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 59, (2004): 131-156.
- CARRERAS, ALBERT. «El aprovechamiento de la energía hidráulica en Cataluña, 1840-1920: un ensayo de interpretación», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1(2), (1983): 31-63.
- CARRERAS, ALBERT. «La industrialización: una perspectiva a largo plazo», *Papeles de Economía Española*, 73, (1997): 35-60.
- CARRERAS, ALBERT I JOSEPHSON, CAMILLA. «Aggregate growth, 1870-1914: growing at the production frontier», dins: Broadberry, Stephen i O'Rourke, Kevin (eds.); *Cambridge Economic History of Modern Europe*, 2, 30-58, Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- CARRERAS, ALBERT I TAFUNELL, XAVIER. *Historia económica de la España contemporánea*. Barcelona: Crítica, 2004.
- CARRERAS, ALBERT I YÁÑEZ, CÉSAR. «El puerto en la era industrial: una síntesis histórica», dins: Clavera, Joan, Carreras, Albert, Delgado, Josep Maria i Yañez, César. *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres Estudios*, 81-157. Barcelona: Port Autònom de Barcelona, 1992.
- CARRERAS, ALBERT, PRADOS DE LA ESCOSURA, LEANDRO I ROSÉS, JOAN RAMON. «Renta y riqueza», dins: DD.AA. *Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX*, 2ª ed. revisada i ampliada, Madrid: Fundación BBVA, 2005.
- CASAÑAS, MAGÍ. «La comercialització des productes agraris l'any 1886. Reflexions sobre el mercat nacional espanyol», *Recerques*, 9, (1979): 117-132.
- CASTAÑEDA, LLUÍS, RODRIGO ALHARILLA, MARTÍN. «Los Vidal Quadras: familia y negocios, 1833-1871», *Barcelona quaderns d'història*, (2004): 115-144.
- CASTAÑEDA, L. I TAFUNELL, X. «El mercado mayorista de algodón en Barcelona a mediados del siglo XIX», dins: Carreras, A. (ed.): *Doctor Jordi Nadal: la industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya* (vol. 17). Edicions Universitat de Barcelona (1999).

- CASTELL, PERE. «Els inicis de la indústria càrnia a Osona (1850-1920)», *Estudis d'història agrària*, 14, (2001): 255-294.
- CASTILLO-HIDALGO, DANIEL I VALDALISO, JESÚS MARÍA. «Puertos y regiones marítimas en España en perspectiva histórica: movimiento comercial y transformaciones económicas (c. 1880-2009)», WP 2016: https://acceda.cris.ulpgc.es/bitstream/10553/57810/2/Puertos_regiones_maritimas_Espana_perspectiva_historica.pdf.
- CASTRO BALAGUER, RAFAEL. *Génesis y transformación de un modelo de inversión internacional: el capital francés en España, c. 1850-2006*. Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2010.
- CHANDLER, ALFRED D. *La mano visible. La revolución en la administración de la empresa americana*. Madrid: MTSS, 1988.
- CHASE-DUNN, CHRISTOPHER, KAWANO, YUKIO I BREWER, BENJAMIN D. «Trade globalization since 1795: Waves of integration in the world-system», *American Sociological Review*, (2000): 77-95.
- CHEVET, JEAN-MICHEL, FERNÁNDEZ, EVA GIRAUD-HÉRAUD, ERICI PINILLA, VICENTE. «France», dins: Anderson, Kym i Pinilla, Vicente (eds.): *Wine globalization: A new comparative history*. Nova York: Cambridge University Press, 2018.
- CHILOSI, DAVID, MURPHY, TOMMY E., STUDER, ROMAN I TUNÇER, A. COSKUN. «Europe's many integrations: Geography and grain markets, 1620-1913», *Explorations in Economic History*, 50(1), (2013): 46-68.
- CLARET, JAUME I SANTIRSO, MANUEL. *La construcción del catalanismo: historia de un afán político*. Madrid: Los Libros de la Catarata, 2014.
- CLARK, GREGORY. «The condition of the working class in England, 1209-2004», *Journal of Political Economy*, 113(6), (2005): 1307-1340.
- CLARK, GREGORY «What made Britannia great? How much of the rise of Britain to world dominance by 1850 does the Industrial Revolution explain?», dins: DD.AA. *The New Comparative Economic History: Essays in Honor of Jeffrey G. Williamson*, 33-57. Cambridge (Mass): MIT Press, 2007. <https://doi.org/10.7551/mitpress/4968.003.0004>
- COLEMAN, ANDREW. «The pitfalls of estimating transactions costs from price data: evidence from trans-Atlantic gold-point arbitrage, 1886-1905», *Explorations in Economic History*, 44(3), (2007): 387-410.
- COLOMÉ, JOSEP I VALLS, FRANCES. «La viticultura catalana durant la primera meitat del segle XIX. Notes per a una reflexió», *Recerques: història, economia, cultura*, 30, (1994): 47-68.

- CONGOST, ROSA. «Sobre casos intermediaris i creixements espontanis. Els treballadors de la regió de Girona», *Estudis d'història agrària*, 20, (2007): 133-154.
- CONGOST, ROSA. «Els caràcters originals de la història rural catalana», *Revista de Girona*, 202, (2008): 58-62.
- COOPER, FREDERICK. «What is the concept of globalization good for? An African historian's perspective». *African affairs*, 100(399), (2001): 189-213.
- CORLAY, GUILLAUME, DUPRAZ, STÉPHANE, LABONNE, CLAIER, MULLER, ANNE, ANTONIN, CÉLINE, I DAUDIN, GUILLAUME. «Comment: Inferring trade costs from trade booms and trade busts», *International Economics*, 152, (2017): 1-8.
- COSTA RUIBAL, ÓSCAR. *L'imaginari imperial: el Noucentisme català i la política internacional*. Barcelona: Institut Cambó, 2002.
- Crafts, Nicholas F. R. i Harley, Charles .K. «Output growth and the British industrial revolution: a restatement of the Crafts-Harley view», *Economic History Review*, 44 (1992): 703-730.
- CRAFTS, NICHOLAS I VENABLES, ANTHONY. «Globalization in history. A geographical perspective», dins: *Globalization in historical perspective*, 323-370. University of Chicago Press, 2003.
- CURI, ALCIDES BERETTA. *El puerto de Barcelona y el comercio con América Latina (1898-1931). El programa americanista de la burguesía catalana*, Universitat de Barcelona, Tesi doctoral, 1985.
- DALLA CORTE, GABRIELLA. *Casa de América de Barcelona (1911-1947). Comillas, Cambó, Gili, Torres y mil empresarios en una agencia de información e influencia internacional*. Madrid: Editorial Lid, 2005.
- DAUDIN, GUILLAUME, MORYS, MATTHIAS, I O'ROURKE, KEVIN H. «Globalization, 1870-1914», dins: Broadberry, Stephen i O'Rourke, Kevin H. *The Cambridge economic history of modern Europe: Volume 2. 1870 to the present*, Nova York: Cambridge University Press, 2010.
- DE VRIES, JAN. *La revolución industrial: consumo y economía doméstica desde 1650 hasta el presente*. Barcelona: Crítica, 2009.
- DE VRIES, JAN. «The limits of globalization in the early modern world», *The Economic History Review*, 63(3), (2010): 710-733.
- DEDINGER, BEATRICE. «The Franco-German trade puzzle: an analysis of the economic consequences of the Franco-Prussian war», *The Economic History Review*, 65(3), (2012): 1029-1054.

- DEJUNG, CHRISTOF I PETERSSON, NIELS P. (eds.). *The foundations of worldwide economic integration: power, institutions, and global markets, 1850-1930*. Nova York: Cambridge University Press, 2013.
- DELGADO, JOSEP MARIA. «La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)», *Recerques: història, economia, cultura*, (13), (1983): 45-64.
- DELGADO, JOSEP MARIA. «‘Menos se perdió en Cuba’. La dimensión asiática del 98», *Illes i imperis*, 2, (1999): 49-64.
- DELGADO, JOSEP MARIA. «El puerto de Barcelona en la época preindustrial», dins: Clavera, Joan, Carreras, Albert, Delgado, Josep Maria i Yáñez, César. *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*, Barcelona: Port Autònom de Barcelona, 1992.
- DEU, ESTEVE, I LLONCH, MONTSERRAT. «La maquinaria textil en Cataluña: de la total dependencia exterior a la reducción de importaciones, 1870-1959». *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 17(38), (2008): 17-49.
- DUCRUET, CESAR. «The port city in multidisciplinary analysis», dins: Alemany, Joan i Brut-Tomesso, Rinio. *The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city*, L'Alguer: RETE (2011) 32-48.
- DUCRUET, CESAR. «Ports et routes maritimes dans le monde (1890-1925)», *Mappemonde*, 106 (2012): <http://mappemonde.mgm.fr/num34/lieux/lieux12201.html>.
- DUCRUET, CESAR. «Mapping Global Urban Interactions: Maritime Flows and Port Hierarchies since the Late Nineteenth Century», WP (2013): <https://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb429.html>.
- DUCRUET, CESAR. «Global maritime connectivity: a long-term perspective», *Port Technology International, Maritime Information Services* (2015): 65, http://www.porttechnology.org/images/uploads/technical_papers/034-036.pdf.halshs-01145658.
- DUCRUET, CESAR, ITOH, HIDEKAZU, I JOLY, OLIVIER. «Ports and the local embedding of commodity flows». *Papers in Regional Science*, 94(3), (2015): 607-627.
- EALHAM, CHRIS. *La lucha por Barcelona: clase, cultura y conflicto, 1898-1937*. Madrid: Alianza, 2006.
- EDELSTEIN, MICHAEL. *Overseas investment in the age of high imperialism: the United Kingdom, 1850-1914*. Nova York: Columbia University Press, 1982.

