



Universitat Autònoma de Barcelona

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi queda condicionat a l'acceptació de les condicions d'ús establertes per la següent llicència Creative Commons:  http://cat.creativecommons.org/?page_id=184

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis queda condicionado a la aceptación de las condiciones de uso establecidas por la siguiente licencia Creative Commons:  <http://es.creativecommons.org/blog/licencias/>

WARNING. The access to the contents of this doctoral thesis it is limited to the acceptance of the use conditions set by the following Creative Commons license:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=en>



La Geografia Comercial de Barcelona en el Període de Consolidació Industrial: 1848-1914

Memòria per optar al grau de doctor. Universitat Autònoma de Barcelona. Gener del 2020

Autor:

Carles Badenes Escudero

Doctorat en Història Comparada, Política i Social
Departament d'Història Moderna i Contemporània

Directors:

Martín Rodrigo Alharilla
Montserrat Llonch Casanovas

"En esta era industrial el capitalismo se convirtió en una economía genuinamente mundial y por lo mismo el globo se transformó de expresión geográfica en constante realidad operativa. En lo sucesivo la historia sería historia del mundo"

(Eric Hobsbawm)

AGRAÏMENTS

De manera similar a aquelles cadenes productives que conformaren i conformen un dels elements més distintius de la integració econòmica global, l'elaboració d'una tesi és un procés complex que requereix múltiples inputs externs i depèn de nombrosos lligams. He tractat de deixar constància d'alguns dels més significatius i directes en el pla intel·lectual a través de les cites i la bibliografia que acompanyen el text. Tanmateix aquestes no recullen (no podrien fer-ho) totes les influències, ni necessàriament les més decisives.

Tal i com ens ensenya l'economia feminista, molt sovint, la part visible de les cadenes productives no mostra més que la punta de l'iceberg. Nombroses aportacions i actius imprescindibles queden així ocults. Em sembla necessari tractar de fer-los explícits, perquè, almenys en el meu cas, han constituït la base sense la qual m'hauria estat impossible arribar a bon port en aquest llarg procés.

He de destacar, abans que res, el suport i l'orientació dels meus directors. En primer lloc, l'enyorat Josep Pujol, que malauradament no ha pogut veure finalitzat aquest treball i que en tot moment em va fer partícip d'una confiança immerescuda. En segon lloc, Martín Rodrigo, des de fa anys un estímul i un suport imprescindible, i qui m'ha animat a continuar en els moments més difícils, fent gala d'una paciència a prova de bombes. Per últim, Montserrat Llonch es va posar a la meua disposició sense dubtes ni exigències quan les circumstàncies ho requerien, i s'ha esforçat al màxim en els darrers mesos per fer-me sentir que podria, i per eliminar tots els obstacles i distraccions que em desviaren de culminar el treball. A més d'ells, els companys de la Unitat d'Història Econòmica de la UAB, a banda de fer-me sentir com a casa, van fer aportacions i suggeriments valuosos i em van animar a discutir el meu projecte de recerca.

Al llarg d'aquests anys, des que vaig iniciar el camí de la recerca acadèmica, són moltes les persones que m'han acompanyat i de les quals he pogut aprendre. Sense el seu suport i exemple, probablement, hauria descartat la idea d'embarcar-me en un projecte com aquest. Les converses i experiències compartides des de fa anys amb Gennadi Knepper, Rubén Carrillo, Mariona Lloret o Juan Francisco Martínez han estat sempre un estímul i una font d'energia. Comentari a part, mereixen Andrés Bateman i Jone Lauzurika, amb qui he compartit algunes de les millors cerveses de ma vida i he gaudit de converses sempre interessants. Una escapada d'urgència a Gasteiz, desestructurant tots els seus plans, va resultar providencial quan acabar semblava una empresa impossible.

Aproximadament quan començava la tesi, vaig tindre la sort de coincidir amb alguns dels [ja no tan] joves més brillants d'una Catalunya convulsa, fascinant i sovint difícil d'interpretar. Joan Miró, Pau Belda, Noel Huguet, Miquel Vila, Roger Sanjaume, Biel, Manel i Maynou, m'han ajudat a entendre millor el món, a pensar-lo i discutir-lo. I han estat un suport moral clau en aquests anys.

En els darrers temps, els companys i companyes de la Direcció General de Pressupostos han patit amb mi els moments més delicats del procés d'elaboració de la tesi i han tingut

un paper clau en què no m'esfondrara i seguira endavant quan tot és veia molt negre: Cristina, Xavier, Maria José, Mireia, Jordi, Lluïsa, Cristina, Mariona, Xavi, Elena i tants altres que han fet tot el possible per fer-me encarar les dificultats i obstacles amb què m'he anat trobant.

Però si algun mèrit té aquesta tesi és haver-la pogut acabar sense perdre les amistats més valuoses: les que m'acompanyen des de fa tants anys; algunes d'elles, des d'abans de tenir ús de raó. D'ells he rebut suport incondicional, paciència, alegria, croquetes i estima quan més ho necessitava. I sobretot, les ganes d'acabar per poder-ho celebrar amb ells. Sense cap ordre especial (o en massa ordres possibles), són: Dolça, Marc, Marina, Cèsar, Albert, Andreu, Avel·lí, Víctor, Roser, Odiló, Vicentico, Sito, Diego, Marc Agut i tants altres... Als que cal afegir el Dan, la Mariona, el David Petit i el David Gran. Ells han estat una dels meues principals forteses.

Sovint des de la distància i amb dosis similars de paciència, Quico Miralles, Jordi Vila, Luis Robles o Timos Dorsch m'ha donat consells o ofert bones converses quan més les necessitava, i m'han empès a continuar, malgrat les ganes que tenien que acabara per fi.

El mateix es pot dir de l'Eli, un dels principals suports amb què he comptat els darrers mesos, i que ha demostrat una paciència i una comprensió extraordinàries.

A banda de les amistats, l'altre gran actiu amb què he tingut el privilegi de comptar ha sigut la meua família extensa: tios, ties i cosins que han fet el possible per donar-me ànims i fer-me sentir recolzat.

Com tants processos productius, l'elaboració d'una tesi genera enormes externalitats: costos que no són assumits pel beneficiari i responsable principal. Les persones que més les han patides són, no per casualitat, les que han tingut una contribució més decisiva a poder-la acabar i sobretot a fer de la meua vida un lloc més habitable.

D'una banda, Maria Jose Masanet, és probablement qui en va patir els costos de manera més directa i va compartir amb mi bona part d'aquest trajecte. Tant el seu suport com la seua ajuda intel·lectual van ser fonamentals al llarg de tants anys. Sempre li hauré d'estar agraït.

Per últim, tres persones essencials. El meu germà Xavi, mestre en la vida, exemple constant, i espàrring ocasional d'espardenyades, qui com a bon docent, no s'ha cansat mai d'intentar ensenyar-me la importància de les coses i les coses importants. Confie que tindrà més èxit en el futur en aquesta tasca, i sobretot, poder estar a l'alçada del que fa i sempre ha fet per mi. I els meus pares, a qui dec tot el que sóc. Han estat la meua major influència i principal suport. Sense la seua ajuda, no és exagerat dir que aquesta tesi mai hauria vist la llum. A ells tres, i a la memòria de Félix Escudero, va dedicat aquest treball.

ÍNDIX:

PART PRIMERA: INTRODUCCIÓ, MARC TEÒRIC, OBJECTE I METODOLOGIA.....	8
1. INTRODUCCIÓ	9
2. ESTAT DE LA QÜESTIÓ	14
2.1 Síntesi del context econòmic internacional	14
2.2 La primera globalització: aportacions i crítiques d'un paradigma analític	20
3. OBJECTIUS, PREGUNTES I METODOLOGIA	35
PART SEGONA: DIMENSIONS DE L'EXPANSIÓ I INTEGRACIÓ COMERCIAL.....	41
4. L'EXPANSIÓ DE LA XARXA COMERCIAL DEL PORT.....	42
4.1 Crisi i transformació de les relacions exteriors de Barcelona	42
4.2 Ampliació i diversificació de la geografia comercial del port de Barcelona.....	47
4.3 Geografia dels vincles comercials a inicis dels anys seixanta	49
4.4 L'ampliació cap a l'est.....	54
4.5 Els anys noranta: auge expansiu de la geografia importadora	70
4.6 La fi dels esquemes comercials del segle XIX?	77
4.7 Conclusions	82
5. LA DISTRIBUCIÓ GEOGRÀFICA DE LES RELACIONS COMERCIALS.....	86
5.1 Introducció	86
5.2 La concentració dels tràfics per regions i països.....	91
5.3 La transformació del transport marítim i la seua distribució desigual	100
5.4 Les relacions entre la distribució de l'arqueig i la composició dels tràfics	108
6. LA INTEGRACIÓ DEL COMERÇ MARÍTIM DE BARCELONA EN ELS CICLES INTERNACIONALS	124
6.1 Els cicles econòmics moderns	124
6.2 La influència dels cicles internacionals en el comerç exterior espanyol i en l'activitat econòmica a Barcelona	127
6.3 Els cicles exportadors del port català en el context internacional.....	128
6.4 Sincronies i determinants exògens de les importacions barcelonines.....	135
6.5 Conclusions	152
PART TERCERA: MOTORS DEL CREIXEMENT DEL COMERÇ PORTUARI	155
7. EL PORT REGIONAL: BARCELONA EN EL SISTEMA DE RELACIONS COMERCIALS DEL PRINCIPAT.....	156
7.1 Introducció	156

7.2	Una llarga trajectòria de formació del mercat domèstic català.....	158
7.3	El comerç barceloní amb el rerepaís a mitjans del segle XIX.....	160
7.4	La posició de Barcelona en el sistema comercial català.....	164
7.5	Els efectes del desplegament de la xarxa ferroviària.....	173
7.6	El port de Barcelona en el comerç exterior català.....	184
7.7	Conclusions.....	189
8.	TRANSFORMACIONS AGRÍCOLES, COMERÇ EXTERIOR I INTEGRACIÓ.....	191
8.1	Viticultura i comerç exterior en el tercer quart de segle.....	192
8.2	Efectes sobre la demanda importadora i l'articulació de les relacions exteriors.....	197
8.3	La inserció en els mercats internacionals de vi abans de la fil·loxera.....	207
8.4	Boom exportador i sobreproducció: la integració en el mercat mundial de vi.....	222
8.5	La crisi finisecular i la reestructuració productiva i comercial en l'agricultura catalana.....	238
8.6	Conclusions.....	252
9.	COMERÇ INDUSTRIAL I INTEGRACIÓ DE MERCATS.....	255
9.1	Indústria i globalització comercial.....	255
9.2	Model d'industrialització regional i creixement del comerç exterior.....	258
9.3	La convergència de preus en diversos renglons de la importació industrial.....	265
9.4	Conclusions.....	271
10.	EL PORT COLONIAL: SORGIMENT I TRANSFORMACIÓ D'UNA PEÇA CLAU DE L'ESTRUCTURA COMERCIAL BARCELONINA.....	273
10.1	Imperialisme i globalització: una introducció al debat.....	273
10.2	El rerefons antillà de l'expansió comercial catalana a les dècades centrals del segle.....	278
10.3	Els anys seixanta i setanta: continuïtats, conjuntures adverses i transformacions.....	288
10.4	El model del comerç colonial de finals de segle.....	301
10.5	La reestructuració de la xarxa comercial després del "desastre".....	313
10.6	Conclusions.....	320
11.	CONCLUSIONS.....	322
	BIBLIOGRAFIA.....	329
	ANNEX 1.....	352
	ANNEX 2.....	387

PART PRIMERA: INTRODUCCIÓ, MARC TEÒRIC, OBJECTE I METODOLOGIA

1. INTRODUCCIÓ

Entre els anys 1914 i 1918, en el marc de la devastació generalitzada i el caos que assolaren Europa durant la Gran Guerra, l'economia catalana va viure “una época fantàstica, un sueño portentoso en el que todos los negocios fueron prósperos, constituyendo una auténtica orgía de ganancias” (citada en Nadal, 1982). La neutralitat espanyola en el conflicte i la paralització de les principals economies europees, bolcades en els esforços bèl·lics, van generar oportunitats de negocis immillorables: per a l'agricultura cerealística castellana, per al comerç i els serveis marítims, i per a gran part de la manufactura. L'estímul havia de ser especialment sentit per una indústria de béns de consum, com la del Principat, que es trobava en hores baixes (Carreras i Tafunell, 2004).

Tanmateix, l'esplendor dels negocis fruit d'una situació tan excepcional, duraria ben poc, donades les dificultats per reinvertir i modernitzar l'estructura industrial: els beneficis extraordinaris van desaparèixer ràpidament enmig de la depreciació de les divises durant la postguerra. De fet, els desequilibris econòmics d'aquests anys, havien de tenir impactes polítics significatius en el futur immediat, començant per la crisi terminal del règim de la Restauració. La inflació galopant, derivada del sobtat augment de la demanda externa en conjunció amb les restriccions en l'oferta d'inputs productius, va disparar el conflicte social al voltant de la distribució dels excedents. Resulta difícil entendre la convulsa història política espanyola durant els anys vint i trenta sense tenir presents les derivades d'aquest curt cicle de prosperitat. Però les conseqüències tingueren, òbviament, un abast geogràfic molt més gran i implicacions encara més profundes. La guerra i el controvertit procés de reconstrucció van ensorrar per complet el sistema d'intercanvis internacionals erigit durant les dècades prèvies, donant lloc a una fase de replegament nacional de les principals economies. L'ordre liberal de la *Pax Britannica* quedava tocat de mort.

Els anys daurats de la Guerra (o més bé de la neutralitat) posaven fi, així, a un llarg període d'internacionalització de l'economia catalana. Si bé una certa desconexió progressiva estava ja en marxa en les dècades prèvies, en forma d'una política fortament proteccionista, l'esmentada “orgía de ganancias”, constituí el vertader cant del cigne d'un cicle sense precedents pel que fa a l'obertura exterior i la participació en els intercanvis a escala internacional.

Anys després, un fabricant barceloní recordava, entre nostàlgic i cínic: “al recordar la crisis en proporciones verdaderamente alarmantes, surgió la *Providencia* en forma de horrible *guerra mundial*, y la industria consiguió ponerse de nuevo a flote” (citada en Nadal, 1982, pg 278). La sentència resulta significativa perquè expressa, de manera implícita, alguns dels elements que havien definit la història econòmica de Catalunya des de mitjans del vuit-cents: certa asincronia amb determinats esdeveniments i tendències d'evolució experimentats pels països de l'entorn; les limitacions del procés d'industrialització i les dificultats estructurals per penetrar en els mercats exteriors; els problemes gairebé

permanents en la balança comercial, i l'estreta connexió entre la sort de l'economia regional i les oscil·lacions del mercat mundial.

Aquest treball estudia, precisament, el procés d'inserció de Catalunya en aquest mercat mundial en formació, durant la segona meitat del que es coneix com a *segle XIX llarg*, aproximadament entre 1848 i 1914. En concret se centra en l'estudi del comerç marítim i del port de Barcelona: principal vincle (tot i que no l'únic) entre l'economia regional i els fluxos d'intercanvis mundials. Es tracta, per tant, de situar l'evolució de l'economia catalana durant una etapa clau de la seua història (la de la consolidació del procés d'industrialització i la transició a una societat moderna), en el marc del que diversos autors han batejat com la "primera globalització"; concepte que, com veurem, es presta a debat i a matisos importants.

El propòsit, en tot cas, és esclarir el grau de participació i les vies d'inserció del port català en una xarxa d'intercanvis que va anar guanyant densitat i adquirint una escala planetària, i analitzar-ne alguns dels factors explicatius, atenent a les línies de continuïtat i a les transformacions en la geografia comercial del Principat.

Convé abans que res, fer alguns aclariments i justificacions sobre els contorns de l'objecte d'estudi. En primer lloc, pel que fa a la temàtica. Si bé el comerç exterior (o més en concret, els tràfics marítims amb l'estranger) conformen l'eix central de la recerca, les pretensions van més enllà de la simple descripció dels fluxos o la composició d'aquests intercanvis. Es tracta d'ubicar-los en un procés més ampli, d'entendre'ls com a part d'una dinàmica general cap a la integració d'una vertadera economia mundial per primera vegada a la història.

Al llarg del període assenyalat, es va viure una expansió sense precedents dels fluxos econòmics entre països, regions i continents. Un complex de relacions que comprenia un ventall creixent de béns i serveis, però que va incloure també capitals, tecnologies i força de treball. De la mà de la consolidació del capitalisme i del modern sistema fabril, el mercat i les relacions de mercat van anar penetrant cada vegada més racons del planeta, interconnectant realitats productives diverses i sovint molt allunyades i donant una densitat mai vista fins al moment als vincles econòmics més enllà de l'àmbit purament local.

Un grau tan elevat d'obertura i interdependència justifica, al meu entendre, l'esforç per ubicar la història comercial i portuària en el marc de processos d'un abast més ampli. És clar, les històries locals i regionals mai no han estat històries aïllades, completament independents del seu entorn. Molt menys en el pla econòmic, l'àmbit per excel·lència dels intercanvis i connexions, competència i conflictes per rutes i recursos entre agències territorials. Però al llarg del vuit-cents, les relacions amb l'exterior adquiriran una presència molt més significativa i quotidiana; de ser una possibilitat passaran a ser una necessitat. El mercat mundial, una abstracció per a la majoria de la població, prengué una entitat diferent: condicionant les possibilitats d'èxit i les vies de desenvolupament; trasbalsant sovint la realitat econòmica diària amb les seues oscil·lacions. El que passava *a fora* era ara objecte d'atenció dels homes de negocis, pendents dels canvis de preus

internacionals, de l'evolució de les borses estrangeres, als avenços tecnològics a tómer o imitar. La premsa publicava quasi a diari informacions sobre l'estat d'ànims a places financeres situades a milers de quilòmetres, o sobre l'escassetat o abundància de matèries primeres en altres continents. A Barcelona, com a altres ciutats europees, empresaris i autoritats organitzarien fires i exposicions universals amb l'objectiu d'exhibir-se, i conèixer els avenços tecnològics que es produïen a altres països (sovint buscant també, transformar decisivament l'espai urbà). Obrers tèxtils i pagesos sentien immediatament les conseqüències d'una guerra als Estats Units, d'una crisi financera europea, de la fil·loxera a França.

La sort del complex productiu del Principat es jugava a les fàbriques del Pla de Barcelona o a les vinyes del país, però també i com mai, en els vincles amb l'espai colonial, en els camps de cotó nord-americans, en els mercats francesos o argentins, en les interaccions de la regió i del conjunt de l'economia espanyola amb els grans pols econòmics europeus. És per això que els processos d'integració (i desintegració) amb altres realitats econòmiques i amb les xarxes globals que les connectaven conformen l'obligat punt de referència per a un estudi seriós de la història portuària barcelonina.

La segona qüestió que cal aclarir té a veure amb el fet de focalitzar l'anàlisi en Barcelona i, en concret, en el port de la ciutat. Si l'estudi de les relacions exteriors de l'economia catalana té rellevància en si mateix, pel fet de tractar-se la regió capdavantera en les transformacions econòmiques a Espanya; un dels focus pioners de la industrialització europea, i un dels principals pols productius de l'Europa mediterrània; la decisió de centrar l'atenció en només una part d'aquestes relacions pot resultar més qüestionable. I més quan una dada clau per entendre l'època que ens ocupa és precisament l'arribada del ferrocarril. El desplegament de la xarxa ferroviària a Espanya suposaria un punt d'inflexió decisiu, en la mesura que permetia articular els intercanvis regionals i facilitava considerablement la penetració del mercat nacional i els intercanvis amb altres punts de la Península. A més, la connexió amb França va permetre, a partir del 1878, canalitzar-hi una part molt considerable dels intercanvis amb el país veí, una de les principals contraparts en el comerç exterior català (encara més, durant la vigència del tractat comercial del 1882, en un context definit la plaga de la fil·loxera al país veí). Per què, aleshores, posar l'èmfasi quasi exclusivament en el comerç marítim de la ciutat?

D'una banda, malgrat el paper decisiu que els ferrocarrils van jugar en la formació de les economies nacionals i en la seua integració a escala planetària, els ports van mantenir la seua posició central, com a nodes de la xarxa global d'intercanvis; d'interaccions que anaven més enllà del pla purament econòmic, en ser espais privilegiats de contacte cultural, circulació d'informació, moviments de persones o transmissió de malalties. És cert que, en comparació amb moments històrics anteriors, ja no monopolitzaven aquestes funcions, i així la premsa, el telègraf, les grans places financeres, els mercats internacionals de productes bàsics o els esmentats ferrocarrils, jugaren papers complementaris en un món travessat per la mobilitat global. Tant és així que es pot afirmar que "el segle XIX va ser l'Edat Daurada dels ports i les ciutats portuàries". (Osterhammel, 2015) De fet, a excepció d'unes poques capitals europees, metròpolis imperials de la fin

de siècle, la majoria de les grans ciutats de primer ordre ho eren: Londres, Nova York, Shanghai, Hong Kong, Buenos Aires, Bombai o Hamburg.

Barcelona no formava part de la selecta minoria de grans ports i ciutats globals del XIX; però era malgrat tot un dels grans ports de la Mediterrània, el principal port espanyol durant el període assenyalat, i evidentment, el node per excel·lència d'una dinàmica economia regional. El ferrocarril, si bé va afectar considerablement els tràfics marítims i, molt especialment, el dinàmic cabotatge mediterrani, no va alterar substancialment aquesta preeminència dintre de l'àmbit català. En alguns aspectes fins i tot va contribuir a reforçar-la, en facilitar les connexions amb el rerepaís i concnetrar-les encara més en la capital. De manera que el port barceloní havia de centralitzar en gran mesura les relacions exteriors del Principat, constituint de bon tros, el node principal de la regió amb els fluxos internacionals de mercaderies.