- EICHENGREEN, BARRY J. *Golden fetters: the gold standard and the Great Depression, 1919-1939*. NBER series on long-term factors in economic development, 1995.
- FEDERICO, GIOVANI. «The first European grain invasion: a study in the integration of the European market 1750-1870», *EUI Working Paper*, 2008/01.
- FERGUSON, NIAL. *Empire: How Britain made the modern world*. Londres: Penguin UK, 2012.
- FERNÁNDEZ, ALEJANDRO. «La inmigración española en la Argentina y el comercio bilateral», *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM*, 1 (2000). <https://doi.org/10.4000/alhim.57>
- FERNÁNDEZ, ALEJANDRO. *Un “mercado étnico” en el Plata: emigración y exportaciones españolas a la Argentina, 1880-1935*. Madrid: CSIC, 2004.
- FIGUEROLA, LAUREANO. *Estadística de Barcelona en 1849*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1968.
- FINDLAY, RONALD I O’ROURKE, KEVIN H. *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium* (vol. 30), Princeton: Princeton University Press, 2009.
- FISCHER, LEWIS R. I NORDVIK, H. W. «Maritime transport and the integration of the North Atlantic economy, 1850-1914», *The emergence of a world economy*, 2, 1986.
- FLYNN, DENNIS O. I GIRÁLDEZ, ARTURO. «Born with a “silver spoon”: The origin of world trade in 1571», *Journal of World History*, (1995): 201-221.
- FLYNN, DENNIS O. I GIRÁLDEZ, ARTURO. «Path dependence, time lags and the birth of globalisation: A critique of O’Rourke and Williamson», *European Review of Economic History*, 8(1), (2004): 81-108.
- FONTANA, JOSEP *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*. Barcelona: Ariel, 1973.
- FONTANA, JOSEP. «La fi de l’Antic Règim i la industrialització (1787-1868)», dins: DD.AA. *Història de Catalunya*, V. Barcelona: Edicions 62, 1988.
- FOUQUIN, MICHEL I HUGOT, JULES. «Back to the Future: International Trade Costs and the Two Globalizations», *Working Papers*, 2016-13, CEPII research center.

- FRADERA, JOSEP MARIA. *Indústria i mercat: les bases comercials de la indústria catalana moderna: 1814-1845*. Barcelona: Crítica, 1987.
- FRADERA, JOSEP MARIA. *Filipinas, la colonia más peculiar: la hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*. Madrid: CSIC, 1999.
- FRADERA, JOSEP MARIA. *Colonias para después de un imperio*. Barcelona: Bellaterra, 2005.
- FRANK, ANDRÉ GUNDER. *ReOrient: Global economy in the Asian age*. Berkeley: Univ. of California Press, 1998.
- FRANK, ANDRÉ GUNDER. «Real World Globalization and Inequality Yesterday and Today a review of Globalization and History: The Evolution of a Nineteenth Century Atlantic Economy». *Journal of World-Systems Research*, 8(2), (2002): 276-290.
- FRANKEMA, EWOUT, WILLIAMSON, JEFFREY I WOLTJER, PIETER. «An economic rationale for the African scramble: the commercial transition and the commodity price boom of 1845-1885». National Bureau of Economic Research (2015). <http://dx.doi.org/10.3386/w21213>
- FRANKOPAN, PETER. *The silk roads: A new history of the world*. Londres: Bloomsbury Publishing, 2015.
- FRAX ROSALES, ESPERANZA. *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934* (vol. 2). Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios, 1981.
- FUJITA, MASAHISA, KRUGMAN, PAUL I VENABLES, ANTHONY. *The spatial economy: Cities, regions, and international trade*. Cambridge: MIT Press, 1999.
- GALLAGHER, JOHN I ROBINSON, RONALD. «The imperialism of free trade», *The Economic History Review*, 6(1), (1953): 1-15.
- GALLEGO, DOMINGO I PINILLA, VICENTE. «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.
- GARCÍA ÁLVAREZ, ALEJANDRO I SANTAMARÍA, ANTONIO. *Economía y colonia: la economía cubana y la relación con España (1765-1902)*. Madrid: CSIC Press, 2004.
- GARCÍA LÓPEZ, JOSÉ RAMÓN. «Las remesas de los emigrantes españoles en América, siglos XIX y XX: esquema interpretativo y fuentes para su estudio», dins: *V Congreso de la Asociación de Historia Económica: San Sebastián, 29-30 septiembre y 1 de octubre de 1993* (1993).

- GARCÍA SANZ, ÀNGEL. «Lana de Segovia para los telares de Cataluña en el siglo XIX: Un aspecto de la formación del mercado nacional», dins: Carreras, Albert (coord.): *Doctor Jordi Nadal: [homenaje]: la industrialización i el desenvolupament econòmic d'Espanya = la industrialización y el desarrollo económico de España*. Barcelona: Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, 1999.
- GARRABOU, RAMON, PUJOL, JOSEP, COLOMÉ, JOSEP I SAGUER, ENRIC. «La crisi finisecular i la recomposició del món rural a Catalunya», *Recerques: història, economia, cultura*, 26, (1992): 107-132.
- GARRABOU, RAMON. «La crisi agrària espanyola de finals del segle XIX: una etapa del desenvolupament del capitalisme», *Recerques: història, economia, cultura*, 5, (1975): 163-216.
- GARRABOU, RAMON, I SANZ, JESÚS. «La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio?», dins: Garrabou, Ramon i Sanz, Jesús: *Historia agraria de la España contemporánea*, vol. 2, 7-191. Barcelona: Crítica, 1985.
- GARRIDO, SAMUEL. «Cáñamo gentil. Una indagación sobre los condicionantes del cambio técnico en la agricultura», *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, 36, (2005): 287-310.
- GELDERBLOM, OSCAR. *Cities of commerce. The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650*. Princeton: Princeton University Press, 2013.
- GIRALT, EMILI. «La invasió de l'Oidium Tuckeri a Catalunya: escrits entorn al seu origen i tractament (1852-1865)», *Revista de l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre*, Barcelona, any CXL, núm. monogràfic, (1991): 43-48.
- GRAFE, REGINA I BRAUTASET, CAMILLA. «The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Density in Norway's Nineteenth-Century Sailing Fleet», *Working Paper*, núm. 062 (2006). University of Oxford, Department of Economics.
- GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL. *Los precios del trigo y la cebada en España, 1891-1907*. Madrid: Banco de España. Servicio de Estudios, 1980.
- GUIMERÀ, AGUSTÍN. «Marins catalans en el tràfic d'esclaus: els viatges del capità Llopis i Llopis (1817-1819)», *Segones Jornades d'Estudis Catalano-Americans*. Comissió Catalana del Cinquè Centenari del Descobriments d'Amèrica, (1986): 291-312.
- HARLAFTIS, GELINA I KARDASIS, VASILIS. «International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Cen-

- ter», dins: Pamuk, Sevket i Williamson, Jeffrey. *Globalization Challenge and Economic Response in the Mediterranean Before, 233-265*, Routledge, 2000.
- HARLEY, CHARLES K. «Transportation, the world wheat trade, and the Kuznets cycle, 1850-1913», *Explorations in Economic History*, 17(3), (1980): 218.
- 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. I McCLOSKEY, DEIDRE N. «Foreign trade: competition and the expanding international economy», dins: *The economic history of Britain since 1700*, vol. 2, 50-69. Nova York: Cambridge University Press, 1981.
- HARVEY, DAVID. *París, capital de la modernidad* (vol. 53). Tres Cantos (Madrid): Ediciones Akal, 2008.
- HAUNER, THOMAS, MILANOVIC, BRANKO I NAIDU, SURESH. «Inequality, Foreign Investment, and Imperialism», MPRA Paper 83068 (2017), University Library of Munich.
- HEADRICK, DANIEL R. *The tentacles of progress: Technology transfer in the age of imperialism, 1850-1940*. Nova York: Oxford University Press, 1988.
- HEFFER, JEAN. *Le port de New York et le commerce extérieur américain, 1860-1900*, núm. 25. París: Publications de la Sorbonne, 1986.
- HEIN, C. «Port cities», dins: Clark, Peter (ed.). *The Oxford handbook of cities in world history*, Oxford: Oxford University Press, 2013.
- HERRANZ, ALFONSO. *La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios, 2004.
- HERRANZ, ALFONSO I TIRADO FABREGAT, DANIEL. «La restricción exterior al crecimiento económico español (1870-1913)», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 14(1), (1996): 11-49.
- HOBBSAWM, ERIC J. *Industria e imperio*. Barcelona: Ariel, 1982.
- HOBBSAWM, ERIC J. *En torno a los orígenes de la revolución industrial*. Madrid: Siglo XXI de España Editores, 1988.
- HOBBSAWM, ERIC J. *La era de la revolución 1789-1848*. Barcelona: Crítica, 2014.
- HOBBSAWM, ERIC J. *La Era del Capital 1848-1875*. Barcelona: Crítica, 2014.

- HOBBSAWM, ERIC J. *La Era del Imperio 1875-1914*. Barcelona: Crítica, 2014.
- HOBSON, JOHN. *Estudio del imperialismo*. Madrid: Alianza, 1980 [1902].
- 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.
- HOPKINS, TERENCE K. I WALLERSTEIN, IMMANUEL. «Commodity chains in the world-economy prior to 1800», *Review (Fernand Braudel Center)*, 10(1), (1986): 157-170.
- INAREJOS MUÑOZ, JUAN ANTONIO. *Intervenciones coloniales y nacionalismo español. La política exterior de la Unión Liberal y sus vínculos con la Francia de Napoleón III (1856-1868)*. Madrid: Sílex, 2010.
- IRIARTE GOÑI, IÑAKI. «La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)», *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 1(27), (2006): 13-47.
- JACKS, DAVID S. «What drove 19th century commodity market integration?», *Explorations in Economic History*, 43(3), (2006): 383-412.
- JACKS, DAVID S. «On the death of distance and borders: Evidence from the nineteenth century», *Economics Letters*, 105(3), (2009): 230-233.
- JACKS, DAVID S., MEISSNER, CHRISTOPHER M. I NOVY, DENNIS. «Trade booms, trade busts, and trade costs», NBER, Working Paper 15267, 2009.
- JACKS, DAVID S. I PENDAKUR, KRISHNA. «Global trade and the maritime transport revolution», *The Review of Economics and Statistics*, 92(4), (2010): 745-755.
- JACOBS, WOUTER, DUCRUET, CESAR, I DE LANGEN, PETER. «Integrating world cities into production networks: the case of port cities», *Global Networks*, 10(1), (2010): 92-113.
- JONES, GEOFFREY. *Merchants to multinationals: British trading companies in the nineteenth and twentieth centuries*. Oxford: Oxford University Press, 2000.
- KENNEDY, WILLIAM P. «Foreign investment, trade and growth in the United Kingdom, 1870-1913». *Explorations in economic history*, 11(4), (1974): 415-444.
- KENWOOD, GEORGE I LOUGHEED, A. *Historia del desarrollo económico internacional. Desde 1820 hasta nuestros días*. Madrid: Istmo, 1995.

- 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.
- LE BOUEDEC, GÉRARD. «Économie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVIIe-XIXe siècles)», dins: Saupin, Guy (ed.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle*, 45-56. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006.
- LENIN, V. I. *Imperialismo: la fase superior del capitalismo*, (Serie Great Ideas 20). Madrid: Taurus, 2012.
- LE RIVEREND, JULIO. *Historia económica de Cuba*. L'Havana: Editorial Ciencias Sociales, 1985.
- LEWIS, WILLIAM A. «The rate of growth of world trade 1870-1913», dins: Grassman, S. i Lundberg, E., *The World Economic Order*, 11-81. Londres: Palgrave Macmillan, 1981.
- LLONCH, MONTSERRAT. *Tejiendo en red: la industria del género de punto en Cataluña (1891-1936)*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 2007.
- LUXEMBURG, ROSA. *La acumulación de capital*. Mèxic: Grijalbo, 1978.
- MADDISON, ANGUS. *La economía mundial 1820-1992: análisis y estadísticas*. París: OCDE, 1995.
- MADDISON, ANGUS. *La economía mundial: una perspectiva milenaria*. París: OCDE, 2002.
- MALUQUER DE MOTES, J. «La burgesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política», *Recerques: història, economia, cultura*, 3 (1974): 83-136.
- MALUQUER DE MOTES, J. «La formación del mercado nacional en condiciones coloniales: inmigración y comercio catalán en las Antillas españolas en el siglo XIX», *Siglo XIX, Revista de Historia* (1987).
- MALUQUER DE MOTES, JORDI. «Introducció a la industrialització i modernització a la Catalunya del segle XIX», dins: DD.AA, *Història econòmica de la Catalunya contemporània*, vol. 1, 39-60. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1991.
- MALUQUER DE MOTES, JORDI. «El índice de la producción industrial de Cataluña: una nueva estimación (1817-1935)», *Revista de Historia Industrial*, 5, (1994): 45-72.
- MALUQUER DE MOTES, JORDI. *Història econòmica de Catalunya. Segles XIX i XX*. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya - Proa, 1998.

- MALUQUER DE MOTES, JORDI. *España en la crisis de 1898. De la Gran Depresión a la modernización económica del siglo XX*. Barcelona: Península, 1999.
- MALUQUER DE MOTES, JORDI. *La inflación en España: un índice de precios de consumo, 1830-2012*. Madrid: Banco de España. Servicio de Estudios, 2013.
- MANERA CARLES. «Mallorca durant la guerra del Francès: un enclavament del comerç català amb Amèrica» II Jornades d'Estudis Catalano-Americans. Barcelona, Comissió Catalana del Cinquè Centenari del Descobriment d'Amèrica, 1987.
- MARNOT, BRUNO. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle (1815-1914)*. París: Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011.
- MARTÍNEZ GALARRAGA, JULIO. *El potencial de mercado provincial en España, 1860-1930. Un estudio de Nueva Geografía Económica e historia económica*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios, 2013.
- MARTÍNEZ-GALARRAGA, JULIO I PRAT, MARC. «Wages, prices, and technology in early Catalan industrialization», *The Economic History Review*, 69(2), (2016): 548-574.
- MASSEY, DOREEN. *A global sense of place.*, Routledge, 2008.
- MEIKSINS WOOD, ELLEN. *The origin of capitalism: A longer view*. Londres: Verso, 2002.
- MEIKSINS WOOD, ELLEN. «The question of market dependence», *Journal of Agrarian Change*, 2(1), (2002): 50-87.
- MEIKSINS WOOD, ELLEN. *El imperio del capital*. Editorial El Viejo Topo, 2004.
- MEIKSINS WOOD, E. *La prístina cultura del capitalismo: Un ensayo histórico sobre el Antiguo Régimen y el Estado moderno*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2018.
- MEISSNER, CHRISTOPHER M. «Growth from globalization? A view from the very long run», *Handbook of economic growth*, vol. 2, 1033-1069. Elsevier, 2014.
- MILLER, MONTSERRAT. *Feeding Barcelona, 1714-1975: Public Market Halls, Social Networks, and Consumer Culture*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2015.
- MITCHENER, KRIS JAMES I WEIDENMIER, MARC. «Trade and empire», *The Economic Journal*, 118(533), (2008): 1805-1834.

- MONTANARI, ARMANDO. «Barcelona and Glasgow. The similarities and differences in the history of two port cities», *Journal of European Economic History*, 18(1), (1989): 171.
- MONTAÑÉS, ENRIQUE. «La consolidación del prohibicionismo en el comercio del trigo (1820-1847)», dins: Caro Candela, Diego. *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868). Política, economía y sociabilidad*, 207-247. Cádiz: Universidad de Cádiz, 2005.
- MORENO FRAGINALS, MANUEL. *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar* (vol. 3). L'Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978.
- MORENO FRAGINALS, MANUEL. *Cuba/España, España/Cuba: Historia común*. Barcelona: Crítica, 1995.
- NADAL I FARRERAS, JOAQUIM. *Comercio exterior y subdesarrollo: España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: política económica y relaciones comerciales*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1978.
- NADAL, JORDI. *El fracaso de la revolución industrial en España: 1830-1914*. Barcelona: Ariel, 1982.
- NADAL, JORDI. «La indústria química: consolidació pel biaix dels adobs. 1914-1939», dins: Nadal, Jordi. *Història econòmica de la Catalunya contemporània: s. XIX, Indústria, transports i finances*. Vol. 6, 148-166. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1994.
- NADAL, JORDI I BENAUL, JOSEP MARIA. (eds.). *Atles de la industrialització de Catalunya: 1750-2010*. Barcelona: Vicens Vives, 2012.
- NADAL, JORDI I SUDRIÀ, CARLES. «La controversia en torno al atraso económico español en la segunda mitad del siglo XIX (1860-1913)», *Revista de Historia Industrial*, 3, (1993): 199-224.
- NADAL, JORDI I TAFUNELL, XAVIER. *Sant Martí de Provençals: pulmó industrial de Barcelona: 1847-1992*. Barcelona: Columna, 1992.
- NARANJO, CONSUELO I SANTAMARÍA, ANTONIO. *Más allá del azúcar: política, diversificación y prácticas económicas en Cuba, 1878-1930*. Madrid: Doce Calles, 2009.
- NICOLAU, ROSER. «Els factors demogràfics del creixement econòmic: Catalunya 1787-1910», dins: DD.AA, *Història econòmica de la Catalunya contemporània*. Vol. 2, 11-62. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1990.
- NICOLAU, ROSER. «Población, salud y actividad», dins: Carreras, A. i Tafunell, X., *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*, 77-154. Fundación BBVA, 2005.