Un argument rellevant adicional en aquest sentit té a veure amb la complexitat de l'estructura comercial del port barceloní: el fet de concentrar una diversitat de funcions i d'enllaçar diversos àmbits geogràfics, en fa una bona síntesi de la multiplicitat de vincles implicats en el procés d'integració del mercat mundial. Així el port era un apèndix clau del procés d'industrialització però també servia un mercat urbà de consum i va exercir les funcions de port colonial per excel·lència durant la segona meitat de la centúria.

Per últim, un darrer apunt fa referència a la periodització escollida. Les sis dècades i escaig incloses en l'anàlisi, malgrat que amb un tractament diferent degut a la diversa disponibilitat de dades, permeten una panoràmica suficientment àmplia del procés d'integració de Catalunya a l'economia mundial capitalista. Engloben diversos punts d'inflexió (des de la política comercial lliurecanvista del Sexenni al gir proteccionista de finals de la centúria, des l'obertura del canal de Suez al *desastre* del 98), conjuntures crítiques significatives i alguns processos de duració relativament llarga, com la revolució dels transports o els anys centrals de la primera industrialització al Principat. A costa, això sí, d'una atenció obligadament menor als fenòmens de curta durada i les seues implicacions, i evitant un estudi excessivament detallat, que podria resultar feixuc per als propòsits plantejats que tenen un caràcter més bé de síntesi.

Pel que fa als anys triats per delimitar aquest període no s'han de prendre com a límits d'un període perfectament acotat, sinó com a moments indicatius. L'any de cloenda em sembla, queda justificat precisament pel seu caràcter de cesura històrica a tot Europa i per constituir una clara interrupció del gruix dels fluxos comercials internacionals previs.

Diversos són els motius que justifiquen la tria del 1848 com a any simbòlic d'inici d'aquest procés si bé, en alguns aspectes, pot rastrejar-se des d'alguns anys abans –amb l'inici de la industrialització i la transformació del comerç colonial, i en altres és lleugerament posterior. Des del punt de vista local, 1848 constitueix la data simbòlica d'arribada del ferrocarril a Espanya i Catalunya, amb la inauguració de la línia Barcelona-Mataró. A més d'aquest fet, representatiu d'una nova etapa del capitalisme al país, i de les possibilitats futures d'acceleració dels fluxos comercials, l'aranzel del 1849 suposava un gir significatiu a la política prohibicionista seguida des dels anys vint pels successius governs espanyols,

iniciant la tímida senda aperturista que hauria d'arribar al seu punt àlgid durant el Sexenni, però que es mantindria amb matisos fins la darrera dècada del vuit-cents cronològic. El 1848 va ser també l'any de l'Estadística de Barcelona, de Laureà Figuerola i de la darrera Balança Mercantil de la Junta de Comerç; raons que justifiquen també aquest punt d'arrencada, des del punt de vista de les dades. Però a més, si ens situem en una perspectiva internacional, els anys 1848-1914 coincideixen exactament amb el que l'historiador britànic Eric Hobsbawm va batejar com l'Era del Capital i l'Era de l'Imperi: és a dir, la fase de consolidació i expansió d'unes relacions socioproductives, una lògica econòmica i un ordre internacional nous, després del convuls parèntesi de guerres, revolucions i restauracions absolutistes que va acompanyar la crisi terminal de l'Antic Règim al món occidental. Ens trobem, per tant, davant una època suficientment coherent, extensa i densa des del punt de vista històric, com per situar-hi el procés de formació del mercat mundial, per més que aquest haja tingut certs precedents i arrels anteriors.

2. ESTAT DE LA QÜESTIÓ

2.1 Síntesi del context econòmic internacional

La segona meitat del segle XIX llarg va constituir un període marcat per un creixement econòmic sense precedents a escala mundial. La continuïtat del procés d'industrialització, que des del darrer quart del segle XVIII acompanyà l'ascens del Regne Unit a una posició de domini indiscutible sobre la producció mundial de manufactures i sobre l'economia internacional, permeté consolidar, en les economies més avançades del planeta, els patrons moderns de creixement. Aquest es distingia pel seu caràcter intensiu i sostingut a llarg termini, si bé puntejat per brusques interrupcions, cada vegada més lligades a situacions de sobreproducció de mercaderies, més que no a les antigues crisis d'escassetat. Els augments continuats de la productivitat, dictats per les pressions competitives i l'acumulació de capitals en forma de maquinària i infraestructures, permeteren trencar els obstacles que tradicionalment havien limitat les possibilitats d'expansió econòmica. L'increment de l'oferta de béns a preus assequibles (i sovint decreixents), provinents tant del sector secundari com també d'una agricultura en procés de ràpida modernització, van fer compatible l'expansió productiva i demogràfica, cimentant així l'ampliació dels mercats per a nombrosos rangs de productes (Kenwood i Loughheed, 1995; Zamagni, 2005).

Més important que la simple continuïtat de les tècniques i principis organitzatius de la revolució industrial britànica, va ser la seua extensió: a altres sectors, més enllà de la producció de teixits de cotó, i a altres països i regions. Quant a la difusió sectorial de la indústria, tot i que aquesta va ser gradual i no va esborrar immediatament les antigues formes de producció artesanal, la seua aplicació primerenca a la mineria i la siderúrgia permeteren el desenvolupament del sector clau de les indústries bàsiques. Potser de manera més decisiva, havien de facilitar, des de mitjans de la centúria, l'aplicació d'una *tecnologia d'aplicació general* com era la màquina de vapor, a l'àmbit dels transports; donant així un impuls clau a la circulació intranacional i internacional de mercaderies (Allen, 2013; Hobsbawm, 2014b).

El darrer terç del vuit-cents, a més, assistí a l'expansió del sistema fabril cap a sectors altament intensius en tecnologia, i dependents en un major grau de l'aplicació de la investigació científica a la producció. La Segona Revolució Industrial impulsà de manera destacada sectors com la metal·lúrgia, la construcció de maquinària, la química o la nova indústria elèctrica. Aquest procés va anar aparellat a la transformació institucional, organitzativa i financera de les empreses líders en els sectors punters, caracteritzades per les seues grans dimensions, l'ampliació d'activitats integrades en una mateixa estructura corporativa, i la creixent professionalització de la gerència empresarial (Chandler, 1988). Noves potències econòmiques, entre les que Alemanya i els Estats Units havien d'adquirir un clar protagonisme, disputaren el fins llavors indiscutit lideratge britànic en la indústria mundial; a partir de la mobilització dels seus avantatges

competitius (des dels nivells educatius i la superioritat científico-tècnica, a la riquesa en recursos naturals i l'amplitud dels seus vastos mercats interns), en el marc d'una decidida intervenció estatal orientada a protegir els sectors que lideraven el creixement i la innovació (Carreras i Josephson, 2010; Allen, 2013).

La difusió internacional del sistema fabril no va ser, en tot cas, completa i homogènia, ni molt menys. Europa Occidental, els Estats Units i, finalment, el Japó pogueren integrar-se de manera decidida en el selecte grup de les economies industrialitzades. Altres països, especialment a la perifèria mediterrània i oriental del continent europeu, confrontaren obstacles considerables, llastrats pel retard agrari i l'escàs desenvolupament institucional en àmbits com l'educatiu o el financer. La immensa majoria del món no participà de les noves oportunitats tècniques que brindava la industrialització o ho va fer de manera tardana i amb un grau de dependència exterior i unes dificultats competitives molt considerables (Zamagni, 2005; Williamson, 2011).

De tal manera, que la transformació productiva que provocà l'expansió del capitalisme industrial vuitcentista perjudicà notablement les economies i les condicions de vida d'àmplies regions del planeta. Especialment significativa va ser la trajectòria seguida pels antics centres mundials de la producció manufacturera, Xina i l'Índia. Els avantatges en costos de la indústria britànica, i en menor mesura europea, recolzats per la força política i militar de les principals potències derivaren en una radical transformació de la geografia productiva i empenyeren aquests països a un procés de desindustrialització i primarització. El domini de la indústria moderna afectà també els sectors manufacturers tradicionals d'altres indrets més enllà de Xina i el subcontinent indi: a l'Amèrica Llatina i l'Orient Mitjà, tot i que aquests havien tingut una rellevància internacional i una capacitat productiva molt menors. El 1830, el Regne Unit concentrava el 9,5% de la producció mundial de manufactures; França, Alemanya i els Estats Units representaven, conjuntament, una quota de l'11,1%. El 1860 aquestes quatre grans economies sumaven ja el 40% i arribarien, l'any 1913, a una quota del 68,6% de la producció industrial mundial. A elles caldria afegir, a més, altres economies europees de menors dimensions: Bèlgica, Suïssa, Itàlia o Rússia, entre 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 mundial (Bairoch, 1982). De fet, l'economia internacional victoriana estigué caracteritzada per un grau sempre creixent de desigualtat internacional en termes de renda per càpita i productivitat; en paral·lel a la desigualtat socioeconòmica a l'interior de la majoria dels països industrialitzats, que només a finals del període començà a minvar, per la pressió dels sindicats i la legislació laboral. Els efectes del modern creixement econòmic es saldaren en una redistribució a gran escala de la riquesa i les possibilitats econòmiques (Milanovic, 2016).

Però si la transformació revolucionària en la producció i en la seua distribució geogràfica va constituir un dels aspectes més remarcables de l'economia internacional de la segona meitat del segle XIX, tant o més definitori del període va ser el procés d'integració econòmica mundial. En primer lloc, el comerç exterior va créixer de manera agregada a uns ritmes i fins a uns nivells mai vistos; tant en termes absoluts, com en relació a la producció global, precisament en un moment marcat per la seua ràpida expansió. En els

cinquanta anys posteriors al 1820, les exportacions mundials es van multiplicar per 7,8. L'any 1913 representaven un valor (descomptada la inflació) 32,6 vegades més gran que el de nou dècades abans. Això representava un taxa de creixement mitjà anual del 3,8% al llarg de pràcticament un segle (Maddison, 1995). Tant els intercanvis entre els països europeus, que lideraven el comerç mundial, com els fluxos intercontinentals es multiplicaren i ho van fer de manera sostinguda; especialment a partir de la dècada dels setanta. Entre el primer any d'aquesta dècada i l'inici de la Gran Guerra, les exportacions dels Estats Units es van multiplicar per 7,7 (després d'haver decuplicat en el mig segle anterior). Les Argentines cresqueren un 784%, les australianes, 645% i les canadenques, 459%. La Xina i l'Índia, en canvi, van travessar un llarg estancament, fruit de les noves condicions de competitivitat internacional en diversos renglons de productes manufacturats. Tot i així, es mantingueren com a quarta i cinquena potència exportadora, respectivament (ibid.).

Conseqüentment es formà un complex entramat de denses xarxes d'intercanvi, que connectaven regions allunyades i marcades per perfils productius i realitats socioeconòmiques molt distintes. Les interaccions entre ports, regions econòmiques i països diversos es feren molt més recurrents i adquiriren una enorme rellevància per al funcionament del conjunt (l'economia internacional) i de la majoria de les seues parts (pols productius), cada vegada més dependents dels lligams amb l'exterior: per proveir-se de materials, aliments, maquinària o béns de consum, o bé per donar sortida a la seua producció (Osterhammel, 2015). Sota l'ampliació horitzontal i vertical dels intercanvis amb l'exterior, la divisió internacional del treball i s'aprofundí notablement, seguint la relació postulada per Adam Smith entre l'escala del mercat i les possibilitats d'especialització; tot i que no totes les economies concentraren la seua producció en uns pocs sectors (Crafts i Venables, 2003; Allen, 2013).

Ara bé, aquest augment del grau d'interdependència entre bona part de les economies del planeta no va ser un fenomen exclusivament quantitatiu, de simple creixement dels fluxos comercials. Des del punt de vista qualitatiu, les dècades prèvies a la Gran Guerra es caracteritzaren per la formació d'un vertader *mercat mundial*; si més no per a alguns productes clau. Tot i que, segons diversos autors (Brenner, 1977; Wallerstein, 1984; Flynn i Giráldez, 1995), és possible parlar de mercat mundial abans d'aquest període, si s'atén a la connexió entre les economies de diversos continents, amb diferents patrons d'especialització de la producció comercialitzada; la peculiaritat del segle XIX residia tant en les formes de funcionament i organització d'aquests intercanvis, com en el caràcter regulador que els mercats adquiriren en l'economia mundial. Els aspectes geopolítics o polític-militars, que històricament havien jugat un paper central en l'organització del comerç internacional, no desaparegueren per complet. Fins i tot es reforçaren en el darrer tram del període, en ple auge del modern imperialisme europeu. Però cediren gran part del seu protagonisme anterior als condicionants pròpiament econòmics. La productivitat; la competència en costos (i en qualitat-preu); la inversió productiva, i les forces d'oferta i demanda en general, adquiriren una centralitat inusitada en el funcionament de la producció i els intercanvis globals, en el marc d'un mercat creixentment (però mai

completament) autoregulat . Una proporció molt significativa de la població del planeta passà a ser molt més dependent del funcionament del mercat: de l'evolució dels preus, de les condicions de rendibilitat, dels cicles comercials i de les pressions competitives. El món, tot i que amb graus molt diferents en funció dels països o els sectors productius, passà de ser una societat *amb* mercat a una societat *de* mercat. Això havia de tenir implicacions decisives (Polanyi, 2016).

Des del punt de vista microeconòmic, la consolidació i expansió geogràfic de l'economia de mercat o, més precisament, del modern capitalisme, significava que la majoria de productors passava a ser dependent dels mercats per a la seua supervivència. Els nous empresaris estaven sotmesos a l'amenaça competitiva d'altres empreses i a la pressió per innovar, millorar l'eficiència, reduir costos i ampliar les seues vendes. Els petits productors, especialment al camp, eren cada vegada menys autosuficients, la qual cosa es traduïa en la necessitat de satisfer les seues necessitats bàsiques de consum a través del mercat. Així, les vendes ja no constituïen un complement (sovint importantíssim) de les economies familiars; per a una proporció creixent de les llars conformaven la via principal d'accés als mitjans de subsistència. El mercat de treball assalariat experimentà un creixement explosiu a través dels processos de proletarització i de l'increment demogràfic, donant lloc a àmplies capes de la població que depenien quasi totalment del treball per compte aliè per poder alimentar-se, vestir-se i tenir un sostre, entre altres necessitats bàsiques (Meiksins Wood, 2002; De Vries, 2009).

Per suposat, la vigència i l'abast d'aquestes noves regles de funcionament econòmic no va ser total. El creixement de la producció per al mercat i la subjecció de grans sectors de la població a les seues regles es juxtaposà durant gran part del període amb la persistència de l'esclavitud, de formes de treball semiforçat (als Estats Units, Brasil o Cuba, per exemple), d'estructures heretades del feudalisme (en regions de l'Europa Central i Oriental) o d'altres formes compulsives de treball (com en el cas d'Egipte, entre molts altres) (Beckert, 2016). Aquestes estructures institucionals i socioeconòmiques podien relacionar-se amb la producció per als mercats internacionals, però no operaven sota els condicionants de l'economia de mercat. Tanmateix, i en perspectiva de conjunt, les velles formes d'organització i explotació, i els mecanismes extraeconòmics que havien dirigit la producció precapitalista, anaren cedint pas a nous marcs de funcionament a escala microeconòmica, donant continuïtat als processos de canvi que venien experimentant-se especialment al Regne Unit i els Països Baixos des de feia més d'un segle (Brenner, 1976).

Aquestes transformacions de caràcter socioeconòmic tingueren impactes molt visibles en termes agregats. D'una banda, la major dependència del mercat de vastos estrats de la població amplià enormement la demanda potencial, i així els límits del creixement de la producció per al mercat i per als intercanvis, tant interiors com en l'àmbit internacional. De l'altra, sorgiren extensos mercats de factors que també s'internacionalitzaren (Hosbawm, 1988; Polanyi, 2016). Efectivament, una de les característiques distintives de l'economia internacional vuitcentista, en relació amb èpoques anteriors d'esplendor comercial, és que el creixement dels intercanvis de mercaderies anà acompanyat de

massius fluxos de factors i de noves vies d'influència recíproca entre els mercats de capital i treball de diversos països. Els grans corrents d'inversions i préstecs a través de les fronteres, els massius moviments migratoris de caràcter intercontinental (així com interns, en forma d'èxode rural), i la formació d'un camp global orientat a la producció per a l'exterior, foren les manifestacions més impressionants del sorgiment d'un mercat global de factors productius (O'Rourke i Williamson, 1999; Daudin *et al.*, 2010).

El creixement explosiu dels fluxos de mercaderies, treballadors i capitals es va veure impulsat per tota una sèrie de canvis transcendentals, que tant en l'àmbit tecnològic, com en el polític i institucional contribuïren de manera decisiva a l'articulació de l'economia internacional de la segona meitat del segle XIX. D'una banda, la revolució dels transports i les comunicacions, concretada en la ràpida difusió del ferrocarril, el vaixell de vapor i el telègraf, modificà radicalment la velocitat i l'amplitud de la circulació de persones, informació i productes. Els èxits assolits en aquest àmbit foren molt contundents i permeteren abaratir i multiplicar els intercanvis i generar un major grau d'interconnexió entre els diversos mercats locals i nacionals (Harley, 1988; Jacks, 2005). En un segon terme, cal esmentar l'avenç de les polítiques comercials lliurecanvistes, que modificaren la lògica tradicional en què havien operat els intercanvis entre països. Aquest progrés de l'obertura a l'exterior, de la retirada o reducció de prohibicions, controls i aranzels va ser unilateral, en alguns casos; imposat des de l'exterior, en altres, o fruit de negociacions bilaterals i acords diplomàtics; però conformà una de les clares tendències globals que caracteritzaren l'època victoriana. Tot i que no tots els països participaren en el mateix grau d'aquest procés, i malgrat que des de la dècada dels noranta algunes de les més importants economies europees iniciaren un retorn al proteccionisme, l'onada lliurecanvista que seguí a l'abolició de les Corn Laws britàniques el 1846, suposà en molts sentits una ruptura amb els vells esquemes mercantilistes (Fouquin i Hugot, 2016; Estevadeordal, 2003).

Però els aspectes polítics i institucional que acompanyaren l'expansió del comerç i la formació del mercat mundial anaren més enllà de la política comercial. La centúria que seguí a l'acabament de les guerres napoleòniques va estar caracteritzada per un context de pau entre els principals països del concert internacional. Les relacions pacífiques es veieren interrompudes de manera dramàtica en diversos moments: la Guerra de Crimea (1853-56), la Guerra de Secessió nord-americana (1861-65) o la Guerra Franco-prussiana (1870-71) van ser probablement els contraexemples més clars i sagnants. I evidentment, la relativa pau entre les grans potències econòmiques i militars, no pot ocultar l'agressivitat i l'expansionisme que caracteritzà l'actuació de moltes d'elles en altres continents. Però en molts sentits, es pot dir que el període va estar marcat per un nivell de conflictivitat bèl·lica a Europa i l'Atlàntic molt menor que en els segles anteriors, i sens dubte incomparable amb els enfrontaments que haurien de marcar bona part del segle XX. L'estabilitat del comerç i dels fluxos internacionals es veié així, molt afavorida pel nou context geopolític (Federico, 2008; Polanyi, 2016).

A més a més, els convenis, regulacions i organitzacions de caràcter interestatal visqueren un gran dinamisme. La seua multiplicació dotà d'un marc de major seguretat jurídica,

homogeneïtat en la informació (sobre quantitats, qualitats i preus dels productes, entre altres) i en general facilitats per a emprendre operacions comercials i inversions a través de les fronteres. El patró or és possiblement una de les manifestacions més exemplars i de major influència, d'aquest procés de creixent articulació institucional a escala global. Els seus impactes resultaren decisius per al funcionament de les finances, la inversió exterior i els mateixos intercanvis comercials (Dejung i Petersson, 2013;; López-Córdova i Meissner, 2003).

D'altra banda, i en un pla ben diferent, però amb una influència destacada en l'economia internacional i els fluxos de productes i factors, l'expansió imperialista europea, es saldés o no en ocupacions territorials directes, constituí un mecanisme decisiu per a l'obertura de nous mercats i per a la integració de noves regions i països a l'ordre econòmic internacional. Però evidentment, el nou imperialisme de finals de segle formà part també, i essencialment, de la competència entre estats i conglomerats econòmics nacionals i s'inscrigué, junt amb el gir proteccionista europeu, en una fase més bé marcada pel tancament (Gallagher i Robinson, 1953; Hobsbawm, 2014c).

Efectivament, les dècades prèvies a la Gran Guerra experimentaren una reacció generalitzada a les noves condicions econòmiques derivades de la creixent integració econòmica i de la formació del mercat mundial. La depressió finisecular, els problemes de l'agricultura europea i la tendència a la sobreproducció industrial marcaren un canvi de conjuntura en un món cada vegada menys dominat per l'economia britànica, i en què les grans economies nacionals mantenien unes relacions fortament competitives. La Primera Guerra Mundial, que les enfrontà, i els desordres econòmics que la seguiren, resultaren en la desestructuració de l'economia internacional victoriana. Posaren així fi a les seues regles centrals de funcionament i donaren lloc a una nova etapa en què les relacions econòmiques exteriors havien de tenir un pes quantitatiu i qualitatiu més reduït en les economies nacionals de la majoria de països (O'Rourke, 2019).

El període que correspongué aproximadament a la segona meitat d'un segle XIX que, en termes històrics, es tancà amb la Primera Guerra Mundial, constituí una llarga fase d'internalització, obertura comercial i articulació econòmica a escala mundial, com poques altres (Bairoch, 1976). És per això, que en dècades recents, i establint clares ressonàncies amb els processos econòmics del present, diversos autors s'han referit a aquest període com "la primera globalització" o "la globalització del segle XIX". Amb aquest concepte no sols s'han emfasitzat els paral·lelismes amb els processos econòmics característics de finals del segle XX i començaments del XXI; a més de remarcar la singularitat d'aquell període històric respecte cicles anteriors d'expansió comercial. El concepte de *globalització* aplicat a l'economia internacional vuitcentista conforma un vertader paradigma analític que estableix una prioritització dels fenòmens més rellevants i distintius, així com dels seus factors explicatius i conseqüències principals. A continuació exposaré de manera sintètica quins són els components més destacats d'aquesta exitosa conceptualització.

2.2 La primera globalització: aportacions i crítiques d'un paradigma analític

La literatura sobre la primera globalització va començar a desenvolupar-se als anys noranta a partir de dos influents grups d'economistes i historiadors econòmics articulats al voltant de dues figures prominents: Angus Maddison, a l'OCDE, i Jeffrey G. Williamson, al NBER¹. A partir de la crisi dels paradigmes basats en l'imperialisme per analitzar l'economia global que caracteritzà les dècades prèvies a la Gran Guerra i, consegüentment, de les explicacions d'arrel econòmica d'aquell conflicte; aquests autors desenvoluparen un conjunt innovador d'arguments, i reconceptualitzaren part de l'evidència existent sobre el funcionament de l'economia internacional victoriana (Tooze, 2015). Més enllà de les aportacions concretes i del model teòric que n'emergí, dues de les conseqüències principals d'aquesta orientació foren: I) el desplaçament de l'imperialisme i de l'estat, per la globalització (un procés de naturalesa fonamentalment econòmica) en la comprensió de les relacions econòmiques internacionals del segle XIX; II) l'establiment d'un joc de miralls amb el concepte emergent per explicar les transformacions econòmiques i polítiques posteriors a l'esfondrament del Mur de Berlín, caracteritzades per l'acceleració dels fluxos globals de capitals, el creixement dels intercanvis i la internacionalització productiva (ibid., Bairoch i Kozul-Wright, 1998).

Sachs i Warner (1995) definiren en un treball pioner algunes de les tesis centrals d'aquesta comparativa. En primer lloc, des de mitjans dels anys centrals del segle XIX, la reducció dels aranzels i la transformació dels transports i comunicacions estimularen el creixement del comerç exterior; uns intercanvis que havien de fomentar l'especialització productiva i discórrer sobre les línies fixades per les distintes dotacions de recursos entre països o regions. Aquestes relacions haurien tingut en el comerç entre economies industrials, d'una banda, i agràries, de l'altra, un dels seus eixos principals; fent possible així el creixement de diversos països especialitzats en l'exportació de matèries primeres de l'Amèrica Llatina, Àfrica i Àsia. En segon lloc, el sorgiment d'institucions orientades al millor funcionament dels mercats i a la garantia de la seguretat jurídica dels inversors, molt especialment l'adopció del patró or, donaren lloc a un llarg cicle expansiu de la inversió econòmica internacional. Els fluxos de capitals es dirigiren en gran mesura cap a diversos països en desenvolupament, jugant així una funció complementària de les relacions comercials. Contribuïren d'aquesta manera a generar una fase de creixement generalitzat i de difusió de la industrialització més enllà del seu nucli central al Regne Unit i l'Europa Atlàntica. La interrupció d'aquesta edat daurada del creixement i la internacionalització econòmica es degué fonamentalment a un conjunt de xocs exògens de caràcter polític: la Gran Guerra, l'auge de l'intervencionisme estatal i l'entrada en escena del primer estat socialista amb la Revolució Russa.

Aquesta però, era una explicació encara relativament superficial del desenvolupament de la globalització vuitcentista. En realitat, s'orientava explícitament a una discussió molt

¹ *National Bureau of Economic Research*, organització privada sense ànim de lucre dels Estats Units, considerada una de les principals en l'àmbit de la recerca i difusió econòmic.

més detallada sobre l'estat, les perspectives i les oportunitats de l'economia internacional de finals del segle XX. L'aportació més decisiva arribà amb el treball seminal de Kevin O'Rourke i Jeffrey Williamson (1999), que obrí un nou camp d'investigació; si bé seguint la senda d'aportacions anteriors de la mà d'autors com Harley (1980). Tres aspectes del model analític d'aquests autors mereixen especial atenció. En primer lloc, la definició de globalització. En segon lloc els factors explicatius i la lògica del procés. Per últim, els efectes econòmics i socials que hauria tingut.

Pel que fa a la definició de la globalització, O'Rourke i Williamson adoptaren una perspectiva que podríem caracteritzar de restrictiva. Si bé posaren de manifest la rellevància del creixement dels fluxos comercials, de les interaccions entre països i continents o dels moviments de treballadors i capitals, descartaren que aquestes dinàmiques foren per elles mateixes constitutives de la globalització econòmica. Sens dubte en podrien ser condicions necessàries, però mai suficients. Amb això, distingien aquest període d'auge dels intercanvis, d'aquells cicles d'expansió de les relacions exteriors que s'havien produït amb anterioritat al segle XIX. Quin era doncs l'element definitori d'aquest procés? Els autors posaren l'accent en la convergència internacional de preus: tant dels productes, com dels factors productius.

La lògica subjacent a aquesta prioritat analítica és senzilla. Partint del fet que els preus devien ser naturalment diferents en les distintes regions, en funció de les abundàncies relatives de recursos i del grau de desenvolupament de cadascuna d'elles, el manteniment d'aquestes diferències en el temps permetia que l'oferta, la demanda i les pressions competitives operaren de manera aïllada. El que és el mateix: diversos preus a escala internacional, per a un bé o factor productiu, implicaven l'existència de diversos mercats fragmentats. Per parlar d'un mercat unificat caldria corroborar l'existència d'un sol preu. És per això que la tendència a convergir dels preus vigents en diferents places assenyalaria el procés d'articulació econòmica i, en funció de la seua escala geogràfica, seria indicativa de la presència d'un procés de globalització.

Per suposat els desequilibris puntuals, les desviacions dels mercats locals respecte els preus mundials, no eren impossibles ni infreqüents. Però en presència d'un mercat articulat, aquestes haurien estat ràpidament reduïdes per l'arbitratge: la transferència de mercaderies de les regions o països amb preus baixos, envers aquells caracteritzats per preus més elevats. Així, tant la convergència en el nivell dels preus, com la reducció de la duració i amplitud de les seues oscil·lacions conjunturals, constituïen símptomes de la formació d'un mercat i de l'eficiència del seu funcionament (Jacks, 2006; Persson 2006). Les condicions més rellevants perquè això es produís eren l'homogeneïtat en els productes i l'existència de mercats altament competitius.

L'argument no era nou², però la seua centralitat en la definició del procés de globalització del vuit-cents tindria implicacions teòriques i analítiques decisives. En primer lloc, pel que

² Persson (2006), per exemple, remunta les primeres versions intuïtives de la "lei d'un sol preu" als fisiòcrates francesos. L'argument sobre la desaparició tendencial de les oportunitats d'arbitratge i de les diferències de preus en béns homogenis, a partir del funcionament dels mercats internacionals, està a la base de les teories de la paritat de

fa als factors explicatius de la integració econòmica internacional. L'èmfasi en la convergència de preus com a indicador clau de l'existència d'un procés d'integració dels mercats globals, implica que la primàcia explicativa d'aquest procés correspondria a la reducció de les friccions als intercanvis o costos de transacció. Dit d'una altra manera, la globalització seria el resultat de la davallada o eliminació d'aquelles barreres físiques o institucionals responsables dels possibles diferencials de preus entre mercats distints. El procés de reducció aranzelària i, encara més, la revolució dels transports, amb els seus efectes sobre els costos de moure productes entre punts llunyans i a través de les fronteres, haurien tingut el paper més destacat en el procés d'integració. Partint d'aquestes premisses, O'Rourke i Williamson (2002) han rebutjat explícitament la possibilitat de parlar de globalització en períodes històrics anteriors. L'expansió dels intercanvis internacionals, a mitjana o llarga distància, podria haver-se degut, en aquells altres casos, a creixements de la productivitat, a increments demogràfics o a l'establiment de noves relacions comercials. Però no hauria anat aparellada a la formació d'un vertader mercat mundial. De fet, donat que el comerç a llarga distància típic de l'Època Moderna estava protagonitzat per renglons en què no hi havia competència entre les regions del planeta implicades, i tenint en compte el pes d'els béns de luxe en aquells intercanvis, els seus efectes sobre el funcionament de les economies locals hauria estat molt limitat.

En canvi, les conseqüències de la integració dels mercats del vuit-cents haurien estat històricament molt més rellevants. Els impactes de la reducció dels costos de transport sobre els preus internacionals van fer que la competència en determinats renglons clau s'intensificara. Això va ser especialment clar en el cas dels cereals, però havia d'afectar molts altres productes agraris, minerals, i fins i tot les manufactures. D'aquesta manera, la convergència de preus forçà la majoria d'economies a especialitzar-se en aquells sectors o productes en què comptaven amb avantatges comparatius, o en què els preus exteriors els afavorien. Seguint el model de Heckscher-Ohlin, la base d'aquest procés d'especialització haurien estat les diferents dotacions de factors de producció que caracteritzaven els distints països. Així, aquelles economies que comptaven amb una abundància relativa de terra, s'orientaren a la producció agrícola de caràcter extensiu; els que gaudien d'una major abundància de capital en relació a altres factors, optaren per indústries capital-intensives, i aquells amb una major densitat demogràfica (relativa al capital o la terra disponibles), apostaren per activitats que requerien una gran inversió directa de treball humà (O'Rourke i Williamson, 1999).

Els efectes de la caiguda dels costos de transport i dels aranzels no es limitaren a la convergència de preus. Les menors barreres al comerç constituïren el principal estímul a l'expansió dels fluxos de mercaderies, en reduir tant el costos de l'activitat comercial, com els preus pagats als mercats de destinació (Jacks i Pendakur, 2010). De manera correlativa, els menors costos per a la inversió i la migració internacionals impulsaren els moviments de capitals i treballadors entre països i continents. Ambdós tipus de fenòmens, en el marc del procés d'especialització en marxa, haurien conduït a una relativa

compra. La convergència de preus s'ha aplicat també als estudis sobre els processos històrics d'integració dels mercats nacionals. Per al cas espanyol veieu: Garrabaou i Sanz (1985), Llopis i Sotoca (2005); Pascual (2015).

convergència també en les remuneracions (els preus dels factors) i en el nivell de riquesa per habitant; si més no en el marc de l'economia atlàntica (O'Rourke i Williamson, 1999).

El model interpretatiu de la primera globalització es podria sintetitzar doncs, a mode d'una relació causal relativament senzilla. El vincle explicatiu aniria de la millora en els sistemes de transport i els canvis institucionals favorables al comerç³ a la reducció dels costos de transacció; d'aquesta, a la convergència internacional de preus i a l'impuls als intercanvis basats en processos d'especialització seguint les distintes dotacions de recursos per països.

Aquesta interpretació de l'economia internacional de finals del vuit-cents ha rebut diverses crítiques i molts dels seus components han estat objecte de debat, fins i tot entre els mateixos autors que han contribuït a desenvolupar el paradigma historiogràfic. Les crítiques i debats es podrien agrupar en dos grans blocs, tot i que les fronteres entre ells poden ser poroses: aquells de caràcter teòric-conceptual i els de naturalesa empírica.

Dintre del primer grup, és necessari esmentar aquells autors que han discutit el concepte mateix de globalització; no sols (o no necessàriament) la seua aplicació a l'economia del segle XIX. Entre ells, és potser Justin Rosenberg (2000 i 2005) qui, des del camp de les Relacions Internacionals, però posant èmfasi en els aspectes econòmics, ha dirigit una crítica més frontal a aquest enfocament analític. Els seus arguments es dirigeixen fonamentalment a les teories sociològiques que explicaven l'adveniment d'una nova època quant al funcionament de l'economia, la societat i la política mundials a les darreries del segle XX. Però el caràcter històric i historiogràfic de la seua reflexió, incloent referències al context del vuit-cents, resulten pertinents. Segons aquest autor, el que ell anomena la *Teoria de la Globalització* seria fruit d'una conjuntura històrica molt precisa. Un moment marcat pel buit geopolític temporal derivat de la caiguda de l'antic bloc socialista i la ràpida reconfiguració del sistema internacional; així com per l'adopció d'un nou conjunt de polítiques macroeconòmiques en resposta a les crisis dels setanta i dels vuitanta. Rosenberg critica especialment les nocions de *desterritorialització* (o pèrdua de rellevància de la geografia), l'èmfasi excessiu en les imatges horitzontals i fluïdes de les xarxes per caracteritzar els vincles econòmics mundials, i la idea del retrocés de l'estat o de la sobirania davant l'emergència d'un mercat global. La idea de globalització postularia un procés de transformacions sense especificar els continguts concrets del seu resultat, ni la seua novetat històrica. Les principals tendències proposades per aquest corrent com a novetats de finals del segle XX, es remuntarien, de fet, almenys a la centúria anterior. La història del segle XIX demostraria la plena compatibilitat del funcionament d'un mercat mundial amb la presència d'estats sobirans (i imperis extensos), com també amb diversos sistemes d'articulació internacional possibles. Ara bé, el sorgiment durant el vuit-cents d'aquesta nova economia transnacional derivaria, no tant de les transformacions en transports i en comunicacions, com de l'adveniment del capitalisme industrial. La industrialització hauria erosionat les dependències i els lligams personals de caràcter

³ El debat sobre la diversitat de processos que hauria contribuït a abaratir i facilitar el comerç es presenta uns paràgrafs més endavant.

local, substituint-los parcialment per vincles de caràcter econòmic, mediatos pel mercat. Aquestes relacions necessàriament connectaven regions productives allunyades i amb diferents graus de desenvolupament, sense que això pressuposés un estímul a la convergència en termes de riquesa o nivell de productivitat; més bé al contrari. La suposada desaparició d'aquesta economia transnacional hauria estat exagerada en molts sentits, i respondria fonamentalment al canvi del context geopolític i el fi de la unipolaritat que havia definit el món victorià, almenys fins les dècades que conduïren a la Gran Guerra.

Amb alguns punts de contacte amb l'anterior i també en referència a la globalització dels segles XX i XXI, però des d'un enfocament més pròpiament econòmic, Linda Weiss (1997) assenjala que el creixement dels fluxos econòmics entre països hauria donat lloc a un procés de regionalització, més que no de globalització. Coincideix en aquest punt amb altres autors, que han palesat el sorprenent augment en la importància de les distàncies geogràfiques en el comerç i la inversió internacionals (Bethelon i Feund, 2008; Cowen, 2017). Weiss (1997, 2003) demostra també com el paper actiu dels estats, en la definició de models de desenvolupament i d'inserció en el mercat mundial, no hauria desaparegut ni perdut rellevància: simplement s'hauria produït un canvi en les estratègies i les formes d'intervenció.

Aquestes aportacions, si bé no estan referides directament al model presentat en paràgrafs anteriors, resulten rellevants perquè presenten clares coincidències amb la crítica efectuada per Bairoch i Kozul-Wright (1998), en aquest cas sí, al paradigma de la primera globalització. Els esmentats autors reconegueren, en primer lloc, l'extraordinari creixement de les interaccions i fluxos econòmics entre països que caracteritzà la segona meitat del segle XIX, i compartiren la necessitat d'una anàlisi específica d'aquest període d'internacionalització. Tot així, objectaren la preeminència atorgada als fenòmens de convergència (en preus i nivells de desenvolupament) i als aspectes purament de mercat en aquest procés. La inversió directa, la negociació de títols i emprèstits públics, la formació d'empreses transnacionals i el creixement dels volums del comerç exterior haurien constituït característiques més rellevants d'aquell procés d'integració.

Pel que fa a les relacions comercials, el seu creixement no s'hauria donat tant seguint línies de clara especialització, com en base als intercanvis entre economies industrialitzades i uns patrons geogràfics molt regionalitzats, a excepció del cas particular del Regne Unit. D'altra banda, l'expansió comercial difícilment podria respondre a la reducció dels costos de transacció i, sobretot, a la caiguda de la protecció aranzelària, ja que aquesta tingué una duració molt limitada en el temps i no coincidí, en general, amb les fases de major creixement del comerç exterior⁴. Per últim, per entendre el funcionament i l'evolució de l'economia internacional en les dècades prèvies a la Primera Guerra Mundial, l'atenció al paper dels estats, de les coalicions polítiques i contextos institucionals, i dels mecanismes d'intervenció econòmica seria imprescindible. Quelcom

⁴ Aquests arguments ja havien estat avançats en el treball clàssic de Bairoch (1976) i, de fet, són coneguts en la literatura com la "paradoxa Bairoch".

que, segons els autors, és habitualment negligit en els recomptes històrics de la globalització vuitcentista (ibid).

Des d'una perspectiva molt diferent, André Gunder Frank (2002), posà en dubte tres idees centrals del treball d'O'Rourke i Williamson. La primera d'elles, el confinament al segle XIX del procés de globalització i de formació d'un mercat mundial. Segons Gunder-Frank (1998), la globalització comercial seria una realitat molt anterior (de mil·lennis d'existència) que consistiria fonamentalment en la generalització dels esquemes de de comerç triangular entre distintes regions econòmiques del món. Aquests esquemes d'intercanvi haurien fomentat la divisió del treball, el comerç multilateral i la formació de complexes cadenes d'intercanvi a llarga distància. En aquest punt, coincideix amb les aportacions d'altres teòrics de l'Escola del Sistema-Món com: Abu-Lughod (1989), que posa l'accent en el comerç entre grans regions econòmiques diferenciades i comprenent diversos continents com a element constitutiu de la globalització, o Wallerstein (1979, 1984), que ha focalitzat els seus arguments en la generalització de la divisió del treball internacional sota el domini del capital comercial europeu, així com en la formació de cadenes productives. La diferència entre ells residiria, entre altres, en la periodització proposada per cadascun per al procés de globalització, que Abu-Lughod dataria a partir de la *Pax Mongolica*, i Wallerstein, des de l'arribada dels europeus a Amèrica. O'Rourke i Williamson (2002), pel seu compte, ha criticat aquestes caracteritzacions per ser incapaces d'identificar la novetat històrica de la integració dels mercats al segle XIX. La segona proposició discutida per Frank està molt relacionada amb l'anterior. Es tractaria de l'èmfasi excessiu en la convergència de preus com a element definitori de la integració, ja que aquests processos afectaren molts pocs productes i foren incomplets. A més, seria possible identificar exemples de convergència de preus anteriors al vuit-cents. La tercera i última crítica, es refereix a la convergència en els nivells de desenvolupament i renda per càpita fruit d'aquests procés. O més bé, a les limitacions d'una anàlisi cenyida exclusivament a les economies d'Europa Occidental i els Estats Units; ja que la divergència entre aquestes economies i la resta del món està suficientment demostrada per al segle XIX (Pomeranz, 2009; Milanovic, 2016). Això limitaria la validesa analítica del seu model explicatiu, basat en les dotacions relatives de recursos i en el paper complementari entre comerç exterior i fluxos de factors productius (Frank, 2002).

Per últim, Flynn i Giráldez (2004) han expressat també el seu desacord amb la idea segons la qual la globalització s'hauria iniciat al segle XIX. L'anàlisi d'aquest procés requeriria de l'estudi dels aspectes tant quantitius com qualitius del procés d'integració i de les seues conseqüències. Però els teòrics de la globalització del vuit-cents s'haurien basat només en els primers, deixant de banda les transformacions que en els fluxos internacionals i les economies implicades es produïren en segles anteriors. Com a model alternatiu, plantegen que la globalització va començar amb la fundació de Manila com a *entrepôt* espanyol el 1571. En aquell moment s'haurien activat per primera vegada els intercanvis directes entre tots els continents del planeta, generant transformacions decisives en les diverses societats implicades en els nous sistemes de comerç a llarga distància. Aquests autors demostren l'existència d'una convergència de

preus “seqüenciada” a escala intercontinental en el mercat de la plata en dos llargs cicles, durant l'Època Moderna. Contra l'objecció que els fluxos de plata constituïren una eixida de capitals per compensar els dèficits comercials entre Europa i l'Extrem Orient, addueixen l'existència de remeses molt rellevants d'or i coure (altres metalls amb naturalesa monetària en el moment) en la direcció inversa i, de fet, en el marc d'un sistema multilateral d'alta complexitat. De manera que els fluxos de metalls no conformarien operacions purament dineràries, ni mecanismes per saldar descoberts en la balança per compte corrent; sinó un vertader intercanvi de mercaderies. Consegüentment, la plata no sols hauria estat l'eix d'articulació d'un sistema de comerç multilateral que comprenia les principals regions poblades del planeta, sinó un exemple pioner de convergència de preus entre mercats distants. En aquesta discussió, De Vries (2010) ha pres una posició intermèdia: distingit entre una globalització suau (com a procés) i una globalització forta (com a estadi), la segona de les quals correspondria específicament al segle XIX. Però ha discutit alguns dels arguments desenvolupats pels teòrics de la primera globalització en el sentit que el sistema de companyies comercials propi del mercantilisme es traduïa en una concentració del poder de mercat que bloquejava les possibilitats d'anivellament en els preus del comerç intercontinental.