- NICOLAU, ROSER I PUJOL, JOSEP. «El consumo de proteínas animales en Barcelona entre las décadas de 1830 y 1930: evolución y factores condicionantes», *Investigaciones de Historia Económica*, 1(3), (2005): 101-134.
- O'BRIEN, PATRICK K. «Global economic history as the accumulation of capital through a process of combined and uneven development: an appreciation and critique of Ernest Mandel», *Historical Materialism*, 15(1), (2007): 75-108.
- OBSTFELD, MAURICE I TAYLOR, ALAN M. *Global capital markets: integration, crisis, and growth*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- OFFER, AVNER. *The first world war: an agrarian interpretation*. Clarendon: Oxford University Press, 1991.
- O'ROURKE, KEVIN H. «The European grain invasion, 1870-1913», *The Journal of Economic History*, 57(4), (1997): 775-801.
- O'ROURKE, KEVIN H. «Europe and the causes of globalization, 1790 to 2000», dins: *Europe and Globalization*, 64-86. Londres: Palgrave Macmillan, 2002.
- O'ROURKE, KEVIN H. «Economic history and contemporary challenges to globalization», *The Journal of Economic History*, (2019): 1-27.
- O'ROURKE, KEVIN H. I PRADOS DE LA ESCOSURA, LEANDRO I DAUDIN, GUILLAUME. «Trade and empire». *The Cambridge economic history of modern Europe*, 2, (2010): 96-121.
- O'ROURKE, KEVIN H. I WILLIAMSON, JEFFREY G. *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*. Cambridge: The MIT Press, 1999.
- O'ROURKE, KEVIN H. I WILLIAMSON, JEFFREY G. «When did globalisation begin?», *European Review of Economic History*, 6(1), (2002): 23-50.
- OSTERHAMMEL, JURGEN. *The Transformation of the World: A Global History of the Nineteenth Century*. Princeton: Princeton University Press, 2015.
- PALAFIX, JORDI. Atraso económico y democracia. *La segunda república y la economía española, 1892-1936*. Barcelona: Crítica, 1991.
- PALOMAS, JOAN. *Els parlamentaris catalans i la lluita pel proteccionisme (1881-1885)*. Barcelona: Universitat Autònoma, tesi doctoral, 2002.
- PAN-MONTOJO, JUAN. *La bodega del mundo: la vid y el vino en España (1800-1936)*. Madrid: Alianza Editoria, 1994.

- 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): 2821-54.
- 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. *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX: formació i desestructuració d'un sistema econòmic*. Barcelona: Crítica, 1990.
- PASCUAL, PERE. «La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX», dins: DD.AA, *Història econòmica de la Catalunya contemporània*, vol. 3, 297-335. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1991.
- PASCUAL, PERE. *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana, 1843-1898*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 1999.
- PASCUAL, PERE. «El nou sistema comercial i la represa de la producció monetària a Barcelona, 1836-1848», *Barcelona Quaderns d'història*, 11, (2004): 145-176.
- PASCUAL, PERE. «La cuestión de las tarifas ferroviarias y el abastecimiento del mercado catalán de cereales y harina (1865-1900)», *Revista de Historia Industrial*, vol. XXIV, 58, (2015): 217-247.
- PASCUAL, PERE, SUDRIÀ, CARLES I CASTAÑEDA, LLUÍS. «Oferta monetaria y financiación industrial en Cataluña. 1815-1860», *Revista de Historia Industrial*, 1, (1992): 189-201.
- PERSSON, K. G. «'Mind the Gap'! Transport Costs and Price Convergence in the 19th Century Atlantic Economy», *Working Paper*. University of Copenhagen, (2002).
- PERSSON, KARL GUNNAR. «The law of one price», dins: *Eh.net Encyclopedia of Economic and Business History (2006)*: <https://eh.net/encyclopedia/the-law-of-one-price/>.
- PINILLA, VICENTE, I AYUDA, MARIA ISABEL. «The political economy of the wine trade: Spanish exports and the international market, 1890-1935», *European Review of Economic History*, 6(1), (2002): 51-85.

- PIQUERAS, JOSÉ A. «Capitales en el azúcar. Los hacendados cubanos ante la rentabilidad económica y la oportunidad de inversión (1878-1895)», *Revista de Indias*, 58(212), (1998): 163-193.
- PIQUERAS HABA, JUAN. «La filoxera en España y su difusión espacial: 1878-1926», *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia*, 2005.
- PIQUERAS HABA, JUAN. «El oidium en España: la primera gran plaga americana del viñedo. Difusión y consecuencias 1850-1870», *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 14 (2010).
- POLANYI, KARL. *La gran transformación: crítica del liberalismo económico*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2016.
- POLLARD, SIDNEY. «Regional markets and national development», dins: *Markets and Manufacture in Early Industrial Europe* (Routledge Revivals), 29-56. Routledge, 2014.
- POMERANZ, KENNETH. *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy* (vol. 28). Princeton: Princeton University Press, 2009.
- PONS NOVELL, JORDI, PALUZIE, ELISENDA I TIRADO FABREGAT, DANIEL. «La inserción de la economía española en la economía internacional y sus repercusiones en la localización industrial (1856-1995)», *Investigaciones regionales: Journal of Regional Research*, 5, (2004): 5-28.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, LEANDRO. «El comercio hispano-británico en los siglos XVIII y XIX. I. Reconstrucción», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2(2), (1984): 113-162.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, LEANDRO. «Una serie anual del comercio exterior español (1821-1913)», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 4(1), (1986): 103-150.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, LEANDRO. «Spain's international position, 1850-1913», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 28(1), (2010): 173-215.
- PRAT, MARC. *La exportación de la industria algodonera catalana en el primer tercio del siglo XX. La importancia de las redes comerciales*. VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, 2002.
- PRAT, MARC. «Las estructuras comerciales de la industria algodonera catalana: el triunfo de los viajantes en el último tercio del siglo XIX», *Investigaciones de Historia Económica*, 4(12), (2004): 79-110.

- PUIG I MIRET, JOSEP. «Cotización del vino de San Pedro de Ribas durante el Centenario del Instituto de San Isidro», dins: *Calendari del Pagès*, (1951): 114-118.
- PUJOL, JOSEP. «Les crisis de malvenda del sector vitivinícola català entre el 1892 i el 1935», *Recerques: història, economia, cultura*, 15 (1984): 57-78.
- PUJOL, JOSEP. «La difusión de los abonos minerales y químicos hasta 1936: el caso español en el contexto europeo», *Historia Agraria. Revista de Agricultura e Historia Rural*, Sociedad Española de Historia Agraria, núm. 15, (1998): 143-182.
- PUJOL, JOSEP. «Especialización ganadera, industrias agroalimentarias y costes de transacción: Cataluña, 1880-1936». WP (2001), Universitat Autònoma de Barcelona.
- RAMON-MUÑOZ, RAMON. «Estructura empresarial, empreses i canvi tècnic en la indústria de l'oli d'oliva de les comarques de Lleida, 1890-1936», *Empreses i Institucions Econòmiques Contemporànies a les Terres de Lleida*. Lleida: Institut d'Estudis Ilerdencs, 1999: 141-187.
- RAPOPORT, MARIO. «El modelo agroexportador argentino, 1880-1914», dins: Rapoport, M. (comp.): *Economía e Historia. Contribuciones a la historia económica argentina*. Buenos Aires: Ed. Tesis, 1988.
- RICART I GIRALT, JOSEP. «El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870», dins: *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, XVIII, 10-24. Barcelona: Lopez Robert y Cia., 1924.
- ROBINSON, RONALD E. I GALLAGHER, JOHN. *Africa and the Victorians: The official mind of Imperialism* (vol. 131). Londres: MacMillan, 1966.
- RODRIGO ALHARILLA, MARTÍN. «La línea de vapores-correo España-Filipinas (1879-1905)». *Cuadernos de Historia del Instituto Cervantes de Manila*, 2-3 (1998).
- RODRIGO ALHARILLA, MARTÍN. *Los marqueses de Comillas 1817-1925: Antonio y Claudio López*. Madrid: Lid, 2000.
- RODRIGO ALHARILLA, MARTÍN. «Navieras y navieros catalanes en los primeros años del vapor, 1830-1870», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, 13 (2007).
- RODRIGO ALHARILLA, MARTÍN. *Indians a Catalunya: capitals cubans en l'economia catalana*. Barcelona: Fundació Noguera, 2007.

- RODRIGO ALHARILLA, 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 ALHARILLA, MARTÍN. «Barcelona, capital del retorn». *Les bases colonials de Barcelona (1765-1968)*, (2011): 79-92.
- RODRIGO ALHARILLA, MARTÍN. *La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2017.
- RODRIGO ALHARILLA, MARTÍN I CHAVIANO, LIZBETH. J. (eds.). *Negreros y esclavos: Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*. Barcelona: Icaria Editorial, 2017.
- ROIG, EMERENCIÀ. *La marina catalana del vuit-cents*. Barcelona: Barcino, 1929.
- ROLDÁN DE MONTAUD, INÉS. *Las haciendas públicas en el Caribe hispano durante el siglo XIX*. Madrid: CSIC, 2007.
- ROSENBERG, EMILY S. (ed.). *A world connecting, 1870-1945*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2012.
- ROSENBERG, JUSTIN. *The follies of globalisation theory: Polemical essays*. Londres: Verso, 2000.
- ROSENBERG, JUSTIN. «Globalization theory: A post mortem», *International politics*, 42(1), (2005): 2-74.
- ROTA, MAURO I SCHETTINO, FRANCESCO. «The long-run determinants of British capital exports, 1870-1913», *Financial History Review*, 18(1), (2011): 47-69.
- SACHS, JEFFREY. D. I WARNER, ANDREW. «Economic reform and the process of global Integration», *Brookings papers on economic activity*, 1995(1): 1-118.
- SALA I LÓPEZ, PERE. «Obrador, indústria i aranzels al districte surer català (1830-1930)», *Recerques: història, economia, cultura*, 37 (1998): 109-136.
- SALES, NÚRIA. «Ramblers, traginers i mules (s. XVIII-XIX)», *Recerques: història, economia, cultura*, 13 (1983): 65-81.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, NICOLÁS. *Las crisis de subsistencias de España en el siglo XIX* (núm. 1). Madrid: Instituto de Investigaciones Históricas, 1963.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, NICOLÁS. *España hace un siglo: una economía dual*. Vol. 189. Ediciones Península, 1968.