Pel que fa als debats de naturalesa més empírica, que no qüestionen directament el paradigma analític de la primera globalització, es poden dividir al seu torn en funció de l'aspecte o component del model a què fan referència:

- **Periodització.** Existeix un considerable debat sobre les dates exactes que emmarcarien la integració dels mercats mundials. O'Rourke i Williamson (2002) han apuntat a l'existència de convergència en els preus internacionals del blat des de la dècada del 1820. Tot i admetre que per a altres productes rellevants, com la carn, aquest procés va ser molt més tardà, consideren que la rellevància del blat en les economies vuitcentistes justificaria parlar de globalització des de finals de les guerres napoleòniques. Harley (1980, 1988), en canvi, ha situat l'inici d'aquestes tendències a partir de la dècada del 1870, en un moment de plena implantació de les noves tecnologies del transport. En un estudi densament documentat, Chilosi et al. (2013), han demostrat l'existència d'un procés progressiu d'integració en els mercats de cereals entre distintes regions i ports europeus, en marxa des de mitjans del segle XVII i condicionat més per factors purament geogràfics, que per les fronteres polítiques. Les diferències de periodització són importants, perquè poden referir-se a distintes interpretacions sobre els processos més representatius de la globalització, com també tenir implicacions sobre els factors causals considerats. Així, si bé per a la majoria d'autors, l'inici de la Primera Guerra Mundial suposà el final de la primera globalització, DeJung i Petersson (2013), atenent a la dimensió institucional de la integració econòmica, han proposat un arc temporal que aniria del 1850 a la crisi del 1929.
- **Convergència de preus.** Persson (2002) discuteix que l'evidència permeti parlar sobre un procés d'anivellament realment significatiu en els preus del blat dels dos costats de l'Atlàntic. De resultes de la seua anàlisi, ha advertit sobre els perills derivats de la

comparació entre béns suposadament homogenis, però caracteritzats, en realitat, per diferències significatives de qualitat. En una altra línia, Coleman (2007) ha posat en dubte la possibilitat de considerar com a símptoma d'un procés d'integració entre dos mercats la convergència estadística dels preus, quan no existien fluxos rellevants de comerç entre ells, o els intercanvis amb tercers eren més significatius: la tendència a igualar-se podria reflectir simplement l'existència d'un arbitratge triangular o la influència d'altres mercats.

- **Factors explicatius de la integració i el creixement comercial.** Tot i que la revolució dels transports ha tingut en general prioritat com a explicació fonamental de la integració del mercat mundial del vuit-cents, aquest és un dels aspectes que més discussió a suscitat. Harley (1988) atribueix als vaixells de vapor i al ferrocarril el rol principal en aquest procés. Mentre que O'Rourke i Williamson (2002), d'una banda, i Fouquin i Hugot (2016), de l'altra, han apuntat a les transformacions prèvies en la navegació de vela, o a diversos canvis institucionals: la fi dels monopolis comercials, en el cas dels primers, i els pioners passos cap a la reducció aranzelària de finals de la dècada dels 1840. Altres estudis han situat els canvis decisius que estimularen la integració del segle XIX, en aspectes polítics i institucionals. Autors com Estevedeordal et al. (2003) han privilegiat el paper dels desmantellaments aranzelaris i acords comercials de la segona meitat de la centúria. A més d'això, el patró or (López-Córdova i Meissner, 2003); el context de pau entre les principals potències europees en el segle posterior a les guerres napoleòniques (Federico, 2008); el context polític i diplomàtic de determinats intercanvis (Jacks, 2006) o la difusió del telègraf (Steinwender, 2014) conformarien altres explicacions possibles al fenomen de la integració.
- Una segona derivada d'aquest debat s'ha centrat en les causes que explicarien, no ja la convergència de preus, sinó el creixement del comerç internacional. Pascali (2017) ha assignat a l'expansió de la navegació a vapor un rol preponderant en la multiplicació dels intercanvis. Diversos treballs de David S. Jacks amb altres coautors han ofert explicacions no sempre concordants sobre el distint rol dels transports, les barreres al comerç en general i el creixement econòmic com a motors dels intercanvis internacionals.⁵
- **Efectes del procés d'integració.** La noció segons la qual la reducció dels costos de transacció hauria derivat en patrons d'especialització comercial i productiva en base a les dotacions relatives de factors, ha estat també qüestionada per diverses aportacions.

⁵ Segons Jacks i Pendakur (2007), la revolució dels transports marítims no hauria tingut un efecte significatiu en el creixement dels tràfics comercials. Jacks et al. (2009) atribuïren al creixement econòmic un rol més important que el de la reducció en els costos de transacció per explicar la globalització comercial. Un treball posterior de Jacks i Novy (2011), en canvi, arriba a resultats oposats: els costos de transacció (entre ells, de manera destacada els de transport) explicarien la major part del creixement dels intercanvis internacionals de la segona meitat del segle XIX. Corley et al. (2017) han criticat la metodologia emprada en els dos darrers treballs pel fet de derivar els costos de transport de les diferències entre el comerç observat entre països i un volum de comerç bilateral corresponent a una hipotètica situació d'equilibri sense friccions al comerç. Més enllà dels possibles raonaments circulars i dels possibles biaixos derivats d'aquest procediment, els autors no haurien tingut en compte les diferències en l'estructura productiva i els possibles processos d'integració vertical.

Brown (1995) per exemple, ha emprat el cas d'un mercat tan rellevant en el període, com el dels teixits de cotó, per exemplificar la necessitat d'atendre als processos de diferenciació, competència en qualitat o els esforços destinats a la comercialització, a l'hora d'analitzar aquells exportadors que es desviaren amb claredat de les prediccions dels models teòrics de Heckscher-Ohlin. Crafts i Venables (2003), aplicant els models de la *Nova Geografia Econòmica*, han indicat que, si bé en un model teòric abstracte, la supressió de totes les friccions a la circulació de productes, capitals i persones podria eliminar les diferències en el nivell de productivitat i en la complexitat de l'estructura productiva, en realitat la simple reducció (però no desaparició) d'aquestes barreres constituí un estímul per al sorgiment d'economies d'escala localitzades en l'espai i processos d'aglomeració. Així, la integració dels mercats durant el segle XIX hauria derivat en un reforçament de les diferències geogràfiques quant a productivitat i complexitat, més que no en processos d'especialització.

- En relació amb això, i pel que fa a la qüestió de la convergència en la remuneració dels factors i la riquesa per habitant, el mateix Williamson (2011) ha dedicat un estudi complet als efectes de divergència, en el sentit de clar empobriment, que acompanyà la integració econòmica en bona part dels països de la perifèria. Allen (2013) ha assenyalat les dificultats de bona part de les economies agràries més exitoses del moment, per mantenir sendes de creixement sostingut en dècades posteriors, evidenciant, per tant, la feblesa de les bases de desenvolupament basat en l'exportació de productes agraris. Meissner (2014) ofereix un recull bibliogràfic sobre el debat al voltant de la relació entre obertura comercial i creixement, conclouent que, si més no per al segle XIX, les conclusions són ambigües; però tot sembla apuntar a una forta correlació positiva entre aranzels i creixement econòmic.

En resum, doncs, la noció de primera globalització ha conformat un paradigma historiogràfic tan polèmic com fèrtil en l'anàlisi de l'economia internacional de les dècades prèvies a la Gran Guerra. Tanmateix, si bé el corrent d'estudis que originà ha partit d'una sèrie de premisses i focus d'atenció comuns, no es pot parlar d'un consens complet al voltant de qüestions crucials per a la seua caracterització, com són: la periodització del fenomen, les seues causes més destacades i una part dels seus efectes. No és la meua intenció fer aportacions conclouents en aquest sentit. Però, donat que els models analítics descrits succintament, i amb tots els seus matisos, suposen un marc de referència per a l'estudi del comerç exterior en la segona meitat del segle XIX, àmbit principal d'interès d'aquest treball, considere convenient fixar un cert posicionament teòric al respecte, a mode de punt de partida.

En primer lloc, em sembla que una part de les crítiques de fons, de caràcter teòric o conceptual, recollides en els paràgrafs anteriors, són raonables i plantegen debats pertinents. En relació amb aquells autors que apunten a l'existència d'una economia globalitzada o en procés d'integració abans de la Revolució Industrial, és indiscutible que ofereixen elements per interpretar les línies de continuïtat entre diverses formes

d'articulació de l'economia internacional; com també per situar en un context més ampli les transformacions econòmiques i tècniques que donaren a llum a les societats del segle XIX i les seues interconnexions. És més difícil decidir fins a quin punt aquests processos previs d'interconnexió conformaren una vertadera globalització. Es tracta més bé una qüestió semàntica, de definicions. Amb tot, l'excessiva flexibilitat amb què aquestes interpretacions permetrien aplicar el concepte (exemplificada per l'economia global de diversos mil·lennis d'història, de Frank (1998)) en redueix el potencial analític i obscureix, al meu entendre, les singularitats de l'economia internacional victoriana. Continuitats i semblances a banda, és difícil negar que aquesta expressava unes estructures socioeconòmiques i unes regles de funcionament qualitativament diferents. Almenys en bona part dels països i regions implicats; sens dubte en les economies que lideraren el procés d'unificació i expansió del mercat mundial, plenament insertes o en procés de transició cap a l'economia de mercat i el capitalisme industrial.

Quant a les crítiques que plantegen la inadequació de la idea de globalització per reflectir els processos d'expansió de les relacions internacionals, és difícil no compartir part de les seues puntualitzacions: sobre la concentració regional de les relacions comercials i financeres; la persistent importància de la geografia malgrat el creixement d'una *economia de fluxos*, o el paper actiu de l'estat en aquestes dinàmiques. Tot i així, en les pàgines que segueixen empraré el concepte de globalització com a sinònim d'internacionalització econòmica i articulació dels mercats mundials. Més enllà de la seua exactitud o de les seues possibles evocacions, la noció és d'utilitat per reflectir un moment històric de creixents interconnexions i d'ampliació dels intercanvis a escala mundial. També, evidentment, per establir un cert diàleg amb els debats i aportacions més rellevants en la literatura recent.

Dit això, em sembla necessari apuntar algunes mancances i aspectes problemàtics del model interpretatiu esbossat, ja que orientaran part dels resultats i plantejaments que presentaré al llarg d'aquest treball. He d'avançar, això sí, que la meua pretensió no és ni molt menys discutir-los tots ells en profunditat, ni presentar una esmena a la totalitat del marc conceptual proposat entre altres per O'Rourke i Williamson.

L'historiador africà Frank Cooper (2001) ha establert un interessant paral·lelisme entre les teories de la globalització i de la modernització, distingint les implicacions associades al terme a partir dels seus dos components: *global*, al que associa una pretensió de coherència i universalitat en la caracterització del fenomen; i *-ization* que connotaria una direccionalitat o teleologia. Sense pretendre reproduir ací els seus arguments, la distinció em permetrà presentar els aspectes problemàtics que, al meu entendre, deriven de l'aplicació de l'etiqueta de globalització al període estudiat en aquest treball.

En primer lloc i precisament respecte a la *globalitat* del fenomen. Tot i que cap dels estudis referenciats entra a analitzar a fons la qüestió, la idea de globalització per referir-se a la formació del mercat mundial transmet una impressió de coherència i universalitat del procés. Però és evident que no totes les economies s'insertaren en el mateix grau en l'economia global, ni participaren de la mateixa manera i amb iguals oportunitats en la

seua configuració i expansió. Les possibilitats de connexió als fluxos de mercaderies (i capitals) foren lògicament molt distintes, les oportunitats d'inserció en el mercat global no estigueren distribuïdes de manera homogènia ni igualitària. No es tracta tant dels efectes que la integració dels mercats provocaren en el desenvolupament de les distintes economies; tot i que ambdues qüestions estan parcialment relacionades. Sabem que, en aquest segon sentit, els impactes foren molt diferents i hi hagué clars guanyadors i perdedors (Williamson, 2011). Però les possibilitats de participació en els mercats mundials depengueren de nombrosos factors: la capacitat exportadora, l'amplitud del mercat interior, la complexitat de l'estructura productiva, la densitat de les xarxes mercantils o la dotació d'infraestructures serien alguns dels més obvis. També, i per raons similars, les influències exteriors sobre els mercats locals foren distintes. Això es relaciona estretament amb l'anàlisi de Massey (2010) sobre la present globalització i les desiguals possibilitats d'aprofitament de les tecnologies i oportunitats en què aquesta es basaria. Connecta també amb el concepte de "posicionalitat" desenvolupat per Sheppard (2002). Aquest autor argumenta que, en una economia orientada als fluxos, a les tradicionals categories de lloc, escala i xarxa, caldria afegir aquesta darrera dimensió que donaria compte de les posicions relatives de ports, ciutats i regions en cadenes i fluxos més amplis, i de la seua capacitat d'influència sobre ells a partir d'una certa dependència de la trajectòria. Això exigeix, al meu entendre, una major atenció a les connexions concretes, als diferents components dels entramats comercials que caracteritzaren les unitats que s'inserien en el mercat mundial (singularment, els ports i les regions econòmiques), així com les relacions i equilibris entre aquests components. Per ser més concret, és molt difícil entendre els processos d'inserció al mercat mundial per part d'un determinat territori, sense analitzar quins mercats i vincles constituïen les seues relacions externes.

D'altra banda, continuant amb la qüestió de la globalitat, és també clar que el fenomen privilegiat en les anàlisis dels autors referenciats, la convergència de preus, no es donà de la mateixa manera ni amb igual intensitat en tots els països o mercats locals. Tampoc, per suposat, en tots els productes. La convergència era doncs un procés producte-específic, i país- o port-específic. Cosa que depenia, entre altres coses, de l'esmentada *posicionalitat*. Però, evidentment, el ventall de condicionants va ser necessàriament molt més ampli. En aquest sentit, em sembla que reduir exclusivament els processos d'integració a un sol indicador pot simplificar en excés la realitat de l'economia internacional del segle XIX, així com els mecanismes d'inserció de les seues parts constitutives. Se'n derivaria que aquelles economies locals o regionals que experimentaren una menor convergència no es veieren impactades per l'articulació dels mercats mundials i el funcionament de les relacions econòmiques internacionals? Tot i entendre la importància crucial de la formació de preus reguladors mundials i dels seus impactes sobre el funcionament de les distintes economies, posar només l'accent en la convergència d'un o pocs preus pot limitar la comprensió del fenomen. D'una banda, les pressions alcistes o (de manera probablement més decisiva) baixistes sobre els preus locals podien operar sense que això és traduït en una tendència sostinguda a l'acostament al nivell de preus internacionals. De l'altra, em sembla que diverses

dimensions addicionals del procés d'expansió comercial vuitcentista, sovint negligides per part de la literatura recent, conformaven aspectes essencials de la integració econòmica i expressaven singularitats respecte fases anteriors. Per exemple: el creixement dels intercanvis no suposava a priori una diferència significativa amb altres fases precedents d'expansió comercial. Però el nivell assolit, tant en termes absoluts com en relació a una producció creixent, el seu caràcter generalitzat i sostingut o la seua composició podrien representar diferències substantives: en la mesura que pressuposaven l'aparició d'un vast contingent de consumidors, especialment en els renglons de béns salarials i d'accés popular.

De manera similar, la possible sincronització dels cicles i conjuntures comercials, no era tampoc aliena a les noves característiques sistèmiques, específiques de l'economia que anà consolidant-se al llarg del segle XIX: com la creixent rellevància dels mercats internacionals de capitals o les noves crisis de sobreproducció. El mateix es podria dir respecte a la formació de cadenes productives i la ràpida ampliació d'unes xarxes comercials orientades a la demanda d'inputs del sistema fabril (amb la consegüent explosió dels fluxos de matèries primeres). Si bé és cert que Hopkins i Wallerstein (1986) han insistit en la rellevància dels processos d'integració vertical i de la formació de cadenes globals de mercaderies al llarg de l'Època Moderna, la seua centralitat en el funcionament dels principals pols productius i en l'estructura de l'economia internacional representava més que una simple continuïtat. En qualsevol cas, cal recordar que, com hem vist, també les experiències d'anivellament de preus a escala internacional del segle XIX tenien precedents⁶ i això no nega la seua nova centralitat en el mercat mundial que emergí en les dècades prèvies a la Gran Guerra.

Aquests aspectes conformen un primer conjunt d'objeccions o matisos als models explicatius de la primera globalització. El segon conjunt, com he avançat, fa referència no a la globalitat i homogeneïtat del fenomen, sinó a la lògica del procés mateix d'integració; essencialment als seus factors explicatius.

Més enllà dels debats que he tractat de sintetitzar en paràgrafs anteriors, sobre el possible grau de contribució d'uns o altres fenòmens a la globalització, que és matèria de contrastació empírica, la rellevància històrica de la majoria dels factors proposats pels autors esmentats és, en general, difícilment discutible. El context de relativa pau entre les grans potències, el sorgiment d'una miríada d'institucions internacionals o la formació de blocs monetaris internacionals, suposaren clars punts de ruptura amb el passat. Més encara l'expansió del lliurecanvisme, per més que aquesta fóra limitada (en les zones econòmicament més avançades) en el temps i l'espai. Quant a la transformació dels sistemes de transport i comunicacions, la seua contribució a la circulació ofereix clars paral·lelismes amb la de la industrialització en l'àmbit productiu. El rol d'aquests elements en el procés d'integració econòmica mundial pot ser ponderat, requereix probablement de matisos i anàlisis detallades, i no sempre tingué un caràcter unívoc: com ha mostrat

⁶ A banda de les referències oferides anteriorment, els mateixos O'Rourke i Williamson (2009) han dedicat un article a la qüestió.

Bairoch (1976), per exemple, pel que fa a les reduccions aranzelàries. Tot i que en apartats posteriors tractaré d'analitzar-ne parcialment els seus efectes, no tindria sentit negar la seua rellevància ni el fet que, en conjunt, formaven part d'una dinàmica que empenyia en la direcció d'accelerar i abaratir els tràfics i multiplicar les connexions amb l'exterior.

Ara bé, deixant de moment de banda la convergència de preus respecte a la que ja he introduït alguns matisos, centrar l'anàlisi de la globalització comercial en la reducció de les barreres al comerç no em sembla completament satisfactori. En el cas de la revolució dels transports per exemple, l'aspecte que ha rebut major atenció, atribuir-li la principal responsabilitat en l'expansió dels intercanvis i l'articulació del mercat mundial podria pecar de cert determinisme tecnològic. Més encara quan, com mostren Jacks i Pendakur (2007), els costos de transport foren en gran part endògens: dependents de la interacció entra la demanda de serveis de transport i de la capacitat disponible en funció de rutes. Igualment, Graffe i Brautaset (2006), apunten a les influències que el creixement del comerç tingué en els nòlits en un altre sentit: segons aquestes autores, la reducció dels costos de transport obeí també en gran part a les economies de xarxa i, per tant, al mateix creixement dels intercanvis entre determinats ports i a la diversificació productiva dels seus hinterlands. De manera més general, el focus gairebé exclusiu en les barreres al comerç sembla donar per fet que, en absència de barreres, el comerç exterior es produiria i assoliria el seu màxim potencial (independentment de com es calcule). De manera implícita, el comerç exterior i la integració de mercats són percebuts com una tendència permanent, *ahistòrica*, a l'espera de ser alliberada dels obstacles que la constrengien. Es tractaria d'aquella "propensió natural" a l'intercanvi, de què parlava Adam Smith. Tanmateix, i malgrat la llarga història dels intercanvis entre regions i països, les aportacions clàssiques de Polanyi (2016) posaren en dubte la *naturalitat* d'aquesta propensió.

En els estudis sobre la globalització vuitcentista es troba a faltar, doncs, les referències a l'oferta i la demanda que constituïrien les dues cares del comerç internacional. Per ser justos, O'Rourke i Williamson (2002) han insistit que el creixement del comerç exterior podria obeir a increments de la productivitat i de la població o altres xocs *exògens*, però ho han diferenciat de la situació al segle XIX, corresponent al que consideren: "trade expansions driven by the integration of markets [...] e.g., the central manifestation of globalization, commodity price convergence" (ibid., pg. 1). Cal introduir dues precisions al respecte. En primer lloc, aquest plantejament passa per alt el fet que el segle XIX va ser testimoni de la massiva expansió de la producció per al mercat i el consum a través del mercat. Si bé, aquests processos havien començat abans en algunes regions del món, i especialment a Anglaterra, els Països Baixos i algunes zones d'Amèrica del Nord, seria al llarg d'aquella centúria que el procés de mercantilització adquirí un ritme i un abast inusitats (De Vries, 2009; Polanyi, 2016). Tant per la seua consolidació a l'Europa Atlàntica com per la seua difusió progressiva a la majoria de països del continent i a altres regions del món (Teschke, 2003; Hobsbawm, 2014b). Com hem vist abans, els mecanismes de mercat es generalitzaren i adquiriren una enorme centralitat. Gran part

dels actors econòmics passaren a ser-ne dependents i a interactuar-hi de manera permanent (Meiksins Wood, 2002 i 2004). En segon lloc, l'economia internacional vuitcentista no és caracteritzada per un augment sobtat de la productivitat i la població de caràcter més o menys exogen a les relacions comercials. La industrialització i l'expansió de les regles de funcionament del capitalisme donaren lloc, almenys en els països que lideraren l'articulació del mercat mundial i el creixement del comerç i la inversió internacionals, a allò que Kuznets (1973) definí com el creixement econòmic modern: intensiu, sostingut, transformador de l'estructura productiva i acompanyat d'una vertadera revolució en els règims demogràfics de les economies que l'experimentaren.

El sistema industrial, amb els creixents requisits de materials i inputs diversos, i donats els periòdics desajustos entre oferta i demanda de consum, havia de requerir vincles comercials entre el mercat intern i els mercats mundials. Però el nivell absolut i relatiu dels intercanvis no estava, és clar, predestinat a expandir-se irremeiablement i en tots els països. Les dimensions de les distintes economies, els seus patrons d'especialització, l'estructura aranzelària o la posició en el marc xarxes més àmplies havien de modular el pes relatiu i les dimensions absolutes d'aquestes relacions externes. Tanmateix, el fet que el context de major introversió generalitzada que seguí a la Primera Guerra Mundial derivés d'una profunda crisi del sistema internacional, de considerables reajustaments institucionals i geopolítics, i d'una completa transformació del grau i les formes d'intervenció dels estats en l'economia (a través de la regulació, la despesa i la gestió macroeconòmica i monetària, no exclusivament via aranzels) resulten simptomàtics del fet que la globalització responia a quelcom més que la (importantíssima) reducció dels costos de transacció (Polanyi, 2016).