- 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.
- SANJUAN MARROQUIN, JOSÉ MIGUEL. *Las elites económicas barcelonesas. 1714-1919*. Barcelona: Universitat de Barcelona, tesi doctoral, 2017.
- SANT GISBERT, JORDI. *El comerç de cacau entre Barcelona i Fernando Poo: la Unió de Agricultores de la Guinea española (1880-1941)*. Barcelona: Universitat Pompeu Fabra, tesi doctoral, 2017.
- SAUL, SAMUEL BERRICK. «Britain and World Trade, 1870-1914», *The Economic History Review*, 7(1), (1954): 49-66.
- SAUL, SAMUEL BERRICK. *Studies in British Overseas Trade*. Liverpool: Liverpool University Press, 1960.
- SCHUMACHER, REINHARD. «Deconstructing the theory of comparative advantage», *World Social and Economic Review*, 2 (2013): 83.
- SEGURA, ANTONI. «El mercat de cereals i llegums a Barcelona, 1814-1868», *Recerques: història, economia, cultura*, 14 (1983): 177-212.
- SERRANO SANZ, JOSÉ MARÍA. *El viraje proteccionista en la Restauración: la política comercial española, 1875-1895*. Madrid: Siglo XXI de España Editores, 1987.
- SERRANO SANZ, JOSÉ MARÍA. «El proteccionismo y el desarrollo económico en la Restauración. Reflexiones para un debate», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 7(1), (1989): 133-156.
- SHARP, PAUL. *Wheat, Globalization and Economic History*. Department of Economics, University of Copenhagen, 2009.
- SHARP, PAUL I WEISDORF, JACOB. «Globalization revisited: Market integration and the wheat trade between North America and Britain from the eighteenth century», *Explorations in Economic History*, 50(1), (2013): 88-98.
- SHARPLESS, JOHN B. «The economic structure of port cities in the mid-nineteenth century: Boston and Liverpool, 1840-1860», *Journal of Historical Geography*, 2(2), (1976): 131-143.
- SHEPPARD, ERIC. «The spaces and times of globalization: Place, scale, networks, and positionality», *Economic geography*, 78(3), (2002): 307-330.
- SHEPPARD, ERIC. «Geographical political economy», *Journal of Economic Geography*, 11(2), (2010): 319-331.

- SIMPSON, JAMES. *La agricultura española (1765-1965): La larga siesta*. Madrid: Alianza Editorial, 1997.
- SMITH, ANGEL. «The rise and fall of “respectable” Spanish liberalism, 1808-1923: an explanatory framework», *Journal of Iberian and Latin American Studies*, 22(1), (2016): 55-73.
- SOLER, RAIMON. «Vilanova i la Geltrú: un procés d'industrialització (1830-1913)», *Miscel·lània penedesenca*, 25, (2000): 457-488.
- SOLER, RAIMON. *Emigrar per negociar. L'emigració a Amèrica des de la comarca del Garraf: el cas de Gregori Ferrer i Soler, 1791-1853*. Vilanova i la Geltrú: El Cep i la Nansa, 2002.
- SOLER, RAIMON I PRAT, MARC. «La formación de redes comerciales y el fracaso de la penetración internacional de los tejidos catalanes, 1850-1930», *Revista de Historia Industrial*, 21 (2002): 201-225.
- STEINWENDER, CLAUDIA. «Information Frictions and the Law of One Price: “When the States and the Kingdom became United”» (No. ERSD-2014-12), (2014). WTO Staff Working Paper.
- STONE, IRVING. *The global export of capital from Great Britain, 1865-1914: a statistical survey*. Londres: MacMillan, 1999.
- SUÁREZ-BOSA, MIGUEL, JIMÉNEZ-GONZÁLEZ, JOSÉ LUIS I CASTILLO-HIDALGO, DANIEL. «Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria», *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 20(46), (2011): 73-96.
- SUDRIÀ, CARLES. «La exportación en el desarrollo de la industria algodonera española, 1875-1920», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1(2), (1983): 369-386.
- SUDRIÀ, CARLES. «Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914-1920», *Revista de Historia Económica*, any VIII, 2 (1990): 363-393.
- SUDRIÀ, CARLES I PASCUAL, PERE. «Financing a railway mania: capital formation and the demand for money in Catalonia, 1840-66», *Financial History Review*, 6(2), (1999): 127-145.
- TAFUNELL, XAVIER. «La construcción residencial barcelonesa y la economía internacional. Una interpretación sobre las fluctuaciones de la industria de la vivienda en Barcelona durante la segunda mitad del siglo XIX», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, any VII, núm. 2, (1989): 389-437.

- TAFUNELL, XAVIER. «Banca i mercat de capitals, 1866-1914», dins: DD.AA, *Història econòmica de la Catalunya contemporània*, vol. 3, 379-421. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1991.
- TENA JUNGUITO, ANTONIO. *Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad (1890-1960)*. Madrid: Banco de España – Servicio de Estudios, 1992.
- TENA JUNGUITO, ANTONIO. «¿Por qué fue España un país con alta protección industrial?: evidencias desde la protección efectiva, 1870-1930», UC3M *Documentos de Trabajo Serie Historia Económica e Instituciones*, (2002): Series 02-03.
- TENA JUNGUITO, ANTONIO. «Sector exterior», dins: Carreras, A. i Tafunell, X.: *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*. Vol. 2, 573-644. Madrid: Fundación BBVA, 2005.
- TESCHKE, BERNO. *The myth of 1648: class, geopolitics, and the making of modern international relations*. Londres: Verso, 2003.
- TIMINI, JACOPO. *The margins of trade: market entry and sector spillovers, the case of Italy (1862-1913)*. Madrid: Banco de España – Servicio de Estudios, 2018.
- TIRADO FABREGAT, DANIEL. «Protección arancelaria y evolución de la economía española durante la Restauración: un ensayo interpretativo», *Revista de Historia Industrial*, 9 (1996): 53-81.
- TOOZE, ADAM. «Capitalist Peace or Capitalist War? The July Crisis Revisited», dins: Anievas, A., *Cataclysm 1914: The First World War and the Making of Modern World Politics*, 66-95. Leiden & Boston: Brill, 2015.
- TOPIK, STEVEN C. I WELLS, ALLEN. «Commodity chains in a global economy», dins: Rosenberg, Emily S. (ed.). *A world connecting, 1870-1945*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 2012.
- TORRAS, JAUME. «Redes comerciales y auge textil en la España del siglo XVIII», dins: *Mercados y manufacturas en Europa*, 111-132. Barcelona: Crítica, 2012.
- TORRAS, JAUME. «Transformacions agràries i indústria rural. Qüestions obertes». *Estudis d'història agrària*, 20 (2007): 155-163.
- TORTELLA, GABRIEL I NÚÑEZ, CLARA EUGENIA. *El desarrollo de la España contemporánea*. Madrid: Alianza Editorial, 2012.
- UMBACH, MAIKEN. «A tale of second cities: Autonomy, culture, and the law in Hamburg and Barcelona in the late nineteenth century». *The American Historical Review*, 110(3), (2005): 659-692.

- VALDALISO, JESÚS MARÍA. «La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial: Artículos». *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 10(1), (1992): 63-98.
- VALDALISO, JESÚS MARÍA. «Catalanes, bilbaínos y sevillanos en el cabotaje regular español del siglo XIX», dins: Carreras, A., *Doctor Jordi Nadal: [homenaje]: la industrialització i el desenvolupament econòmic d'Espanya = la industrialización y el desarrollo económico de España*. 640-655. Barcelona: Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, 1999.
- VALDALISO, JESÚS MARÍA. «Trade, Colonies and Navigation Laws: The Flag Differential Duty and the International Competitiveness of Spanish Shipping in the Nineteenth Century». *International Journal of Maritime History*, 17(2), (2005): 31-60.
- VALLEJO POUSADA, RAFAEL. «La política comercial liberal desde 1820 a 1869. Entre la apertura exterior y las resistencias prohibicionistas», *Areas*, 37 (2018): 61-77.
- VALLS, FRANCESC. «El paper de les exportacions vitícoles en la configuració de les relacions exteriors de l'economia catalana, 1672-1869», *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, núm. XII, (2001): 161-172.
- VALLS, FRANCESC. *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Vic: Eumo Editorial i Universitat de Vic, 2003.
- VALLS, FRANCESC. «Llenguadoc-Catalunya. Més "punts" d'història de la viticultura mediterrània», *Estudis d'Història Agrària*, vol. 20, (2007): 89-112.
- VIGARIÉ, ANDRÉ. *Ports de commerce et vie littorale*. París: Éditions Hachette, 1979.
- VIGARIÉ, ANDRÉ. «Une façade portuaire: le Northern Range», dins: André Gamblin (ed.), *Les littoraux, espaces de vies*. París: SEDES, 1998.
- VILAR, PIERRE. *Catalunya dins l'Espanya Moderna. Vol. III. Les transformacions agràries del segle XVIII català*. Barcelona: Edicions 62, 1966.
- VILAR, PIERRE. «La Catalunya industrial: reflexions sobre una arrencada i sobre un destí», *Recerques: història, economia, cultura* (1974): 7-22.
- VILAR, PIERRE. «On nations and nationalism». *Marxist Perspectives*, 1, (1979): 8-30.

- VILAR, PIERRE. *Iniciación al vocabulario del análisis histórico*. Barcelona: Crítica, 1982.
- VILAR, PIERRE. *Crecimiento y desarrollo: economía e historia: reflexiones sobre el caso español*. Barcelona: Planeta-De Agostini, 1993.
- WALLERSTEIN, IMMANUEL. *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Madrid: Siglo XXI, 1979.
- WALLERSTEIN, IMMANUEL. *El moderno sistema mundial II. El mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*. Madrid: Siglo XXI, 1984.
- WATKINS, JAMES. L. *Production and price of cotton for one hundred years*. (1895). Classic Reprint, Forgotten Books, 2018.
- WILLIAMS, ERIC. *Capitalismo y esclavitud*. Habana: Ed. de Ciencias Sociales, 1964.
- WILLIAMSON, JEFFREY G. *Trade and Poverty: When the Third World Fell Behind*. Cambridge: MIT Press, 2011.
- YÁÑEZ, CÉSAR. «L'exportació de teixits de punt als mercats americans durant els anys de la Primera Guerra Mundial». *Fulls del Museu Arxiu de Santa Maria*, 25 (1986): 25-32.
- YÁÑEZ, CÉSAR. «La emigración catalana a América. Una visión de largo plazo», dins: Eiras, Roel. *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*. Madrid: Tabapress, 1991.
- YÁÑEZ, CÉSAR. *Saltar con red: la temprana emigración catalana a América: ca. 1830-1870*. Madrid: Alianza, 1996.
- ZAMAGNI, VERA. *Historia económica de la Europa contemporánea*. Barcelona: Crítica, 2005.
- ZAPATA BLANCO, SANTIAGO. «La madera en España (c. 1850-c. 1950). Un primer esbozo», *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 19, 2 (2001).
- ZARNOWITZ, VICTOR. «Recent work on business cycles in historical perspective», Zarnowitz, Victor (ed.). *Business cycles: theory, history, indicators, and forecasting*. University of Chicago Press, 1992.

Annex sobre les fonts

Per realitzar aquest treball m'he servit principalment de dues fonts: les estadístiques oficials sobre els tràfics comercials del port (i molt especialment les centrades en el comerç exterior) i el registre d'entrades i sortides de vaixells publicat a diàriament al *Diario de Barcelona*. Ambdues tenen característiques i limitacions que han obligat a un tractament específic que mereix una certa explicació:

Les estadístiques oficials de comerç exterior

La principal font per a l'estudi del comerç marítim de Barcelona amb l'estranger en la segona meitat del segle XIX són les *Estadísticas del Comercio Exterior*. Publicades per la Direcció General de Duanes des del 1856 (i des de finals dels anys quaranta, de manera molt més agregada per al comerç exterior espanyol en conjunt), aquesta font proporciona informació contínua, variada i abundant sobre el volum i el valor dels productes entrats i sortits pels ports i duanes territorials de la Península i les illes Balears. La informació era més completa per al comerç exterior espanyol en el seu conjunt, ja que, a més de la desagregació per mercaderies (agrupades per classes de l'aranzel des del 1869), s'hi aportava informació sobre la navegació i els intercanvis amb els diferents socis comercials, incloent-hi dades desagregades per a ports estrangers i la bandera dels vaixells. Per a l'estudi individualitzat dels diferents ports espanyols, des del 1857 oferien informació sobre els valors totals dels intercanvis, i des del 1862 desagregada també per productes. A més, fins a l'any 1887, es dividien els intercanvis de cada port en tres grans àrees geogràfiques: Amèrica, Àsia i Europa-Àfrica.

Les *Estadísticas del Comercio Exterior* constitueixen, per tant, un bon punt de partida i resulten d'especial utilitat per a l'elaboració de sèries temporals i per a l'estudi dels canvis en la composició. No obstant això, presenten també importants limitacions i inconvenients que cal considerar. En primer lloc, pel que fa l'organització i presentació de la informació, cal destacar les dificultats que ofereixen per a un estudi a llarg termini. Aquestes dificultats deriven de diversos factors: I) els canvis al llarg del temps en l'estructura de la font i en els nivells d'agregació, tant geogràfica (per als ports

individuals) com per productes; II) l'escassa precisió en la classificació de les mercaderies i els canvis en els criteris d'agregació, al llarg del temps; III) la diversitat d'unitats emprades per expressar magnituds físiques, ja que no tan sols experimentaren canvis en el temps, sinó també en la dimensió que expressaven (volums, pesos, superfície, unitats), cosa que de vegades dificulta notablement les comparacions en el temps.

Tanmateix, el principal inconvenient d'aquesta font està relacionat amb la versemblança de les xifres. L'estudi sistemàtic que diversos autors³⁰⁷ n'han fet a partir del seu contrast amb dades sobre preus o consum intern o bé amb les estadístiques d'altres països ha palesat baixos sovint molt notables, que conformen un obstacle important per a la seua anàlisi directa.

Hi ha diverses raons que expliquen aquestes inexactituds. L'existència d'un important tràfic de contraban (Nadal i Farreras, 1978; Prados de la Escosura, 1984), especialment en els primers anys del període, fa que les dades oficials infravaloren les dimensions dels intercanvis amb l'estranger. Però, en conjunt, les desviacions més problemàtiques es concentren sobretot en les valoracions atorgades als productes, molt més que no pas en les quantitats (almenys, a partir dels anys setanta). Entre els factors que expliquen els problemes de valoració, convé ressaltar: I) la inexactitud dels preus únics imputats a productes o grups de productes heterogenis; II) el desfasament en l'actualització dels preus oficials, amb impactes decisius, com és lògic, en aquelles conjuntures més marcades per fortes oscil·lacions; III) les pressions dels cercles proteccionistes sobre les comissions aranzelàries, que miraven de fixar valors sovint molt per damunt dels preus de mercat, amb l'objectiu d'exagerar el dèficit comercial i, especialment, d'afectar en favor seu les quantitats efectivament pagades en concepte d'aranzels (Tena, 2005).

Per fer front als obstacles que aquests biaixos suposaven per a l'estudi del comerç exterior espanyol, diversos autors han avançat estimacions de les sèries de comerç per al conjunt d'Espanya, a partir de l'anàlisi comparada amb les estadístiques dels seus principals socis comercials en el període³⁰⁸. Si bé l'existència d'estimacions diverses, amb resultats no sempre concordants entre elles o fins i tot poc coherents amb els saldos esperables en la balança de pagaments, presenta un nou tipus de problemes, l'ús de les versions més perfeccionades és molt preferible al de les dades oficials i permet un estudi de major solidesa i rigor.

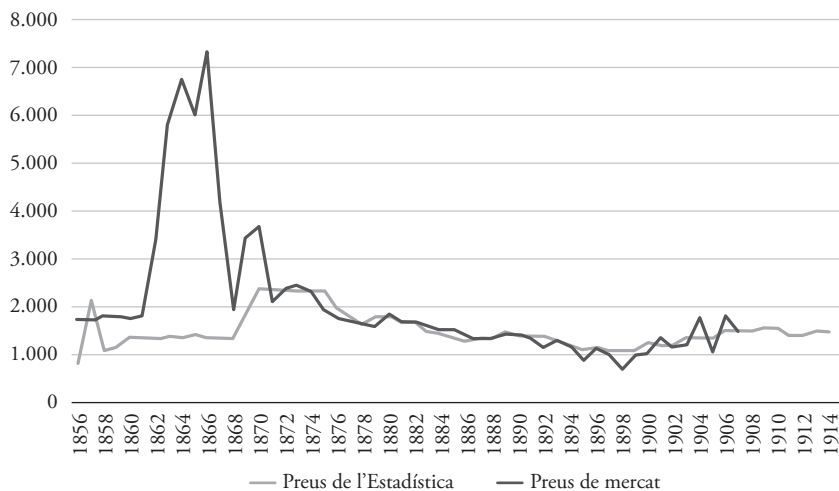
³⁰⁷ Vegeu, per exemple: Tena Junguito, *Las estadísticas históricas* i «¿Por qué España alta protección?».

³⁰⁸ Vegeu: Leandro Prados de la Escosura, «Una serie anual del comercio exterior español (1821-1913)», *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 4(1), (1986): 103-150; Tena Junguito, «Sector Exterior».

Tanmateix, quan del que es tracta és d'analitzar no les dades agregades per a Espanya, sinó l'evolució i composició del comerç per a ports específics, sorgeixen problemes de difícil solució. La raó és senzilla. Els biaixos esmentats, lògicament, no afecten de manera homogènia tots els productes i períodes. Per això les correccions efectuades a nivell espanyol no són fàcilment aplicables ni replicables en l'estudi individual d'un o altre port, si no és que el seu perfil ve marcat per una altíssima concentració en un o molts pocs productes. D'una banda, com ja he indicat, les estadístiques no proporcionen informació sobre els països amb què cada port comerciava en les distintes mercaderies, cosa que impedeix seguir un procediment de comparació anàleg als que s'ha fet per al conjunt del comerç espanyol. D'altra banda, tenint en compte la diversitat de les estructures d'intercanvi dels diversos ports, una translació automàtica de les correccions per als valors de les sèries agregades tindria poc sentit i encara menys rigor. Es traduiria, a més, probablement, en errors i incoherències molt més grans que els que puguen existir en les estadístiques oficials.