Els aspectes lligats al paper del creixement de l'oferta i la demanda en la integració dels mercats, o si més no en l'augment dels intercanvis, posen de relleu dues absències significatives de la majoria de les anàlisis de la primera globalització: els mercats nacionals, d'una banda, els imperis i dominis colonials de l'altra. En relació a la primera absència, això resulta sorprenent pel fet que el segle XIX constituí el període per excel·lència en l'articulació dels mercats interiors, almenys en gran part de les economies avançades⁷. El que Pierre Vilar (1979) anomenà el pas de la nació mercantil a la nació mercat. Els casos alemany, italià o nord-americà són segurament els exemples més clars en aquest sentit. Però els intensos esforços en inversió ferroviària i les estratègies de protecció a la indústria naixent, entre molts més, conformaren altres aspectes d'aquest procés. Si bé es pot considerar que això només conferiria una complexitat innecessària a l'anàlisi de l'economia internacional i de la integració dels mercats externs, resulta difícil pensar aquestes esferes de l'articulació dels mercats i l'expansió dels intercanvis com a separades o independents. Pel que fa a la qüestió colonial i imperial, si bé alguns autors admeten que conformà un factor més en l'expansió del mercat mundial (Findlay i

⁷ En general les referències als mercats interiors s'han limitat a comparar els ritmes i graus de convergència dels preus entre places a dins i a fora d'unes mateixes fronteres polítiques. Veieu, per exemple: Jacks (2005) i Federico (2008). Evidentment, els mercats nacionals estan presents en els arguments sobre el gir proteccionista de finals de segle, però les connexions entre els processos paral·lels d'integració han merescut molt poca atenció.

O'Rourke, 2009), la majoria d'anàlisis s'han centrat en minimitzar el pes quantitatiu dels dominis imperials en les relacions comercials o les inversions exteriors de les principals economies europees⁸. Jacks (2009) ha posat de manifest la rellevància de la pertinença als dominis imperials per explicar els volums de comerç de determinats territoris. Tanmateix, sorprèn l'escassa consideració que ha rebut aquesta dimensió crucial per entendre el context geopolític de la globalització. En conjunt, aquestes absències reflecteixen potser aquelles mancances que apuntaven Bairoch i Kozul-Wright (1998): la limitada atenció al paper dels estats i de l'esfera política en general. No és casualitat, el focus en l'eliminació de barreres i la reducció dels costos de transacció deixa poc més marge al rol de la intervenció estatal, més enllà de les reduccions aranzelàries.

Fetes aquestes apreciacions generals, és necessari aclarir que les pàgines que segueixen no tractaran de discutir totes aquestes qüestions ni d'aportar evidències concloents per a la majoria d'elles. Tampoc construir un model alternatiu o complementari per explicar el procés de globalització. Això constituiria una empresa massa ambiciosa per a les possibilitats d'aquest treball. El que tractaré de fer és oferir una reconstrucció, necessàriament incompleta i amb mancances significatives, del comerç exterior del port de Barcelona en la segona meitat del segle XIX llarg, mirant d'establir un diàleg amb els plantejaments presentats. Es podria considerar un simple estudi de cas o un intent d'aplicar críticament el paradigma de la primera globalització a la història comercial de la capital catalana: node principal de l'economia regional, el principal port espanyol durant el període, i un dels més destacats de la Mediterrània Occidental i el sud del continent europeu. Amb aquest objectiu estudiaré, en primer lloc, algunes de les dimensions que conformaren, al meu entendre, el procés de globalització comercial tractant de clarificar-ne, en la mesura del possible, els principals factors explicatius. En segon terme, analitzaré els components més destacats de l'entramat comercial del port per extreure'n conclusions sobre com aquells factors que, de manera imprecisa, he anomenat d'oferta i demanda contribuïren a definir el procés d'inserció en l'economia internacional i a estimular el creixement dels intercanvis amb l'estranger.

⁸ Discutiré més a fons la qüestió, tot presentant un recull sintètic de la literatura al respecte, en el Capítol 10.

3. OBJECTIUS, PREGUNTES I METODOLOGIA

L'objectiu d'aquest treball és l'anàlisi del procés d'inserció del port de Barcelona en els mercats mundials durant la primera globalització, en 1840-1914. Es tracta, per tant, de situar el procés de creixement comercial de la segona meitat del segle XIX llarg, en el marc, d'una banda, dels processos integració econòmica internacional i, de l'altra, en relació amb les aportacions de la literatura recent sobre la qüestió. A partir de l'anàlisi del comerç marítim i, fonamentalment, dels intercanvis amb l'estranger, la pretensió del treball és estudiar l'evolució dels patrons de relacions comercials amb l'economia internacional i dels seus principals condicionants.

Dues són les principals àrees d'interès en aquest sentit. En primer lloc clarificar en quina mesura el port català participà de les dinàmiques d'integració i en el procés de globalització comercial. Això implica a més atendre a les distintes dimensions en què es traduí aquesta integració i el llarg cicle d'expansió dels intercanvis. En segon lloc, i sense pretensió d'assolir resultats unívocs al respecte, definir el paper dels principals factors que impulsaren l'ampliació i intensificació dels intercanvis.

Aquest objectiu general es tradueix en una sèrie de preguntes que han orientat la investigació:

- En quina mesura participà el port de Barcelona del procés d'integració dels mercats internacionals? Com definir aquesta integració i en què es traduí des del punt de vista del comerç?
- Quin tipus de connexions s'establiren amb l'economia internacional?
- Com evolucionaren els patrons d'intercanvi i quins en foren els principals determinants?
- Com influïren els principals factors considerats per la literatura: la reducció dels costos de transport i de les barreres aranzelàries?
- Quin paper hi jugaren els mercats colonials?
- I el processos d'articulació, creixement i transformació de l'economia regional?

Per tractar de respondre a les preguntes de recerca plantejades, he recorregut a l'anàlisi d'un conjunt de dades de naturalesa i origen diversos. L'enfocament adoptat en aquesta anàlisi ha estat bàsicament quantitatiu, incloent: construcció de bases de dades, estadística descriptiva, estudi de sèries temporals i, en menor mesura, anàlisis de correlacions i tècniques econòmiques senzilles.

El principal obstacle a l'hora d'encarar un estudi a llarg termini del comerç exterior resideix en la disponibilitat i qualitat de les fonts. Per a bona part del període estudiat, en concret 1862-1914, comptem amb les Estadístiques de Comerç Exterior. Aquesta font de caràcter oficial començà a publicar-se, amb dades referides al conjunt de l'economia espanyola, l'any 1848. Si bé inclogué en els seus primers anys informació sobre els volums i valors agregats dels moviments comercials de les diferents duanes, no seria fins el 1862 que començà a proporcionar informació desagregada per productes i, fins el 1887, per continents d'origen i destinació dels diferents fluxos.

Els avantatges que ofereix l'explotació d'aquesta documentació per a l'estudi del comerç són molt considerables, fins al punt que un treball de les característiques del que ací es presenta, simplement no hauria estat possible (o bé hauria tingut, per força, una naturalesa molt diferent) en la seua absència. Entre aquests avantatges cal comptar, en primer lloc, amb la continuïtat i la periodicitat anual, que permet la construcció de sèries, i l'anàlisi de cicles, conjuntures i ritmes de creixement: indicadors clau per una reconstrucció de la inserció en el mercat mundial i per l'estudi de l'evolució dels tràfics i els seus principals condicionants. El segon gran avantatge de la font és la seua riquesa informativa, incloent desenes de categories i productes distints. Fet que possibilita l'anàlisi de la composició del comerç i els seus canvis en el temps, de l'evolució comparada de les principals partides i grups de productes. A aquesta riquesa de dades sobre la composició dels intercanvis cal afegir-hi la informació sobre altres variables clau per a la comprensió dels fenòmens mercantils, com ho és la dels moviments de navegació, la càrrega i l'arqueig mobilitzats.

Ara bé, cal fer també paleses les limitacions i problemes d'aquesta font a l'hora d'abordar l'objecte d'estudi proposat. D'una banda, la seua publicació no cobreix els primers anys d'estudi, la qual cosa, a més de dificultar l'estudi d'algunes conjuntures destacades (com els anys centrals de la construcció ferroviària durant la segona meitat dels cinquanta i, per comparació, la fam de cotó als anys seixanta), impossibilita valoracions directes sobre les transformacions i la trajectòria al llarg de tot el període. Aquest és, en tot cas, un problema menor que afortunadament he pogut resoldre en part recorrent a fonts de caràcter local i d'incalculable valor, com la Balança Mercantil de la Junta de Comerç de Barcelona (1849) i l'Estadística de Barcelona, de Laureà Figuerola; més rics en detalls, fins i tot, que les estadístiques oficials posteriors, i que han fet possible l'establiment d'un punt de partida adequat a l'abast temporal de la recerca. A més de la cobertura temporal incompleta, un dels inconvenients de les Estadístiques de Comerç Exterior té a veure amb l'absència d'informació detallada per països d'origen i destinació dels tràfics dels diferents ports espanyols, en aquest cas, del de Barcelona. Com explicaré després, la significació que aquest tipus d'informació tenia per al projecte de recerca plantejat em va obligar a recórrer a una font de caràcter complementari que proporcionà el material empíric per a la segona base de dades en què es fonamenta principalment l'anàlisi.

Tanmateix, el principal problema de les estadístiques oficials de comerç no té tant a veure amb l'adequació als propòsits exactes de la recerca i als contorns de l'objecte d'estudi, sinó amb la qualitat de la informació. Ja als anys quaranta, Valentín Andrés Álvarez

(1943) afirmava: “nuestras estadísticas del Comercio Exterior, al menos las anteriores a 1930, están falseadísimas por el número y magnitud de los errores cometidos al fijar los valores de las mercancías, pudiendo afirmarse, sin caer en exageración, que no tenemos ningún conocimiento de la historia de nuestra Balanza de Comercio”. Apuntava com a principals causes d'aquest fet, que afectava especialment les valoracions monetàries dels productes, causes tals com: I) els retards en l'actualització de les valoracions assignades als diferents productes; II) la imposició dels mateixos valors a conjunt heterogenis de béns; III) les manipulacions lligades a les pressions proteccionistes que pretenien alterar a l'alça els recàrrecs pagats per determinades importacions, mitjançant l'alteració dels seus preus oficials (a partir dels quals es calculaven els aranzels efectius). Diversos autors han confirmat posteriorment aquestes afirmacions, tot tractant d'aportar estimacions més fiables i correccions de les estadístiques amb resultats no del tot coincidents; entre ells cal destacar els treballs de Prados de la Escosura (1982), Tortella i Tena-Junguito (2005).

Amb tot, els mètodes de correcció, en general consistents en el contrast amb les estadístiques comercials més fiables dels principals socis comercials d'Espanya, han possibilitat estimacions i correccions de caràcter agregat, per al conjunt de l'economia espanyola, però en cap cas per als tràfics vehiculats pels diversos ports. Per fer front a aquesta problemàtica, i als possibles biaixos analítics que en derivarien, he optat per una triple estratègia:

- L'ús preferent de les quantitats físiques de productes en l'estudi de les sèries temporals. Com ha explicat Carreras (1983), les imprecisions i biaixos sistemàtics en el cas dels volums dels diferents productes són molt menors que en les valoracions i es pot pressuposar un grau elevat d'exactitud en les estadístiques. De manera que quan ha estat possible, les anàlisis desagregades per categories o partides concretes, s'han efectuat seguint aquest criteri i convertint les dades a unitats homogènies (les del sistema mètric decimal), ja fóra a partir de la seua conversió directa o d'estimacions a partir de la relació quantitat-preu en anys consecutius si aquesta conversió era impossible⁹. Això ha implicat, en alguns casos, construir sèries en quantitats de productes no necessàriament homogenis; fet especialment problemàtic per a les importacions de teixits. En altres categories, la gran heterogeneïtat de productes i els canvis en el sistema de classificació i agregació (cas d'alguns químics i drogues) o la impossibilitat d'agregar les quantitats (en el cas dels béns de capital) han impedit efectuar aquestes operacions; raó per la qual he optat per treballar, quan era necessari, amb sèries en valor.
- L'elaboració d'una sèrie agregada d'importacions i exportacions deflactada a partir dels valors del 1910. En aquest cas, el mètode i l'any base per la deflació segueix el criteri emprat per Gallego i Pinilla (1996), que afirmen que els preus de les estadístiques del 1910 ofereixen una aproximació relativament precisa dels preus

⁹ Una explicació més detallada, tot assenyalant els casos que han requerit d'aquests procediments, a l'Annex 1.

reals. En aquells casos en què, per les raons esmentades, no comptava amb sèries per quantitats, he deflactat els valors partint de l'any base tot emprant altres índexs de preus. L'explicació més detallada d'aquestes operacions, dels índexs auxiliars utilitzats i de la cobertura aproximada de les categories incloses es pot trobar, junt amb les sèries resultants, a l'Annex 1. Per suposat, l'ús dels preus relatius del 1910 per a un període tan dilatat, i marcat per canvis molt considerables en la productivitat i la situació dels mercats internacionals ofereix els seus propis problemes: entre ells, sense dubte, els relatius a l'estimació dels saldos comercials. Però resulta preferible, al meu entendre, als errors atribuïts a les sèries oficials. En tot cas, he presentant totes dues sèries quan ha estat convenient. I he evitat derivar conclusions que podien resultar precipitades en vista d'aquestes limitacions.

- Per últim, en alguns casos, ni les dades deflactades ni la informació sobre volums físics d'importació i exportació proporcionaven una base adequada per l'estudi. Sobretot quan es buscava: I) estudiar la composició dels fluxos comercials en anys concrets; II) efectuar comparacions amb altres ports o amb el conjunt del comerç espanyol en diferents moments del temps; III) fer referència a la quota en valor d'un o més productes significatius en l'estructura comercial del port. En aquests casos he optat per emprar les sèries oficials, indicant les precaucions amb què han de ser interpretades. Tot i el marge d'error inevitable, aquest és menor en les dades de tall transversal que en les sèries temporals. En tot cas, al meu entendre, si es prenen amb cautela i sense forçar-ne les interpretacions, el risc d'imprecisió són preferibles a l'absència de dades.

Tot i que el focus de l'estudi està posat en el comerç exterior barceloní, en alguns punts de l'anàlisi resultava imprescindible emprar informació sobre els intercanvis amb la resta de Catalunya i Espanya, per tal de completar el quadre i copsar els vincles entre diferents àmbits geogràfics del complex mercantil de la ciutat. A tal efecte he fet ús també, tot i que molt més limitat, de les Estadístiques de Comerç de Cabotatge. Una font de característiques similars i idèntica periodització a la del comerç exterior, però que pateix també de problemes molt semblant pel que fa a la valoració. Segons Frax Rosales (1981), aquests problemes són fins i tot més greus en el cas del cabotatge, almenys per a la segona meitat del període estudiat, en emprar les estadístiques els preus oficials d'exportació del comerç exterior, encara més inexactes que els d'importació. Per tractar de sortejar aquets biaixos he optat per un criteri similar a l'esmentat anteriorment: prioritzar quan era possible les sèries i comparacions en termes de quantitats físiques, i emprar les valoracions sobretot en referència a quotes per productes i estructura de la composició en moments concrets del temps. En aquest cas, he evitat la feixuga tasca de construir sèries deflactades, donada la menor rellevància d'aquesta font per a l'anàlisi.

En conjunt, per tant, les Estadístiques de Comerç Exterior, junt a fonts complementàries com les esmentades per a finals dels anys quaranta i les sèries de cabotatge, han conformat una dels tres blocs de material empíric en què es basa aquest treball.

El segon bloc està conformat per una font complementària de caràcter més heterodox. Es tracta del registre d'entrades i eixides de vaixells pel port de Barcelona, publicat de manera diària a la premsa local. Per garantir la continuïtat (i per raons de facilitat de consulta exhaustiva) m'he basat, en concret, en els registres publicats pel Diari de Barcelona. Una explicació detallada de les característiques d'aquesta font, dels procediments emprats en la construcció d'una base de dades a partir dels registres, i la informació resultant es poden consultar a l'Annex 2.

La informació continguda en aquests registres és altament valuosa i complementa l'anàlisi de les estadístiques oficials. Tres són els aspectes de l'anàlisi que es veuen notablement enriquits per la incorporació de la informació extreta de l'esmentada font:

- La geografia del comerç, sobretot de les entrades (des d'Espanya i l'estranger), ja que la desagregació permet establir les rutes més freqüents amb ports d'origen i destinació dels vaixells i associar-hi productes, vaixells i comerciants.
- La navegació, donat que hi consten la bandera, el tipus i les dimensions de les embarcacions; les rutes i la seua duració (en els tràfics d'entrada).
- Els agents implicats en els tràfics, en contenir abundant informació sobre comerciants i consignataris de càrrega, associada a productes, rutes i vaixells.

No cal dir que la presentació de la informació i la seua abundància i dispersió, derivada del caràcter altament desagregat de les dades, desaconsella d'emprar aquesta font com a substitutiva de les estadístiques oficials, molt més fiables i sintètiques. A més, es presenta el problema lligat a les classificacions de productes i les imprecises (o inexistentes) quantificacions tant en termes de volums físics com de valor. En canvi, en els aspectes acabats de destacar, el seu ús permet enriquir i matisar els resultats proporcionats per les estadístiques, a partir de l'estudi de la geografia comercial a llarg termini, la transformació del transport marítim i la trajectòria de la comunitat mercantil, almenys d'aquells agents més estretament lligats al negoci d'importació en sentit ampli (incloent el cabotatge).

La construcció d'aquesta base de dades s'ha fet a partir de la combinació de mostres i extraccions completes dels registres per a diferents moments del temps. El resultat comprèn: I) dades sobre rutes, embarcacions, productes i comerciants per al 1850, 1865, 1880, 1895 i 1910, a partir de mostres aleatòries de més 300 vaixells per any arribats al port de Barcelona; II) mostres aleatòries per a 1860, 1880 i 1910 de més de 300 embarcacions sortides des del port; III) buidatges exhaustius per als anys 1860, 1865, 1870, 1875 i 1895 incloent-hi només origen, tipus i arqueig de les embarcacions i duració del viatge per als vaixells arribats al port. En conjunt, per tant, constitueixen una base de dades molt completa i rica en detalls que permet abordar les diverses dimensions esmentades: canvis en la geografia, la navegació i el sector mercantil.

Així doncs, Estadístiques del Comerç Exterior i registres dels moviments portuaris en premsa han ocupat el gruix dels esforços de construcció, processament i anàlisi

quantitativa de les bases de dades. Amb tot, els propòsits del treball exigien anar més enllà i combinar aquesta informació amb altres fonts que aportaren resultats sobre dimensions clau com els preus interns i internacionals, la demografia de la ciutat i el país, o la producció i el potencial productiu. Aquest conjunt molt més dispers de dades, conformen un tercer bloc en què m'he basat en fonts secundàries, elaborades per autors molt diversos que aniré referenciant quan s'escaigui.

L'anàlisi quantitativa d'aquest ampli i heterogeni conjunt de dades ha proporcionat la base empírica de la meua recerca. En conjunt, aquesta anàlisi m'ha permès una reconstrucció bastant completa de l'evolució i estructura del comerç exterior i dels seus principals components, i oferir respostes, provisionals però fonamentades, als interrogants plantejats en relació als estímuls i factors explicatius de les principals fases del procés d'integració de l'economia catalana al mercat mundial.

PART SEGONA: DIMENSIONS DE L'EXPANSIÓ I INTEGRACIÓ COMERCIAL

4. L'EXPANSIÓ DE LA XARXA COMERCIAL DEL PORT

4.1 Crisi i transformació de les relacions exteriors de Barcelona

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, generant canvis progressius en l'estructura de les importacions i estimulant la penetració catalana del mercat interior espanyol. La segona meitat del segle va assistir a la intensificació paral·lela de les vendes amb l'Amèrica hispana. De resultes del desenvolupament del comerç exterior, la marina de vela i la construcció naviliera experimentaren una sòlida expansió, i s'assentà una xarxa de cases comercials en diverses places europees i americanes (Vilar, 1966; Delgado, 1983 i 1992; Torras, 1995; Valls, 2003).

Segons les dades que proporcionà Vilar (1966) per a finals del segle, en concret l'any 1793, tres eren els principals pivots geogràfics d'aquest sistema de relacions: I) el comerç mediterrani¹⁰ (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 Països Baixos), mercats principals de l'aiguardent 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

¹⁰ Com a la resta d'aquest capítol, no incloc els tràfics amb França dintre 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 més endavant.

economies del nord i el centre d'Europa, consistents, a grans trets, en els intercanvis d'aiguardents i vins per fusta, cereals i bacallà.

Aquest sistema de 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 d'aquests esquemes. Si bé els fluxos comercials no es van interrompre per complet, la seua ràpida i perllongada contracció, junt als canvis decisius en l'*statu quo* internacional, bloquejaren els engranatges del creixement econòmic que havia conduït al desenvolupament de la incipient mecanització i modernització de la manufactura tèxtil, i a la consolidació d'un sector agrari altament comercialitzat (Fradera, 1987).

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; per la protecció davant la competència estrangera dels sectors productius més rellevants, i per la millora de les comunicacions internes (Fontana, 1988; Pascual, 1988). 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, havia de pivotar sobre Cuba (Fradera, 1987).

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 el segles XVIII i XIX, la principal potència sucrera 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 especialització (Le Riverend, 1985).

Tindrè ocasió de tractar més endavant els mecanismes del comerç colonial i la seua evolució en un capítol específic sobre el tema¹¹. A mode 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 dels 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 (Valls, 2001).

¹¹ Vegeu el Capítol 10.

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 que Valls (2003) ha anomenat el “cicle de l'aiguardent” va fer que el pes d'aquest països en les exportacions catalanes resultés molt minvat en comparació amb l'estructura comercial del segle XVIII. Així, segons *La 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 els tràfics des del nord del continent (bacallà i fusta) i a través del comerç mediterrani (carbó vegetal i manufactures, entre altres); donant com a resultat unes relacions altament deficitàries.

Així, 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 sobre els circuits comercials anteriors, presentava diferències més que significatives: coherents amb els desenvolupaments socioproductius que tenien lloc al Principat, i adaptats als canvis econòmics i geopolítics a escala internacional que marcaren les primeres dècades de la centúria.

El procés de reestructuració del sistema de relacions exteriors que seguí a la crisi del segle XVIII, així com els trets bàsics de l'entramat comercial resultant a mitjans del vuit-cents, ens són ben coneguts gràcies als treballs de Fradera (1987), Valls (2003) o Calosci (2007). Tanmateix, no disposem d'anàlisis globals sobre l'evolució de la geografia comercial del port de Barcelona al llarg de la segona meitat del segle XIX. Coneixem els canvis i tendències principals en la composició dels tràfics a llarg termini, en el marc de la consolidació del sistema fabril (Carreras i Yáñez, 1992). Comptem també amb estudis centrats en conjuntures o productes concrets, tals com: la fam de cotó; les entrades de cereals estrangers a partir dels anys vuitanta; el comerç colonial de manufactures previ a la definitiva independència de les Antilles i les Filipines; les pervivències posteriors d'aquests tràfics amb els antics dominis, o les exportacions de teixits de punt en els primers anys del segle XX (Sudrià, 1987; Prat, 2002, Carreras-Marín i Blasco, 2004; Llonch, 2007). Amb tot, no disposem de visions panoràmiques i a llarg termini, centrades en l'evolució de conjunt de la xarxa del comerç marítim exterior del port, en un període marcat precisament per l'expansió dels intercanvis mundials, l'obertura de nous mercats i la creixent articulació de l'economia internacional.

En les pàgines que segueixen oferiré una reconstrucció d'aquesta xarxa d'intercanvis entre les dècades centrals de la centúria i els anys immediatament anteriors a l'esclat de la Gran Guerra. Tenint en compte el clar predomini de les importacions en el comerç marítim de Barcelona, tant en termes de valor i volum, com de l'abast geogràfic dels tràfics, centraré l'atenció, especialment en les arribades de vaixells.

L'obstacle principal a l'hora d'estudiar els canvis en l'estructura de relacions exteriors del port de Barcelona deriva de la manca de fonts oficials amb suficient nivell de desagregació. Les Estadístiques de Comerç Exterior només oferien informació desagregada per països d'origen o destinació dels tràfics per al conjunt d'Espanya. Però l'economia espanyola presentava uns patrons d'especialització i creixement i, en conseqüència unes necessitats i uns vincles mercantils, ben diferents de les relacions externes catalanes. Altres estadístiques com la Balança Mercantil de la Junta de Comerç de Barcelona no tingueren continuïtat després de la fi d'aquesta institució el 1847 i no fan possible, doncs, una anàlisi de la trajectòria de l'entramat comercial del port barceloní a mitjà i llarg termini.

Per tractar de suplir aquestes absències, em basaré en l'anàlisi d'un conjunt de mostres i extraccions completes (per uns pocs anys) dels registres de vaixells entrats i sortits del port en diferents anys del període. Aquesta informació era recollida cada jornada pel *Diario de Barcelona* i altres publicacions de la premsa local, i incloïa dades sobre orígens, destins, tipus i dimensions de les embarcacions, productes i comerciants o consignataris¹². He d'avançar, això sí, que l'esmentada font no permet fer estimacions del volum o el valor dels fluxos de mercaderies; de manera que l'anàlisi ha de recolzar, fonamentalment, en les dades sobre la circulació marítima. Amb l'objectiu d'estudiar les principals variables de l'estructura comercial, he combinat, en l'extracció de les dades, buidatges complets de la informació disponible sobre els ports d'origen dels tràfics d'importació i sobre les la tipologia i dimensions dels vaixells arribats a Barcelona, amb mostres aleatoris que inclouen, addicionalment, informació sobre la composició de la càrrega d'algunes embarcacions.

Cal fer almenys dues apreciacions importants sobre la manera d'organitzar geogràficament la informació que presentaré en les properes pàgines. Els ports d'origen o destí dels vaixells que circularen per Barcelona no plantegen dubtes, de manera que no mereixen més comentari; a part del fet que els noms de les poblacions es corresponen amb els actuals, i que alguns d'ells no he pogut identificar-los¹³. Però la definició de "països", o més bé d'unitats polítiques, és més complexa i al mateix temps, necessària, si el que es vol és copsar la relativa internacionalització dels tràfics, l'ampliació del seu radi geogràfic i la seua evolució. Durant la segona meitat del segle XIX les fronteres es van modificar en diversos continents, fruit de guerres, processos d'unificació o de l'expansió imperialista. Això suposa un inconvenient considerable per a l'ús de les fronteres vigents en cada moment del temps, ja que uns mateixos vincles correspondrien a un nombre diferent d'unitats polítiques en funció del moment. A més, es planteja el dubte de com classificar els territoris colonials, tant els espanyols com les possessions de les potències europees. De manera que l'opció que m'ha semblat més raonable ha estat la de considerar les fronteres actuals a efectes de quantificació, amb l'objectiu de

¹² Per a una presentació més exhaustiva de la font i una explicació detallada del procés de construcció de la base de dades i de les seues principals característiques, avantatges i limitacions, consulteu l'Annex 2.

¹³ Per a la identificació dels ports els noms dels quals presentaven problemes de transcripció o bé dificultats d'assignació, he recorregut a la consulta de les estadístiques oficials de comerç d'aquell any, en què es recollien els ports d'origen i destinació dels tràfics amb el conjunt d'Espanya.

transmetre de manera més adequada l'abast i la possible diversificació geogràfica dels tràfics, tot i assumint-ne els inevitables anacronismes. El nombre de països que queda reflectit a les taules i gràfics que segueixen, per tant, no es correspon amb el d'entitats polítiques sobiranes o unificades en el moment estudiat. Si es tenen en compte les fronteres reals en el moment de produir-se els tràfics, el còmput seria lleugerament superior en els primer anys (abans de la unificació alemanya i sobretot, per la seua importància per al comerç català, la italiana) i inferior en els darrers anys del període estudiat. A més dels processos d'unificació italià i alemany, diversos ports es corresponien en el moment a estats o imperis diferents dels actuals: Colòmbia (ports panamenys), Prússia o l'Imperi Alemany (en el cas dels ports polonesos llistats per la font i de l'actual Kaliningrad), l'Imperi Rus (ports ucraïnesos, finlandesos i els actualment pertanyents a les repúbliques bàltiques); l'Imperi Austríac o Austro-hongarès (ports croates i algun d'italià); les possessions britàniques (com Malta, Canadà o la Índia), i l'Imperi Otomà (ports búlgars i romanesos, tot i que en aquest cas, la qüestió podria ser objecte de debat). He d'assumir, per tant, el biaix *presentista* i la pèrdua de matisos que es deriva d'aquesta decisió; problemes que, al meu parer, es compensen amb la possibilitat d'establir quantificacions globals a partir d'entitats homogènies en el temps, en lloc d'haver de recórrer a enumeracions incompletes o excessivament feixugues.

En segon lloc, l'agregació en grans regions, d'escala intermèdia entre estats i continents, té quelcom d'arbitrari en alguns casos. A efectes de clarificació convé concretar-ne la composició¹⁴ d'algunes que poden presentar dubtes. Així, Europa occidental comprèn: el Regne Unit, Països Baixos, Bèlgica, Portugal i França; l'Europa central: Alemanya i Polònia; Europa del sud i mediterrània: Itàlia, Malta, Croàcia i Grècia; Europa del nord: els països escandinaus, Finlàndia, Islàndia i les actuals repúbliques bàltiques, i Europa de l'Est: Bulgària, Romania, Rússia i Ucraïna. Pel que fa a l'Amèrica Central i el Carib, a banda de les illes i els països de l'istme, hi he incorporat Colòmbia, Veneçuela i Mèxic. L'aspecte més discutible d'aquesta agregació és, al meu entendre, la inclusió de França en la regió d'Europa occidental. Sobretot pel fet de ser Marsella un dels ports més destacats en les relacions exteriors de Barcelona. També perquè la majoria d'aquests ports i el gruix del tràfic barceloní amb o des de França es concentrà en poblacions del Golf de Lleó (malgrat que, amb el pas del temps, els fluxos des de ports com Le Havre o Rouen, anirien guanyant presència). Tot i així, he considerat que, des del punt de vista de la pertinença a una regió econòmica, aquesta classificació resultava més adequada, en correspondre's amb un grup conformat majoritàriament per economies industrialitzades i d'alta renda per càpita. A més, aquesta classificació, permet la separació dels intercanvis amb França d'un comerç mediterrani dominat pels tràfics amb Itàlia, de característiques ben diferents. A part del cas francès, resulta problemàtica també l'assignació de dos ports russos del Bàltic a la regió d'Europa de l'Est, tot i que en aquest cas, la seua importància global tant en tràfics com en nombre de ports és reduïda i, per tant, té un impacte molt limitat en els resultats presentats. I per últim, els ports marroquins

¹⁴ Es llisten només aquells països que corresponen en l'actualitat a ports apareguts a la font, no es tracta, per tant, d'una definició exhaustiva d'aquestes regions.

de la costa atlàntica, han estat englobats en la regió de l'Àfrica del Nord i Mediterrània, tot i que aquesta segona característica no els resulta escaient. En aquests casos, oferiré els matisos corresponents al llarg del text.

Com que la pretensió d'aquesta reconstrucció és analitzar la trajectòria de la geografia comercial en el context de l'articulació del mercat mundial i creixement dels intercanvis exteriors que va definir el període, he deixat fora de l'anàlisi, de moment, els tràfics amb el mercat espanyol; molt rellevants en el comerç portuari barceloní, especialment durant les dècades centrals del segle. Els resultats fan referència, per tant, als moviments del comerç marítim amb l'estranger.

4.2 Ampliació i diversificació de la geografia comercial del port de Barcelona

Partint dels trets esquemàtics del sistema de relacions exteriors de Barcelona a mitjans de segle XIX, a continuació em propose reconstruir l'estructura geogràfica canviant dels intercanvis marítims de la ciutat al llarg de la segona meitat de la centúria. He deixat per més endavant la informació corresponent als primers anys del nou-cents, atenent al fet que el canvi de segle (i sobretot, la independència de les colònies espanyoles econòmicament més rellevants) comportà transformacions substantives que convé estudiar per separat. Els resultats que presentaré a continuació corresponen a tres moments històrics ben diferents: 1860, 1875 i 1895.

Per poder efectuar una anàlisi acurada sobre la geografia dels tràfics, m'he basat en extraccions completes dels registres d'entrada, és a dir, incloent tots els vaixells arribats de l'estranger al port de Barcelona, segons els registres publicats a la premsa. Aquesta font no és exhaustiva, però tot i així es tracta de 1390 vaixells pel 1860; 1683, per l'any 75, i 1576, pel 95. És a dir, respectivament: un 75%, un 83% i un 60% dels vaixells entrats al port de Barcelona des de l'estranger, segons les Estadístiques de Comerç Exterior. Per contra, no he dut a terme extraccions completes de les eixides d'embarcacions, perquè no sols comptem amb molta menys informació; sinó que aquesta era en general poc sistemàtica en la font, es presentava de manera menys estructurada i, es veia condicionada per l'altíssima proporció de sortides en llast, que molt sovint es desviaven cap a altres ports espanyols per carregar-hi productes demandats pels mercats europeus (Carreras i Yáñez, 1992). En tot cas, com ja he indicat, les entrades tenien un preponderància molt clara en aquests tràfics: en volum i en valor, en percentatge de vaixells amb càrrega, i en l'abast geogràfic de les relacions. Una situació que es mantindria o, fins i tot, es reforçaria al llarg del període (íbid., Sudrià, 1983). Més endavant, complementaré aquesta anàlisi amb informació sobre l'estructura dels tràfics d'exportació obtinguda a partir d'un mostreig per a l'any 1880 i 1910.

La taula següent 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 a l'estructura d'aquesta xarxa

comercial, com als 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	<i>Nord i Mediterrània</i>	2	5	2	5	3	6
	<i>Nord-occidental</i>	1	1				
	<i>Golf de Guinea</i>					2	2
	TOTAL	3	6	2	5	5	8
AMÈRICA	<i>Central i Carib</i>	5	15	5	16	4	13
	<i>Nord</i>	1	6	2	8	2	9
	<i>Sud</i>	5	12	5	11	3	5
	TOTAL	11	33	12	35	9	27
ÀSIA	<i>Sud</i>			1	1	1	2
	<i>Sud-est</i>			1	1	2	4
	<i>Orient Mitjà</i>			1	2	1	3
	TOTAL			3	4	4	9
EUROPA	<i>Europa Central</i>	1	2	1	1	2	2
	<i>Europa de l'Est</i>			2	4	4	11
	<i>Europa del Nord</i>	5	21	4	26	6	18
	<i>Europa del Sud i Mediterrània</i>	4	25	2	25	3	24
	<i>Europa Occidental</i>	4	28	4	33	5	36
	TOTAL	14	76	13	89	20	91
No identificat					2		13
TOTAL		28	115	30	135	38	148
<i>Font: vegeu el text</i>							

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 aquell 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 dispars. No tots aquests vincles tenien la mateixa entitat, evidentment, com assenyalaré amb més detall al proper capítol. Molts d'ells es corresponien amb relacions més aviat perifèriques dintre de l'estructura comercial. 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 dintre de les fronteres de les seues respectives metròpolis. Aquests lligams abastaven quatre continents i un ampli ventall de grans àrees geogràfiques dintre d'aquells.

Tanmateix, l'eixamplament del perímetre del comerç marítim català que es veu reflectit a la taula, de manera molt 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 diferents moments històrics a que corresponien els punts de tall seleccionats..

4.3 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 al primer terç del segle (Tena, 2002; Vallejo Pousaa, 2018). Tot i que l'aperturisme 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 bé al contrari: havien permès (si no potenciat, almenys inicialment) un dinamisme importador, vinculat al desenvolupament industrial i la conquesta del mercat nacional. Tanmateix, aquest marc no tardaria en 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 industrial, com en els nivells de conflictivitat social a la ciutat i el seu entorn (Pascual, 1988).

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 al conjunt d'Espanya. Un esforç inversor que es traduï en requeriments molt substancials de materials i maquinària arribats des de l'estranger, afavorits per les rebaixes aranzelàries impulsades a tal efecte (ibid.).

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 aquells que es produïen entre ports amb vincles comercials molt nodrits i ben establerts (Marnot, 2011).

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. Les comparacions directes amb les dades de què dispose per al 1850 (i que presentaré amb més detall, en analitzar la composició i la concentració dels tràfics, en el proper capítol) no són recomanables, ja que en aquell cas es tracta d'una mostra que, per força, deixa fora alguns ports i potser també països. Ara bé, hi ha raons de pes per pensar que les relacions havien experimentat una certa ampliació des d'inicis de la dècada anterior. En passar de la mostra aleatòria de 357 vaixells per l'any 1850 als 1390 recollits a la font deu anys després, el nombre de països integrats en la xarxa d'importacions s'ha més que doblat i el nombre de ports s'ha multiplicat per més de tres: de 13 a 28 i de 36 a 115, respectivament. Aquest creixement resultaria a més coherent amb la tendència observada per als talls temporals posteriors i aniria en consonància amb l'increment experimentat pel comerç exterior en termes agregats, tant de valor com de volum.



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 vincles amb la regió nord-occidental del continent, consistien exclusivament en una arribada registrada: un vaixell francès procedent de Serra Lleona, probablement en direcció a Marsella. Ara bé, 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: El-Yadida, Casablanca i Tànger. La resta de nodes africans d'aquesta xarxa importadora foren el port algerià d'Oran, i el de Tetuan que, precisament el 1860, i per 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 distints 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'importació. Cal tenir en compte que, com ja he indicat, la regió d'Europa Occidental inclou els tràfics amb França: un total de nou ports, vuit dels quals estaven situats, de fet, a la costa mediterrània. Dels 25 ports efectivament assignats a la regió 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. Com anirem veient, la mirada de ports italians implicats en els tràfics amb la capital catalana, quasi exclusivament sota pavelló d'aquell país, conformaren 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 anteriorment, 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. Inclouent els vaixells amb origen en països com Mèxic, Haití, Veneçuela, Brasil, l'Argentina i l'Uruguai, caracteritzats per perfils d'especialització productiva ben diversos.

Però cal afegir-hi també 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 elles de pavelló espanyol. Un fet que testimonia la recuperació i la vitalitat de les relacions comercials amb l'antic imperi. El comerç americà, per tant, presentava una

complexitat major que aquells esquemes de comerç triangular que des de Cuba, connectaven amb el Con Sud, Mèxic i, sobretot, els Estats Units (Roig, 1929). Els fluxos d'importació des de punts molt llunyans de la costa pacífica, reflecteixen molt probablement, la persistència d'antigues relacions i estructures mercantils, a més d'uns lligams lingüístics, històrics i culturals que, a també a escala internacional constituïren un factor decisiu per explicar l'establiment i la vitalitat dels intercanvis bilaterals (Jacks, 2006). Malgrat estar molt dominats pel nexu colonial i les importacions cotoneres, els esquemes del comerç americà difícilment es poden reduir a aquests eixos. La diversitat de territoris d'origen de les importacions ultramarines reflectia 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 altres¹⁵.

La següent taula ofereix una aproximació als continguts d'aquest conjunt de relacions emprant el nombre d'anotacions¹⁶ registrades per cada país d'origen i producte com un indicador de la freqüència de les operacions. Com que en el buidatge d'entrades efectuat per al 1860 no he inclòs les càrregues de les embarcacions, hi presente les mostres dels dos anys més propers per al quals he realitzats mostrejos incorporant el contingut dels tràfics. Només he considerat els països presents en les dades del 1860, però hi afegit Guatemala i el Senegal com a possible aproximació a les importacions d'aquell any des de Mèxic i Serra Lleona, respectivament (tot i que podrien no coincidir, és clar). El problema d'emprar dades del 1850 i el 1865 és que no hi havia necessàriament una correspondència exacta entre les xarxes d'importació entre aquests anys i el 1860 (almenys que quedi recollida en les mostres aleatòries). Em sembla però que això no és especialment problemàtic quan del que es tracta és d'oferir una mínima noció dels continguts dels intercanvis que, molt probablement no patiren oscil·lacions excessivament brusques en el temps. Una excepció en aquest sentit, resulta molt influent: es tracta de la desaparició dels Estats Units de la mostra per a 1865. Tot i que les relacions no s'interromperen per complet, em sembla que aquest resultat estadístic recull adequadament la brusca contracció de les arribades des del que, habitualment, era un dels principals països d'origen de les importacions del port català. 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, Brasil i França (en primera posició), el Regne Unit, Mèxic i Equador. Entenent que això responia a una conjuntura excepcional (tot i que amb

¹⁵ Aquesta llista de productes es basa en la mostra extreta per al 1865 (veieu l'Annex 2 i més endavant en aquest mateix capítol), ja que l'extracció completa que he efectuat per al 1860 no comprén 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 fa versemblant.

¹⁶ Per anotació entenc cada vegada que en el producte apareixia assignat a un comerciant o consignatari, segons els registres publicats pel Diario de Barcelona.

efectes perdurables en el temps, com veurem més endavant), l'he descartat a l'hora de construir la taula.

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	Aiguardent	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				Rails		1
Dinamarca				Taulons		1
Malta				Cotó		1

Font: elaboració pròpia a partir de mostres aleatoris dels registres del Diario de Barcelona

Sense entrar de moment en el desigual grau de diversificació dels tràfics per països, la quarta i setena columnes ofereixen el nombre de productes¹⁷ diferents arribats de cadascun d'ells, segons el mostreig per cada any. Això dona una imatge sintètica de la complexitat de les relacions amb els diferents 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 bastant especialitzada pels diversos territoris. Combustibles, tints i drogues, fils, taules i dogues, ramats, productes colonials, aliments

¹⁷ 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 2 he anomenat partides i categories, referides a dos nivells diferents d'agregació: cada categoria inclou diverses partides, conformades al seu torn, per diversos productes distints. 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.

(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 de les estadístiques oficials, tenien un pes preponderant. Per suposat, el valor i el volum d'aquestes importacions era molt variable. 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. Des d'un punt de vista de conjunt, 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 què el port de Barcelona mantenia relacions més o menys intenses.

En resum, abans de la fam de cotó, el creixement industrial i els estratègics lligats amb les colònies, havia conduït a la integració del port Barcelona en una xarxa de connexions diversificada i geogràficament extensa. Una xarxa que comprenia lligats amb ports a curta, mitjana i llarga distància i 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 esperonava aquestes operacions comercials. Des de la perspectiva dels vincles concrets amb ports i països, la intensificació del comerç intraeuropeu que ha posat de manifest Bairoch (1974), i la proximitat a les principals economies del continent, d'una banda; els lligats 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.

4.4 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 dificultant per tant el funcionament de l'economia regional; és probable que el conflicte colonial incidís sobre la demanda d'importacions antillanes, compensant en part les dificultats estructurals que travessava l'economia sucrera, enfrontada a la competència de la producció de remolatxa europea (Piqueras, 1998).

La política aranzelària espanyola es trobava, a més, en una fase de signe aperturista, malgrat la suspensió de la polèmica base cinquena de l'aranzel Figuerola, aprovada aquell mateix 1875. Segons Serrano Sanz (1987), 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* i basada en la negociació d'acords bilaterals.