Tot i així, per al cas de Barcelona, atesa l'elevada quota del port sobre les importacions totals de cotó en floca a Espanya, o la concentració en el Regne Unit del gruix de les adquisicions de carbó mineral, seria possible efectuar per a aquests importants productes, i alguns altres, aproximacions estimatives. El gràfic següent expressa els valors del cotó segons dues fonts: les *Estadístiques de Comerç Exterior* i les sèries de preus extrems per Beltrán (1945) a partir dels valors publicats periòdicament al *Diario de Barcelona*. El gràfic no requereix gaires comentaris. El diferencial de preus és enorme durant la segona meitat dels seixanta i començaments dels setanta, quan els preus internacionals del cotó es van veure profundament afectats per la interrupció de l'oferta nord-americana durant la guerra de Secessió. Cal incidir que els preus de mercat i els d'importació no eren necessàriament els mateixos: més enllà de recàrrecs aranzelaris, en un context de forts desequilibris entre la demanda i una oferta molt escassa, és altament probable que donaren lloc a increments en el mateix mercat local. El retorn a la normalitat va requerir alguns anys, però les estadístiques oficials no van reflectir aquests increments fins al canvi de dècada, i de manera moderada. A partir de llavors, però, l'evolució va ser molt més similar i relativament sincrònica: els diferencials rarament van superar el 15% del valor (amb algunes excepcions importants, com el 1898 o el 1904, en què sobrepassaren el 30%), però la trajectòria molt més esglaonada dels valors oficials evidencia els retards en les actualitzacions dels preus estadístics.

**COMPARACIÓ DEL VALOR DEL COTÓ SEGONS LES ESTADÍSTIQUES
I SEGONS EL *DIARIO DE BARCELONA*. PESSETES/TONA**



El problema en cas de voler efectuar aquestes correccions per productes té a veure amb la manca de coherència amb la resta d'importacions. Per això, he preferit no efectuar correccions parcials que pogueren introduir noves distorsions en els valors del conjunt de la sèrie.

Per evitar els biaixos inherents a les sèries en valor, al llarg del treball he emprat les sèries en quantitats, sempre que ha estat possible, quan es tractava d'estudiar l'evolució de productes concrets. Però amb l'objectiu d'obtenir estimacions de l'evolució de conjunt, he procedit a la construcció de sèries deflactades de les importacions i exportacions de Barcelona. Com a base per al procés de deflació he emprat els valors oficials del 1910, ja que els preus estadístics per a aquell exercici presentaren un elevat nivell d'exactitud (Domingo i Pinilla, 1996).

La construcció de la sèrie agregada i deflactada no ha inclòs la totalitat dels productes. M'he limitat a seleccionar-ne només alguns dels més significatius, abastant un ampli ventall de categories, però sense pretensió d'exhaustivitat³⁰⁹.

³⁰⁹ Per consultar els renglons seleccionats i les sèries construïdes: Badenes, *La geografia comercial de Barcelona*.

Pel que fa a les sèries en quantitats físiques, que han servit de base per a la construcció de la sèrie agregada a preus del 1910, en alguns casos he hagut d'aplicar-hi estimacions o conversions. Quan les unitats no eren homogènies en el temps, he usat les relacions entre valors i quantitats dels dos anys més propers amb unitats de mesura distintes per calcular els coeficients de conversió. Quan mancaven valors per a algun any concret, he fet una intrapolació entre els valors immediatament anterior i posterior.

Aquest conjunt de partides representa una proporció significativa del total del valor del comerç segons les estadístiques oficials. El grau de representativitat és més alt en el cas de les importacions. Si s'exceptuen els tres primers exercicis, les partides seleccionades suposaren al voltant d'un 80% del valor agregat de les importacions segons les dades oficials. En 9 de cada 10 anys del període, el valor d'aquestes partides se situa per damunt del 80%. En el cas de les exportacions, la representativitat és més baixa: oscil·la entre el 65% i el 80%, i per a poc més de la meitat dels anys se situa per damunt del 75%. Però aquesta proporció es va reduint amb el temps, cosa que evidencia, de passada, la diversificació i el canvi de les exportacions.

Per obtenir una sèrie estimada del conjunt de les importacions i les exportacions a preus del 1910, he aplicat a la diferència entre les partides seleccionades i les sèries totals oficials (descomptant-ne els moviments d'or i plata), els respectius deflactors dels dos components del comerç exterior per a Espanya, elaborats per Tena Junguito³¹⁰.

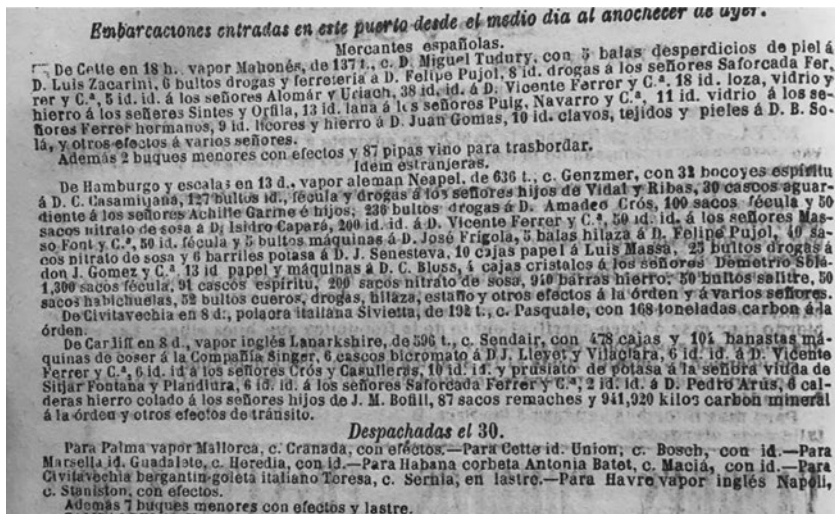
En tot cas, quan he fet servir comparatives entre sèries en què la relació any a any podia ser rellevant (per exemple, en contrastar comerç exterior i de cabotatge, o els càlculs referits al dèficit comercial i la taxa de cobertura de les importacions), he fet servir les sèries oficials descomptant-ne or i plata en monedes i lingots, i en el cas de les entrades, també el tabac per raons de la seua manca d'assignació a duanes concretes en les estadístiques fins als anys vuitanta (en tot cas, es tractà d'un producte d'escassa importància relativa en les importacions directes de Barcelona).

³¹⁰ Vegeu: Tena Junguito, «Sector exterior».

Els registres sobre el tràfic portuari publicats a la premsa local

De manera complementària a la informació proporcionada per les estadístiques oficials de comerç, he recorregut a una font dispersa i de difícil processament en una anàlisi agregada: el registre d'entrades i sortides de vaixells publicades pel *Diario de Barcelona*. La pretensió era reconstruir la geografia comercial del port en diversos punts del temps i de manera detallada, així com obtenir informació sobre l'origen dels diversos productes i les característiques de la navegació en les distintes rutes. Aquesta informació es va publicar de manera diària, amb comptades excepcions, al llarg de tot el període analitzat, per la qual cosa proporcionava una base per a la comparació a llarg termini, amb un alt grau de desagregació.

La imatge que segueix és un exemple representatiu de l'estructura que caracteritzava la presentació de la informació. En aquest cas, es tracta de la secció publicada l'1 de maig de l'any 1880.



En aquesta petita secció es recollia informació exhaustiva sobre els tràfics diaris del port i hi constaven diferents tipus de dades:

- En l'apartat d'embarcacions arribades: la procedència, les escales efectuades (si bé amb menor exhaustivitat amb el pas dels anys), la

durada del viatge, el tipus d'embarcació, el nom de la nau i del capità, arqueig, bandera, productes i passatgers desembarcats, i consignataris o comerciants als quals anaven destinats els productes.

- L'apartat de sortides oferia una informació més escassa: nom i tipus de vaixells, nom del capità, bandera, destinació, i si sortia en llast o carregat. En les dècades centrals del segle especificava més habitualment les mercaderies que transportaven, però aquesta informació desapareix gairebé completament a partir dels anys seixanta.

La font presenta diversos problemes de tractament, quan es pretén fer una anàlisi de caràcter agregat, més enllà de les referències puntuals o els estudis de tipus qualitatiu. En primer lloc, el nombre de vaixells sortits i entrats no es corresponia amb les xifres indicades per les *Estadístiques de Comerç Exterior i de Cabotatge*. Per als anys en els quals he pogut fer-ne una comprovació global, les entrades fluctuen al voltant del 80-90% de les xifres publicades per les estadístiques oficials, mentre que en les sortides la cobertura és força inferior: entre el 53% i el 66%. Existeix, a més, un problema afegit pel que fa a la cobertura geogràfica: en els anys més avançats del període, la font no dona informació dels vaixells amb origen o destinació al litoral català, si no es tracta de tràfics efectuats per vaixells de vapor. Per a les primeres dècades, aquesta informació es presenta per a les entrades, però de manera agrupada i sense diferenciació per vaixells, sota l'epígraf: «embarcaciones procedentes de este Principado». Hi apareix el nombre total de vaixells i, de vegades, un o uns pocs productes desembarcats, i de manera més irregular, els comerciants als quals anaven destinats.