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 al Tractat Cobden-Chevalier (1860) constituïren l'etapa de major lliurecanvisme del segle XIX. Un aperturisme que entre altres conseqüències es traduí en l'obertura dels mercats europeus al flux massiu de cereals russos i americans (O'Rourke, 1997). 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* (Hobsbawm, 2014c).

A banda del marc institucional que regulava els intercanvis exteriors europeus, un altre factor habitualment destacat per explicar el creixement de les importacions de cereals, fou la ràpida transformació que travessaren 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, 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 oriental (Headrick, 1988). No és casualitat que els anys setanta hagen estat considerats per bona part de la literatura (Harley, 1988; Daudin et al, 2010; Pascali, 2014) l'inici 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 franco-prussiana i la culminació dels processos d'unificació alemany i italià havien modificat substancialment la geografia política i els equilibris del Vell Continent. Això havia de tenir també correlats de signe econòmic (com també comercial): especialment, l'emergència d'Alemanya com a potència productiva i financer de primer ordre a partir de l'impuls prussià.

És en aquest context general que cal interpretar bona part dels resultats observats a la taula 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 palesa, 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, que he incorporat a l'Europa

Occidental. 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'escocesos 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 en 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 (Le-Bouedec, 2006; Ducruet, 2015). La circulació des d'aquesta regió s'havia vist molt intensificada, com veurem més endavant: passant dels tres velers registrats el 1860, amb origen en Szczecin i Gdansk, a l'arribada d'almenys vint-i-cinc vapors i un veler; tots ells de pavelló alemany.

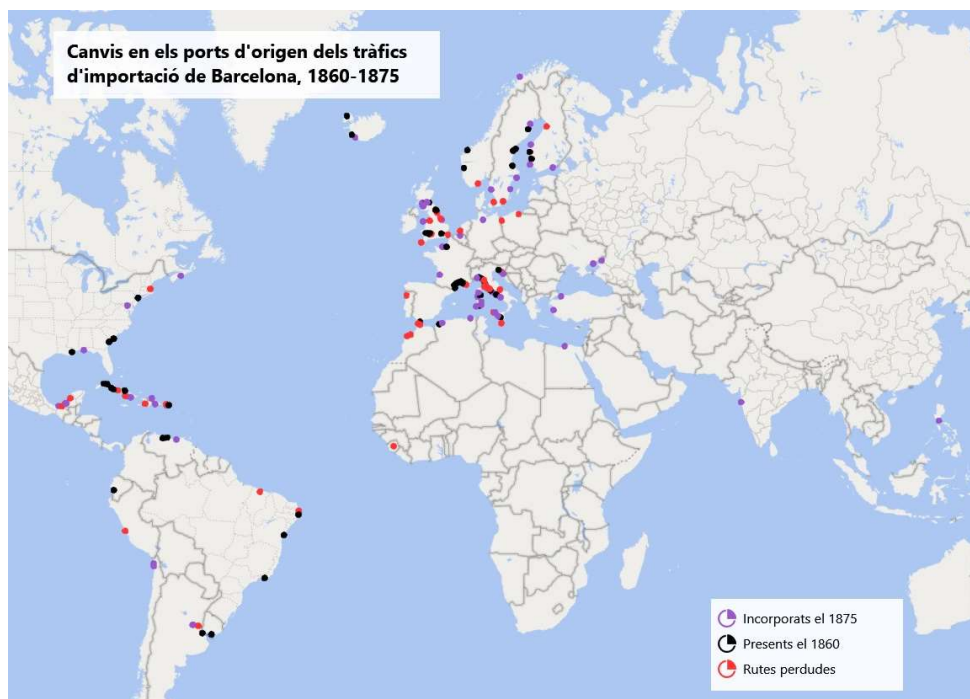
L'altre gran ramal del comerç marítim exterior del port català no presentava, en termes d'extensió i distribució, excessives modificacions. En Amèrica del Sud, no hi consten per a aquest any arribades des del Perú, però sí en canvi des de Pisagua i Iquique (Xile). En la regió central i carib, s'havia produït la substitució d'uns tràfics més bé 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 Amèrica del Nord, destaca l'establiment d'un lligam amb ell Canadà¹⁸, de moment molt 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 fusta (Iriarte, 2005).

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, el que suposava un increment del 17%. És cert que, bona part d'aquests ports corresponien a regions amb les que 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.

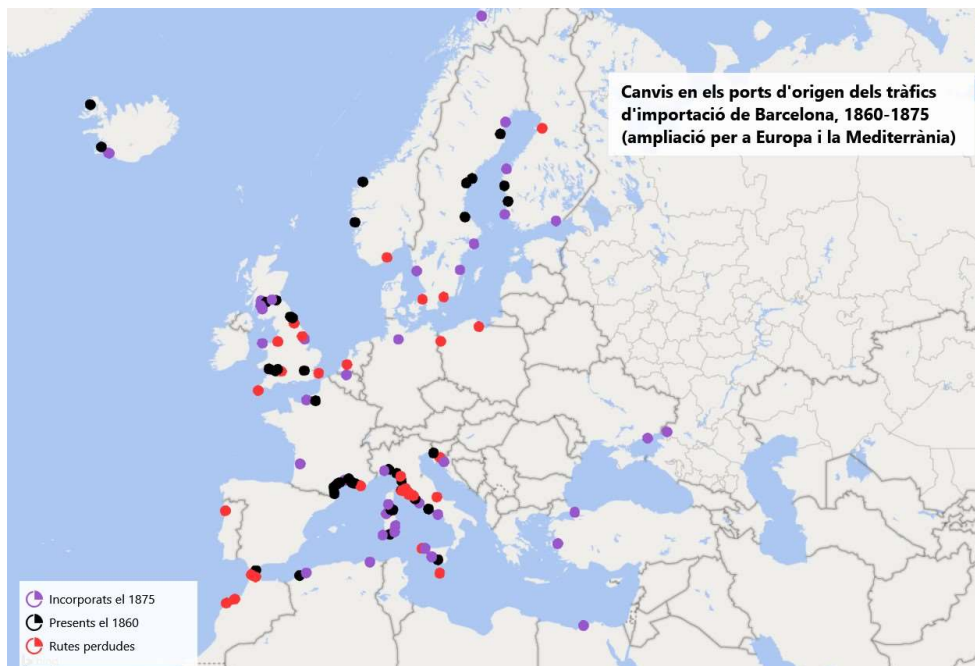
De manera sintètica, podríem parlar d'una expansió cap a l'est de la geografia comercial barcelonina; si més no, dels tràfics d'importació. En termes més concrets, els punts d'origen dels tràfics abastaven ara, a més dels tradicionals, diverses regions del continent asiàtic i quatre ports de l'Europa 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.

¹⁸ El port en qüestió consta en 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, permeten afirmar amb bastant seguretat que es tractava del port d'Halifax, a Nova Brunswick.

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 l'Algèria: a part d'Oran, vaixells arribats de ports com Mostagànem, Skikda i Tenes vehiculaven els intercanvis amb la colònia francesa¹⁹.



¹⁹ No he trobat arribades registrades provinents d'Alger, la qual cosa pot resultar sorprenent si es té en compte que, en l'extracció completa efectuada per al 1865 el port d'Alger era, amb molta diferència, el principal origen de les embarcacions arribades a Barcelona des de la colònia francesa: el 86% de les embarcacions, representant un 80% de la capacitat de càrrega.



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 internacional en el darrer terç del segle XIX. Això obliga a considerar, amb un mínim detall, la composició d'aquests fluxos d'importació. Els buidatges complets amb què he construït la taula que iniciava aquest apartat i diverses de les que presentaré posteriorment, un cop més, no inclouen referències a les mercaderies transportades. Però els buidatges per mostreig per a altres anys, inclosos a l'Annex 2, fan possible una aproximació a la qüestió.

Una mostra de vaixells corresponent al 1880 ofereix resultats molt clars: 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, solament de blat, i els del sud-est asiàtic (amb origen en Manila tots ells), incloïen pebre, sucre i cafè. Per suposat, una mostra només pot oferir una imatge simplificada del continguts dels intercanvis. El més important però, és que aquests resultats no semblen en cap cas anòmals, sinó que es corresponen amb especialitzacions concretes, i processos històrics coneguts. El blat i el cotó en floca, junt 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.

Com ja he indicat, el comerç massiu de cereals a escala intercontinental, va ser una de les dades clau del període. La formació d'un mercat mundial de productes alimentaris ha estat, probablement, l'aspecte més estudiat de la globalització del vuit-cents i en constitueix el seu tret més definitori (Harley, 1980; O'Rourke, 1997). No en va, les "economies de frontera" que protagonitzaren l'expansió agrícola exemplifiquen

pràcticament tots els fenòmens econòmics que associats a la imatge de la primera globalització: migracions massives, amplis fluxos de capitals, comerç a llarga distància entre continents, convergència internacionals de preus, formació de cadenes productives, així com de grans mercats majoristes i de futurs (Topik i Wells, 2012).

Les causes de l'expansió de l'agricultura cerealística i de la formació d'un mercat mundial foren múltiples. Així, d'una banda, el creixement demogràfic, els processos d'urbanització i l'especialització industrial, al Regne Unit i 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 abolició 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 (Hobsbawm, 1982).

Tanmateix, habitualment s'ha considerat que el vertader desencadenant del que es coneix com la "*grain invasion*" residí en la revolució que experimentaren els transports, tant en l'àmbit terrestre com en el marítim. El ferrocarril i la navegació a vapor van fer possible el ràpid i sostingut desplaçament de la frontera agrària i l'explosió dels tràfics transoceànics de blat i altres aliments bàsics. En aquest esquema explicatiu, la reducció dels costos de transport hauria tingut com a efecte la davallada dels preus en els mercats de destinació i el seu increment en origen, tot estimulant la incorporació de noves terres als mecanismes de l'economia bladera internacional (Harley, 1988; O'Rourke i Williamson, 1999). Amb tot, aquests arguments han estat matisats per aportacions recents, que qüestionen (almenys per al cas nord-americà), l'abast real de la convergència de preus entre les grans regions de producció i consum, i els increments dels preus percebuts pels productors. Segons aquestes explicacions, si bé el ferrocarril va fer materialment possible la penetració continent endins de l'agricultura comercialitzada; els canvis en els transports marítims i terrestres difícilment haurien generat el grau d'integració i la transformació en els incentius econòmics dels productors que tradicionalment s'ha considerat la base del procés d'especialització agrícola (Persson, 2002; Sharp, 2009).

D'altra banda, el gruix d'aquestes anàlisi ha estat molt focalitzat en el cas nord-americà. Sobretot pel fet que l'auge de l'agricultura bladera va anar de la mà, tant de l'impressionant desenvolupament econòmic que havia de convertir el país en la primera potència econòmica mundial del segle XX, com de la pròpia expansió territorial estatunidenca, fins a assolir dimensions pràcticament continentals. Tanmateix, la consideració d'altres casos d'estudi fa visible el paper clau que les cases comercials i interessos financers europeus, a més de les diàspores mercantils, jugaren en aquest procés de formació de l'agricultura cerealística global. Així com la necessitat de tenir en compte el rol de les autoritats estatals, les burocràcies imperials o les oligarquies autòctones en l'impuls de l'agricultura exportadora, orientada a uns mercats de consum europeus en creixement a causa dels processos de proletarització massiva (Papadopoulou, 2019 Offer, 1991; Jones, 2000; Papadopoulou, 2019).

El que, en tot cas, resulta indiscutible és que des de finals dels anys seixanta, i amb 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 tradicionals (Montañés, 2005). Els impactes sobre l'economia espanyola de la *invasió* de cereals forans han estat ben estudiats, ja que constituïren alhora: un element central de la crisi agrària finisecular; un problema afegit a les dificultats d'expansió de la indústria catalana de béns de consum, i un condicionant bàsic de les pugnes al voltant de la política aranzelària des de finals del vuit-cents (Garrabou, 1975; Nadal, 1982). Les arribades de cereals a la perifèria marítima espanyola s'iniciaren a partir del 1869. En aquell any, l'aranzel 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 (Sánchez-Albornoz, 1962 ; Segura, 1983)). La mesura s'emmarcava en una estratègia aranzelària de caire industrialista i d'obertura unilateral però moderada; com també en un context de conflictivitat social, en què els preus dels aliments (i els impostos de consums que pesaven sobre ells) conformava un dels eixos més clars de malestar popular (Benaul, 1985). Si bé en els primers anys d'obertura, Espanya mantingué en general, un saldo exportador favorable, la situació es capgiraria amb de manera dramàtica als anys vuitanta. Tot i el final de la prohibició importadora, els elevats aranzels que seguien pesant sobre el blat i els continuats recàrrecs al llarg de la dècada dels setanta, retardaren els seus impactes: seria a partir del 1882 que les conseqüències més traumàtiques del comerç internacional de cereals va planar sobre el camp espanyol (Garrabou i Sanz, 1985).

La geografia de les importacions espanyoles de grans ha rebut menys atenció que els seus efectes interns, sobre l'economia i la societat espanyoles. És aquest l'aspecte que m'interessa destacar ara, ja que és el que presenta un vincle més estret amb els canvis en la xarxa comercial del port català. Cal tenir en compte que 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 donats 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, encara més, desenvolupant una indústria farinera que s'orientava també a la demanda d'altres punts d'Espanya (Pascual, 1990). 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. A la taula següent he recollit la informació sobre la geografia de les importacions espanyoles de blat per a diversos pics anuals, tal i com es presentaven en les Estadístiques de Comerç Exterior. Cal aclarir que els dos primers anys compresos a 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 dades del 1870) i la

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

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%		4%	5%	1%	2%	11%	1%
Estats Units	1%		36%	18%	32%	8%	8%	
Argentina				1%	1%	10%	12%	13%
Rússia	4%	49%	23%	20%	42%	63%	36%	39%
Romania i Bulgària					1%	5%		10%
Turquia	15%	12%	1%	7%	4%	4%	1%	15%
Índia				4%	7%	1%		6%
Pos. Britàniques Oceania							11%	4%
Altres	32%	3%	19%	12%	2%	1%	6%	1%
Total importat per								
Espanya (tones)	62.502	22.380	120.532	275.724	314.091	424.836	373.496	884.986
Proporció importada per								
Barcelona	37%	68%	65%	38%	51%	55%	63%	49%

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

Per facilitar-ne la interpretació visual he agrupat els principals països d'origen de les importacions de blat seguint criteris geogràfics: en primer lloc, els mercats relativament propers, tant del nord d'Àfrica com d'Europa Occidental; tot seguit, els mercats americans; posteriorment, els de l'Europa de l'est; i finalment els territoris d'Àsia i Oceania. Pel que fa als països agrupats sota la categoria "Altres" la seua composició va ser canviant: inicialment Itàlia hi tingué un pes decisiu; a partir de la segona meitat dels noranta, Alemanya, Bèlgica o Grècia (amb posicions oscil·lants) hi guanyaren una considerable importància.

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 del mediterrani, que inclourien també en gran part les que tingueren origen en Àsia i en 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 del Comerç Exterior es presentaren de manera desagregada per continents d'origen fins el 1887, i indiquen que en 1869-1887, les arribades de blat a Barcelona des del conjunt del continent americà representaren un 29,2% del total. Una quota gens

menyspreable que, tanmateix, no oculta el fet que el proveïment es donà en major mesura a partir d'altres centres de producció o distribució²⁰.

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 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 marcat encara per importacions de baixa entitat, en comparació amb al període posterior al 1882. França mantindria en tot moment un rol destacat en aquest comerç, malgrat que la seua quota començà a descendir a la segona meitat dels vuitanta. Cal pressuposar que una porció considerable de les exportacions franceses de blat eren, de fet, reexportacions. Tot i que les estadístiques per als primers anys no permeten discernir-ho, les xifres per al 1905, quan l'esmentada font oficial distingia entre procedència immediata i origen del producte, indiquen que els blats francesos representaven un 18% del total dels arribats des d'aquell país. Una funció similar de redistribució, fins i tot més marcada, jugà el Regne Unit, 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 tenia una altre origen.

La segona qüestió a 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 forma molt acusada, en paral·lel a l'augment de la quota de les vendes argentines. 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 darreres dues 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 espanyol. A això caldria afegir-hi, també, les arribades des dels territoris llunyans de l'Imperi Britànic: l'Índia, durant els anys vuitanta, i els dominis d'Oceània 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

²⁰ Malauradament, no m'és possible analitzar amb detall la distribució per la resta de continents, ja que la font agrupava els tràfics d'Àfrica i Europa i dividia les importacions des de Turquia entre Europa i Àsia.

de mercats centrals dintre dels tràfics globals (Topik i Wells, 2012)); 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 de d'Àsia i l'est del continent europeu.

Què propicià l'establiment d'aquesta vincle comercial amb els ports de la Mar Negra i d'Azov? D'entrada cal dir que no és gens clar que els costos de transport hi 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. Així, segons el buidatge complet dels registres del *Diari de Barcelona* per al 1875, entre les naus arribades des dels ports ucraïnesos i russos, s'hi comptava un sol vaixell de vapor. La resta corresponien a embarcacions de vela de dimensions relativament grans: corbetes que oscil·laven entre les 442 i les 632 tones d'arqueig i un bergantí al voltant de les 200. Els vaixells de vela representaven més del 70% de la capacitat de càrrega mobilitzada en aquests tràfics. El mostreig obtingut per al 1880, si bé ofereix un nombre molt reduït de registres (2 en concret), vindria a confirmar que la situació no havia variat de manera radical cinc anys més tard. 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, com he indicat més, una etapa de transició en la navegació, lligada als vapors de segona generació. No estic en condicions de confirmar-ho. 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), segons les sèries proporcionades per Knick Harley (1980), que tindrà ocasió d'explotar en analitzar el fenomen de la convergència de preus. En el cas del port ucraïnès, per exemple, el preu mitjà anual del blat es va contraure un 42% en 1881-85.

Els tràfics d'importació des dels ports de l'est europeu tampoc 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 de la Mar Negra i la Mar d'Azov: el 1882 es 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 foranies establertes a la zona. En 1875, el pavelló italià hi predominava amb molta claredat, tot i que consta l'arribada d'un vaixell espanyol (precisament el vapor esmentat adés). A la mostra pel 1880 les naus arribades eren de pavelló italià i grec.

Com ha explicat Papadopoulou (2019) 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 de les diàspores mercantils grega i jueva establertes a l'àrea del Mar Negre. Segons aquest autor, la producció cerealística de l'àrea de Novorossiia havia estat vinculada a la demanda de consum britànica des d'abans de l'abolició de les Corn Laws; però el volum regularment exportat a la primera meitat del segle XIX era, comparativament, molt més reduït i 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 soferta per l'Imperi Rus davant la coalició de forces otomanes, franceses i britàniques les reformes empreses per les autoritats tsaristes generaren una ràpida transformació de l'economia de la regió, en paral·lel a la seua integració en el mercat mundial. La crisi política postbèlica conduí, entre altres, a l'abolició de la servitud (1861), generant una massa de petits camperols. Les pesades 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 cerealística en els circuits comercials europeus des de segles abans (Brenner, 1977). 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, junt amb les cases de comerç internacionals que s'hi establiren en alguns dels ports més importants, activà mecanismes d'endeutament que facilitaren la fragmentació de grans propietats llastrades per la baixa productivitat, ampliant així la massa de petits productors (Papadopoulou, 2019).

Des d'aquesta perspectiva, el gruix de les arribades al port 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 als anys setanta, respongué no tant a la transformació sobtada dels mitjans de transport, com als canvis socials i econòmics impulsats per grups comercials i pel poder polític rus. 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 transatlàntica (Harlaftis i Kardasis, 2000). 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 (Simpson, 1997); junt amb el fet que la ciutat fóra, com ha mostrat Pascual (1999), una de les urbs amb els preus del blat més elevats d'Europa, suposaren estímuls suficients a mitjà termini, malgrat els elevats aranzels vigents.

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 (Nadal, 1982)) provenien quasi exclusivament del continent americà; més específicament, 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 anà acompanyada a més d'una forta contracció dels volums totals arribats era, evidentment, la Guerra Civil nord-americana que es traduí en el bloqueig pràcticament total de les exportacions cotoneres des dels Estats Units. N'he avançat alguns resultats en presentar resultats sobre els principals productes d'importació (segons el nombre d'operacions) el 1865. En tot cas, les estadístiques oficials ofereixen dades molt més fiables i ponderades per la seua entitat real en quantitats físiques.

Distribució de les importacions espanyoles de cotó entre diversos països (en tones) i quota el cotó arribat d'Amèrica sobre les improtacions 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

La quota de mercat de les plantacions cotoneres nord-americanes tardà en 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 una funció de centres redistribuïdors. Una funció que, amb oscil·lacions d'amplitud considerable, continuaren exercint en les dècades posteriors. Aquest paper *d'entrepòts* 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 reflectia, probablement, la potència i superioritat de les seues xarxes de proveïment.

Amb tot, ja des del 1866 l'oferta de cotó no americà (o més bé, no importat directament d'Amèrica) començà a diversificar-se. La fibra arribada de Llevant suposava en aquell any una desena part del volum important 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, en tot cas, 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 en absolut menyspreable. 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 història de l'extraordinària ampliació de la plantació cotonera a escala global, com a component bàsic d'un vertader "imperi del cotó" ha estat descrita de manera exhaustiva per Beckert (2016). Segons aquest autor, 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. A finals del cinquanta, i de manera similar al cas barceloní, el cotó de procedència americana suposava la immensa majoria del consumit per les fàbriques del Regne Unit, França i el Zollverein alemany. Els inicis de la conflagració, en solapar-se amb una imminent crisi de sobreproducció industrial, no 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 duració, al temps 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 obrera.

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. Per un altre costat, comerciants i financers esmerçaren esforços en ampliar (i controlar) l'oferta de matèria primera, arrossegant petits i mitjans camperols de diverses zones rurals del planeta a la producció comercialitzada de cotó per a l'exportació. Per últim, l'escassetat generalitzada generà "un clamor favorable a la intervenció de

l'estat en la camp cotoner global". Buròcrates i administradors colonials, però també els governants egipcis i turcs propulsaren l'expansió de les plantacions de cotó orientat als mercats europeus, mitjançant combinacions variables d'accions coercitives, regulació, incentius econòmics, distribució de llavors i inversió en infraestructures de regadiu i transport. Fins i tot les l'administració nord-americana tractà d'impulsar la producció en altres països, com a via per erosionar la base econòmica dels Estats Confederats (ibid.).

Aquesta potent reacció a les adversitats de caràcter conjuntural, que tot just havia posat els ciments de la transformació del mercat internacional cotoner, es veié reforçada precisament per un dels resultats més decisius del final de la guerra: l'abolició de l'esclavitud, que forçà a una adaptació i modernització del sector, dependent ara de la petita producció familiar i del treball de milers de jornalers (ibid., Topik i Wells, 2012).

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: aquests tendiren a restablir-se entre finals dels seixanta i començaments dels setanta. 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). Entre les dades que he recollit, no hi consta cap vaixell de bandera espanyola en l'esmentat trajecte.

Els britànics controlaven també els vaixells arribats des de l'Índia. En aquest cas però, l'establiment de relacions comercials responia, no sols a l'impuls de la producció de cotó orientat, majoritàriament, a proveir les fàbriques de la metròpoli, sinó també al transcendent canvi en els circuits de la navegació internacional que suposà l'obertura del Canal de Suez el 1869. 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 al Mediterrani 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 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 un 29% i el trajecte des de la capital britànica fins a Hong Kong en un 26% (Headrick, 1988). No és d'estranyar, per tant, que el Canal es constituïra en una peça clau de la geopolítica imperial britànica (Robinson i Gallagher, 1966; Hopkins, 1986). A més a més, i malgrat les dificultats inicials per expandir-ne el tràfic, degut a les incompatibilitats tècniques dels vaixells, els requisits que

imposava aquesta infraestructura a les embarcacions, suposarien un notable estímul a la generalització de la navegació a vapor.

El que és més important, per al cas que ens ocupa: el Canal de Suez no sols permeté integrar el port de Barcelona en la xarxa britànica de distribució del cotó indi, sinó 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 dominant en el comerç amb les colònies antillanes. No obstant això, la intensificació dels tràfics amb les Filipines es faria esperar. De fet, en el buidatge corresponent al 1875, hi constava 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 vertader 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 colonials (Delgado, 1999; Pascual, 1991).

Els fenòmens relacionats amb la transformació del comerç de blats i de cotó junt 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 mode de contrast amb la xarxa d'importacions. En concret, em basaré en un mostreig aleatori de les embarcacions que salparen del port de la capital catalana l'any 1880, atenent, no tant a la distribució dels tràfics (que serà objecte d'atenció en el proper capítol, en l'estudi de la concentració territorial dels fluxos marítims) com a l'abast d'aquestes relacions en termes dels diferents ports de destinació.

Cal tenir en compte que, en basar-se en una mostra i no en un buidatge complet, els resultats per força infravaloren el nombre real de ports. Una part d'aquells amb una baixa freqüència de viatges poden quedar fora de la selecció. Si es té això present, la taula palesa una situació de relativa correspondència entre l'extensió i diversificació territorial del sistema de rutes d'entrada i de sortida per via marítima. Les regions de destinació són les mateixes que les d'origen per al 1875, a excepció de l'Àsia del Sud; cosa que seria coherent amb el fet que els tràfics d'importació des de l'Índia formaven part de recorreguts

més llargs, probablement cap a Anglaterra, amb escala en la capital catalana. En total, hi consten de 72 ports de destinació: una mica més de la meitat que els compresos en el buidatge complet d'entrades per al 1875. És raonable pensar que existia un similitud considerable entre els moviments d'anada i 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 nòrdics). Tot i així, sense entrar a considerar la diferent rellevància aquests vincles en funció del volum o el tonatge de la circulació, tant Amèrica del Nord com l'Europa Septentrional formaven part també de les destinacions.

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
<i>Font: Elaboració pròpia a partir d'un mostreig aleatori dels registres del Diario de Barcelona</i>		

Ara bé, quan es comparen les dades per al total de vaixells salpats amb aquelles 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 català: Àfrica del Nord, l'Orient Mitjà, l'Europa Central i l'Europa de l'Est. Novament, és possible que aquests resultats es vegem esbiaixats a la baixa pel fet de tractar-se d'una mostra. Igualment, dibuixen amb claredat la problemàtica: les persistents dificultats de l'economia catalana per penetrar en els mercats forans.

De fet, més enllà d'aquelles regions que, segons la mostra, no reberen cap vaixell amb càrrega, crida 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 per casualitat, el sud-est asiàtic i la regió del Carib – Centre-Amèrica, àmbits dominats pels lligams colonials. S'hi podria afegir també, 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. Es cenyia,

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, s'explicaven parcialment per una conjuntura extraordinària.

Sembla clar, per tant, que l'eixamplament de la geografia de les importacions no anà acompanyada, entre els anys seixanta i vuitanta, de la consegüent obertura de mercats per a l'exportació des de Barcelona. És possible, per suposat, que l'existència de tràfics més o menys regulars, generés facilitats per a les operacions comercials en 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 econòmiques, 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.

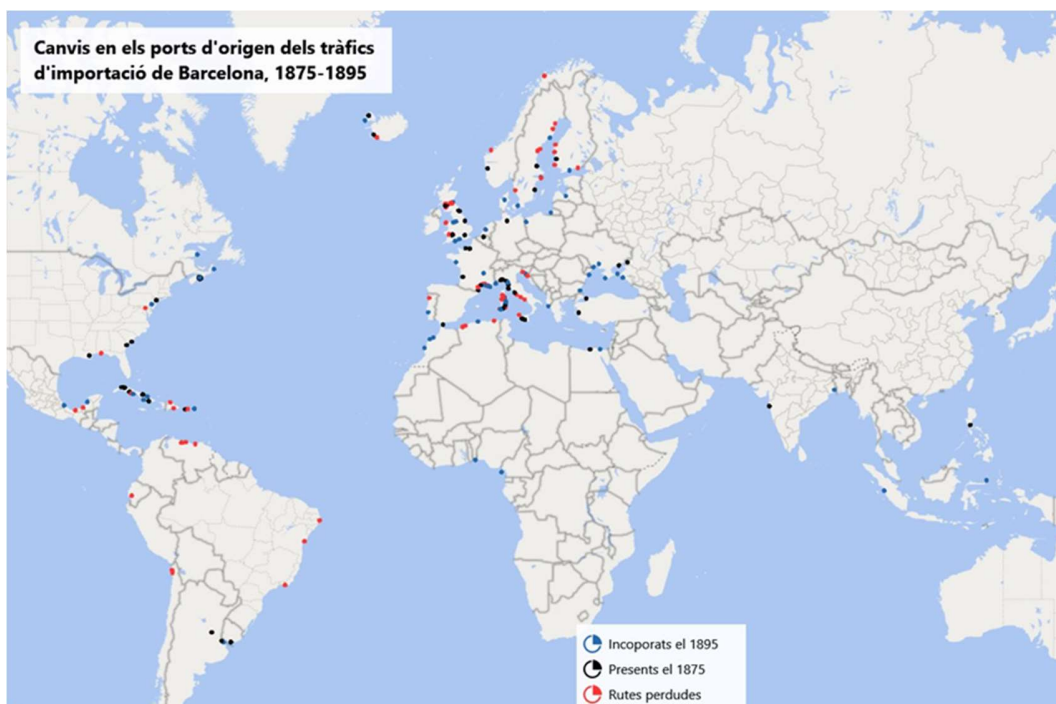
4.5 Els anys noranta: auge expansiu de la geografia importadora

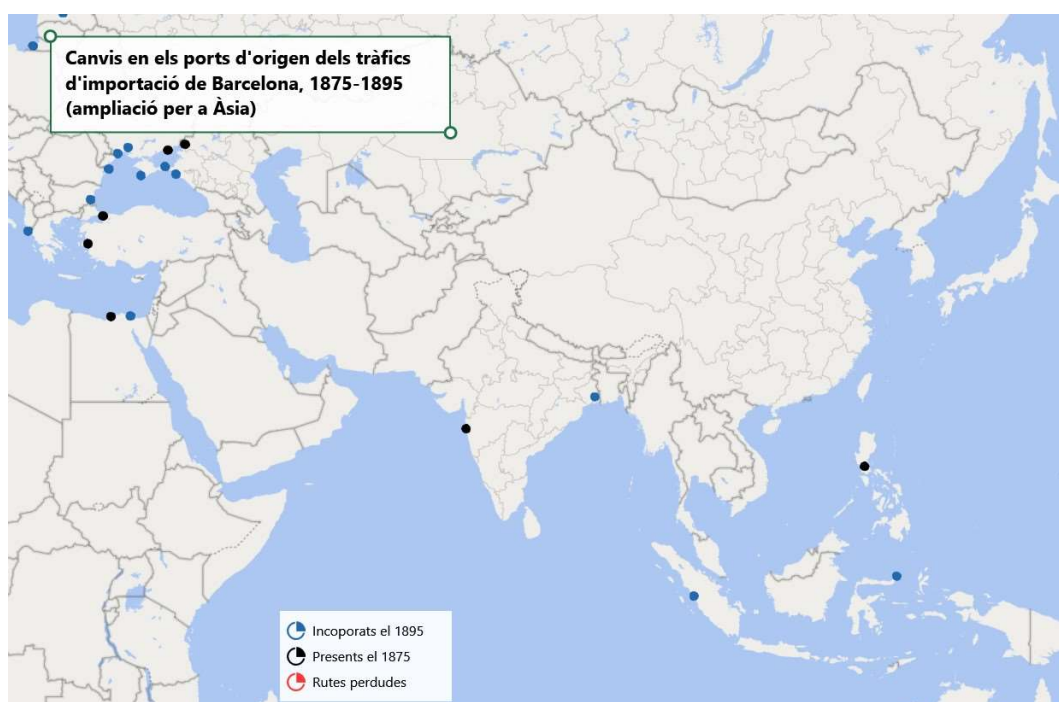
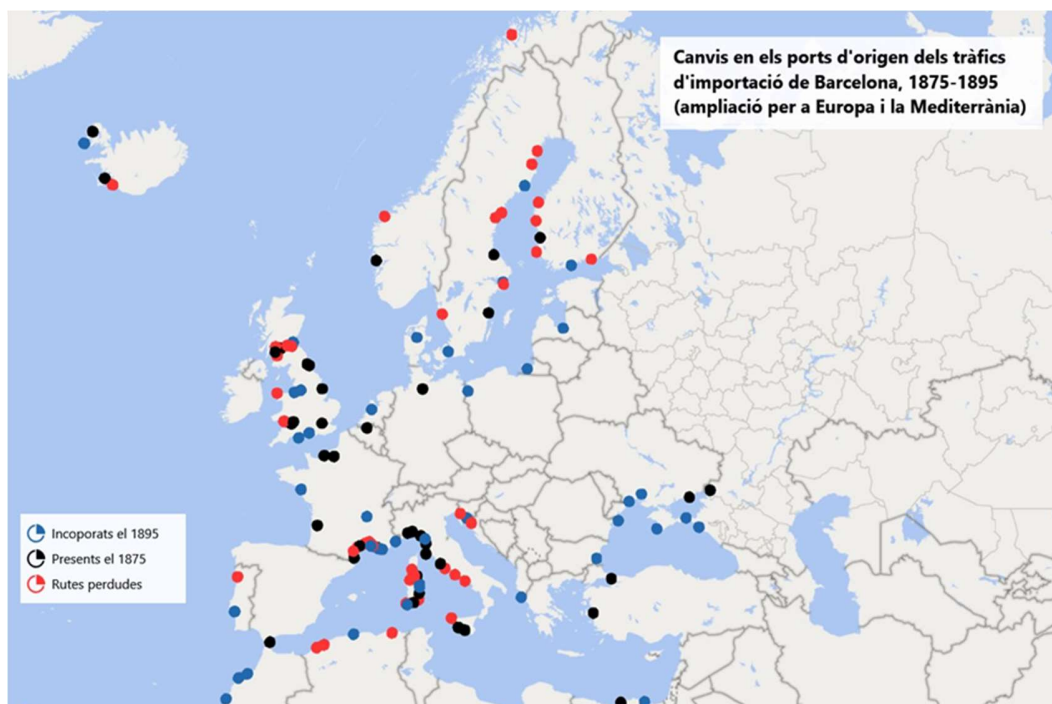
Els canvis de major entitat en relació amb l'estructura bàsica de les relacions comercials vuitcentistes, característiques dels decennis centrals la centúria, s'havien fet palesos, almenys manera incipient, a la dècada dels setanta. L'anàlisi per al 1875 ha permès ja avançar alguns resultats referits al darrer tram de segle (en el cas de les importacions bladeres i cotoneres). Les dades per als anys noranta presentades més amunt, en la taula amb què s'iniciava el present apartat, 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 aquest tercer punt de tall, corresponent al 1895, s'inscriu en el que podríem considerar el pic expansiu del comerç exterior català del període. Tot i el retorn al proteccionisme a partir de l'arancel Cánovas (1891) i el canvi en la política francesa respecte 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 l'anomenada Segona Revolució Industrial, així com per l'enduriment de la política aranzelària a 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, per la seua importància per al funcionament del comerç marítim, que la navegació a vapor havia consolidat la seua hegemonia en els tràfics intercontinentals (Hobsbawm, 2014b).

Si s'observen les dades presentades anteriorment per als punt de tall seleccionats de la segona meitat del segle, es pot comprovar que 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 l'Europa Occident 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) s'havia acrescut de forma 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 i Casablanca. Amb 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 Said. El cotó en floca protagonitzava amb claredat aquests tràfics.

- Els vincles amb el Golf de Guinea que no havien aparegut en els buidatges o mostres corresponents a anys previs. Els dos ports en qüestió eren: Cotonou, a l'actual Benín (i llavors 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 (Law, 1997). En aquest cas, segons les dades de què dispose per al 1895, 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 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 als intercanvis amb 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 africà (Sant Gisbert, 2017).

- Els vaixells arribats des d'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 distints. Quan s'analitzen els resultats amb més detall, la imatge de concentració geogràfica dels tràfics queda reforçada: dels 33 vaixells arribats des d'aquella regió, segons el buidatge efectuat, 3 procedien de Montevideo i 1 del Brasil (Rio Grande). La resta d'embarcacions provenien totes de l'Argentina. Buenos Aires se situava al capdavant, però també hi havia un circulació prou intensa des de Rosario i La Plata. La presència de vaixells espanyols era testimonial dintre 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, anaven inextricablement lligats. També pel que fa a l'emigració espanyola a aquell país, que constituí 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 Barcelona (Fernández, 2004). 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 Hispano-Cubana, estimularen de manera especial el comerç transatlàntic de Barcelona en aquests anys (Sudrià, 1983). 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.

- En el cas d'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 seguien centrats en Manila, però adquiriren una rellevància molt més gran en comparació al 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, Macasar 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 rodejant el continent africà²¹. Per suposat Barcelona devia representar només una aturada intermèdia en una ruta comercial més àmplia; probablement seguint el model que caracteritzava part del negoci comercial i navilier dels països nòrdics, especialitzats en el comerç itinerant (Grafe i Brautaset, 2006).

- Per últim, en relació al continent europeu, es poden resumir els resultats per regions de la següent manera: I) marcada estabilitat, en termes generals, en la geografia comercial amb Europa del Sud, Central i Occidental, on s'haurien inclòs tràfics recurrents

²¹ Així es desprèn de trajectes de duració molt superior als cent dies o fins i tot als vuit mesos.

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 bastant 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 ara també ports romanesos i búlgars).

En definitiva, a la darrera dècada del segle XIX, les importacions arribades al port de Barcelona procedien dels racons més diversos i allunyats del planeta: d'Indonèsia a Canadà; d'Argentina a Suècia; de Fernando Poo a la 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 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 d'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. Això podria semblar una obvietat: ja hem vist que la posada en marxa del sistema fabril constituí un factor de primer ordre en la conformació de les relacions exteriors del port, i per suposat l'hinterland industrial tenia un pes decisiu en l'economia i el comerç de la regió. No en va, el de Barcelona era un port essencialment cotoner i carboner, tant en termes de valor com de volum dels tràfics que hi circulaven.

Però quan s'observen amb detall els principals productes (pel nombre d'operacions d'importació) arribats des dels diferents països, es cospa l'enorme rellevància que la demanda de matèries primeres; químics, midons i tints; combustible i maquinària tenien en l'estructura de la àmplia geografia comercial. Seguien en importància, tal i com pot comprovar-se a la taula, els aliments de consum popular, els colonials i els materials de construcció.

El nombre d'anotacions per producte no és en cap cas equivalent al valor o les quantitats importades. I la selecció de només dos productes per país resulta (a més d'arbitrària) problemàtica, especialment quan els tràfics presentaven una enorme diversitat en la seua composició, com és el cas de les importacions des de les economies industrials europees. Amb tot, aquest indicador no és només el més raonable quan no comptem amb informació sobre les quantitats o el preu de les mercaderies arribades, sinó que projecta, al meu entendre, una imatge del dinamisme i la recurrència de les operacions d'importació.

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
Dinamarca	Dextrina	Fècula	11
Filipines	Sucre	Tabac	10
Argentina	Cuir	Panís	6
Estats Units	Cotó	Dogues	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 d'un mostreig aleatori dels registres del Diario de Barcelona

A la vista d'aquestes dades, resulta inevitable concloure que la qüestió industrial (junt 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. I a partir de les dades que he presentat fins al moment no és factible ponderar-los amb exactitud. 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, com veurem 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 estables 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 suposat, també la política comercial hi incidí clarament, en habilitar nous nínxols d'importació, impulsar les exportacions mitjançant els tractats bilaterals, o definir i protegir determinades línies de

desenvolupament (Serrano Sanz, 1987; Gallego i Pinilla, 1996). 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 (Carreras i Tafunell, 2004). Tot i així, la geografia de les importacions barcelonines exhibia una complexitat i extensió sense precedents. Les concrecions pràctiques de la política comercial eren, per tant, prou més complexes que la disjuntiva proteccionisme-lliurecanvisme.

Aquests factors, junt amb la transformació de l'oferta exterior en el marc de l'emergent economia de mercat internacional, ampliaren les condicions de possibilitat per a l'expansió de les relacions exteriors del port i per a la diversificació territorial dels tràfics. Però difícilment poden explicar l'estructura i els condicionants d'una demanda de perfil tan clar i que exigia (o potenciava) una multiplicitat de lligams amb realitats productives diferents, tot conformant cadenes productives complexes. Gran part de les connexions i fluxos de mercaderies recollides a la taula, simplement no haurien pogut tenir lloc en absència d'un procés de creixement sostingut, basat en la inversió en béns de capital, l'increment de la productivitat i la mobilització d'una força salarial massiva per a la transformació de matèries primeres i béns semielaborats. En cadascun d'aquests elements del funcionament de l'economia industrial existien vincles potencials amb la demanda d'importacions que impulsaven l'expansió de la geografia comercial.

Tot i així, aquest creixement tenia límits evidents. Límits que es poden intuir en la desproporció entre les necessitats d'importar i les capacitats d'exportació; a més d'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 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 econòmic (Herranz i Tirado, 1996). 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 més desestructuradors, en afectar els ciments del sistema de relacions exteriors erigit a mitjans de la centúria.

4.6 La fi dels esquemes comercials del segle XIX?

El canvi de segle va anar acompanyat d'importants transformacions en el context en què tradicionalment s'havia desenvolupat el comerç portuari de Barcelona. El gir proteccionista marcat per l'aranzel Cánovas a començaments dels noranta, es va veure

confirmat. Els nivells de protecció experimentaren diverses actualitzacions (no sempre efectives o duradores (Tirado, 1996). Finalment, l'arancel Salvador del 1906 imprimí una orientació més marcadament industrialista, dintre d'una estructura fortament protectora. Però, a mitjà i llarg termini, les pressions contradictòries dels interessos associats a diferents sectors productius generaren una dinàmica d'escalada: un proteccionisme integral que, tractant de satisfer demandes heterogènies i sovint de sentit oposat, conduí a l'encariment dels costos i la pèrdua de competitivitat (Palafox, 1991). La depreciació de la pesseta, que arrencà amb força amb la guerra hispano-cubana 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 proteccionista imperant a 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-americà (Tena, 2005).

Pel que fa a l'economia catalana, en els primers anys del segle, també aconseguí ampliar els seus mercats de col·locació de manufactures (Sudrià, 1983). 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 (Llonch, 2007). El boom de les vendes exteriors de teixits iniciat a 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 vendes. Les xarxes d'informació i el coneixement dels mercats tradicionals es combinaren amb la competitivitat en costos del gènere de punt i amb les estratègies de diferenciació. Això en conjunt possibilità la continuïtat de l'exportació de teixits, malgrat la fi del domini colonial (Blasco i Carreras-Marín, 2004; Llonch, 2007).

Amb tot, des de la perspectiva del comerç exterior en el seu conjunt, no hi ha dubte que les condicions empitjoraren 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 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 colonial (Prat, 2002).

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 el sud-est asiàtic havia de fer sentir els seus impactes en el conjunt de l'entramat.

La mostra de les embarcacions arribades al port que he obtingut per a l'any 1910 no presenta grans modificacions en termes de distribució regional, tot i que s'hi perceben algunes absències. Els resultats presentats a la taula permeten parlar d'un mínim de 51 ports estrangers