En segon lloc, els topònims i els noms de capitans i vaixells estrangers poden ser confusos i, fins i tot en alguns casos, impedeixen identificar ports d'origen directament, la qual cosa obliga a cercar en altres fonts, no sempre amb èxit; un problema especialment notori en el cas de les embarcacions arribades d'Escandinàvia o de la Mediterrània oriental. Més encara si la bandera del vaixell correspon a un tercer país, ja que els topònims podien patir diverses modificacions i traduccions. El procediment de contrast que he adoptat, en els casos en què era necessari, ha estat la consulta de les estadístiques oficials, on s'especificaven els ports d'origen dels vaixells arribats al conjunt d'Espanya. Tot i així, en uns pocs d'ells no m'ha estat possible trobar-hi una correspondència, i he transcrit directament el nom publicat precedit d'un asterisc i assenyalant que corresponia a un país i regió no identificats.

En tercer lloc, la classificació de les mercaderies resulta especialment complicada, per l'escassa sistematicitat i els variables nivells de concreció. Així, per exemple, hi trobem «olis», «drogues», «tints», «productes farma-

cèutics», «maquinària» o «fusta», però també «oli de llavors de cotó», «sosa càustica», «pal campetx», «peces per a rellotges» o «arboradura».

Per últim, i potser l'inconvenient més important: la imprecisió pel que fa a les quantitats descarregades (no s'hi indicaven valors monetaris). Les quantitats s'expressaven en nombroses unitats i mesures, moltes de les quals no permeten ni tan sols estimar una quantitat en volum o pes corresponent. Però, en gran part dels casos, ni tan sols apareixien referències a quantitats concretes. Això impedeix qualsevol intent seriós de mesurar la importància relativa de cadascuna de les mercaderies, no ja en termes agregats, per tractar de reconstruir la composició comercial (per a la qual disposem de les estadístiques), sinó també fins i tot a nivell d'un mateix vaixell.

Malgrat aquests impediments, els avantatges i les possibilitats que ofereix aquesta font són també molt considerables. D'una banda, permet una aproximació a les principals rutes dels tràfics marítims del port de Barcelona, tant en les entrades com en les sortides i tant en el comerç exterior com en el cabotatge, si bé, com ja he dit, en el comerç regional les informacions són molt més imprecises. I això no tan sols per països, sinó també per als diferents ports. A més a més, podem associar aquesta informació amb productes i comerciants concrets, però també amb tipus de vaixells i amb banderes conductores, i fins i tot podem estudiar la durada del trajecte. En definitiva, la desagregació de la informació que la font proporcionava permet assajar reconstruccions que connecten geografia comercial, tecnologia dels transports, comunitat mercantil i composició dels intercanvis. En analitzar-ho de manera agregada suposa un complement que enriqueix moltíssim la informació que es pot trobar a les estadístiques oficials i en altres documents contemporanis, enllaçant a més el nivell empresarial i microeconòmic amb l'estructura general i la trajectòria del comerç marítim en el seu conjunt. Em sembla, a més, que la majoria dels problemes plantejats tenen un impacte molt menor o es poden afrontar fàcilment, amb l'excepció de la qüestió de les quantitats de productes descarregats. En aquest cas, l'única manera raonable de valorar la intensitat d'un o altre producte en els tràfics és: el nombre de vaixells que el transportaven o bé el nombre d'operacions. Per operacions entenc les distintes assignacions d'un producte a un o altre destinatari en cada vaixell. Per descomptat, cap d'elles és completament satisfactòria, ni pot entendre's com a equivalent aproximat de la importància en valor o volum d'un determinat producte en els tràfics, però sí que permet transmetre una idea del relatiu dinamisme en el comerç dels diversos productes.

El procediment adoptat per sistematitzar i analitzar de manera agregada aquesta informació ha estat doble: mostres aleatoris i buidatges complets.

Pel que fa als primers, i en el cas dels vaixells arribats, he obtingut un seguit de mostres per a cinc anys que comprenien la pràctica totalitat del

període analitzat. Els anys seleccionats han estat: 1850, 1865, 1880, 1895 i 1910. Això permet estudiar les transformacions a llarg termini i en base a períodes de la mateixa durada, que coincideixen amb fases i conjuntures molt diverses de l'evolució del comerç marítim de la ciutat. He extret informació per a les variables següents: dia de publicació (normalment un dia després de l'arribada efectiva), port d'origen, durada del trajecte, tipus d'embarcació, arqueig, bandera, productes descarregats, i destinataris.

Per a les sortides, he efectuat extraccions només per al 1850, 1880 i 1910, atenent a la menor informació que aportaven i al fet que tingueren una rellevància més limitada en les relacions de Barcelona amb l'estranger, ja que moltes s'efectuaren en llast. La informació extreta ha estat la següent: dia de publicació, port de destinació, tipus d'embarcació, arqueig, bandera, i carregament o llast.

El procediment de mostreig, tant per a les entrades com per a les sortides, s'ha basat en la generació de números aleatoris que es correspondrien amb l'ordre d'aparició de les embarcacions en els diaris de tot l'any ordenats cronològicament. Tot i ser una tasca feixuga, amb això tractava d'evitar possibles distorsions derivades d'efectes estacionals dins de l'any: tant pel que fa al comerç de productes agraris, que podria variar significativament en funció de l'època de l'any, com a la navegació mateixa, especialment en els temps de predomini de la vela, ja que la navegació estava influïda pels vents i l'oratge.

La mida de les diferents mostres ha estat calculada a partir de la consideració d'una població hipotètica total d'entrades i sortides igual a les que indiquen les estadístiques de comerç exterior i de cabotatge, considerant una mostra representativa amb un marge d'error del 5% i un nivell de confiança del 95. Per al 1850, en què no disposem de dades sobre entrades i sortides totals, l'he calculada aplicant la ràtio entre vaixells de cabotatge i comerç exterior del primer quinquenni per al qual disposem d'estadístiques, a les dades de navegació per al comerç exterior proporcionades per l'*Estadística de Barcelona*, de Laureà Figuerola.

Aquesta informació es complementa amb tres buidatges complets per a totes les entrades de l'any en 1860, 1875 i 1895. En aquest cas, m'he limitat a recollir: la data de publicació, el port d'origen, la durada del trajecte, el tipus de vaixell, l'arqueig i la bandera. Les extraccions completes, si bé no abasten la totalitat del període, aporten una major solidesa i exhaustivitat a l'anàlisi de la geografia comercial i tenen un caràcter complementari a la informació obtinguda a partir dels mostresjos. Un cop recollit i organitzat aquest ampli conjunt d'observacions per a diverses variables, he procedit a homogeneïtzar i sistematitzar les dades per facilitar-ne un estudi sintètic.

Pel que fa al tractament dels productes, he recorregut a una classificació *ad hoc*, de caràcter heurístic, basada parcialment en les partides establertes

tes per les estadístiques oficials a partir de l'aranzel Figuerola, però que no s'hi correspon amb exactitud.

Atesa la quantitat de ports que apareixen en les mostres, hi he treballat tant de manera desagregada com agrupant-los en dos nivells: I) països (estats independents) actuals als quals pertanyen; II) grans regions o continents, per tractar d'oferir informació sintètica sobre diverses àrees geogràfiques. L'agrupació per països pot resultar anacrònica però transmet una idea de les distàncies i àrees geogràfiques, tot evitant les distorsions que processos d'unificació, canvis de fronteres o l'extensió de vells i nous imperis del moment podrien imposar-hi.

Altres títols publicats

Les relacions laborals dels estibadors del Port de Barcelona durant el primer franquisme, 1939-1947

Jordi Ibarz Gelabert

Hijos de José Tayà S. en C. 1915-1926: el miratge de la Gran Guerra

Enric Garcia Domingo

Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936 : astillero, cuartel, parque y maestranza de astillería, Real Fundición de bronce y fuerte

Francisco Segovia Barrientos

Aportación de Cataluña a la arquitectura naval: Valor tecnológico de los veleros del siglo XIX

Francisco Fernández González

La Vida en los faros de España: El Cuerpo de Torreros de Faros o de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas (1851-1992)

David Moré Aguirre

La fusta, el ferro i la fibra : memòria oral de les darreres drassanes de Barcelona (1939-1992)

Isabel Graupera i Lluís Burillo

El piloto de derrota José Ricart y Giralt (1847-1930) y la cultura marítima de su época

Javier Moreno Rico

El Port de Barcelona : objectiu militar durant la Guerra Civil (1936-1939)

Oriol Dueñas Iturbe

La Marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)

Martín Rodrigo y Alharilla

Ernesto Anastasio Pascual. Más allá del horizonte marino

Juan Zamora Terrés

XVII Premi de Recerca Ricart i Giralt

estudis27

Aquest treball tracta de situar el port de Barcelona en el marc de les seves relacions comercials a diverses escales,

museu marítim

en el context històric de la ràpida integració econòmica global que va marcar la segona meitat del segle XIX llarg. Combinant l'estudi de fonts oficials, l'anàlisi sistemàtica d'informació publicada en premsa i una extensa revisió de treballs d'historiografia local i internacional, l'autor analitza les dificultats, les conjuntures crítiques i els èxits del procés d'inserció del port català en el mercat mundial, durant el que s'ha anomenat la *primera globalització*. S'hi estudia la formació i expansió d'una extensa i complexa xarxa de relacions, tot connectant-ne els diferents components a funcions comercials diferenciades del port, pel que fa a l'entramat productiu de la ciutat i el país. S'entén així el port com la suma i combinació de *diversos ports*: el port regional, el port urbà i industrial, i el port colonial.

mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA



Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona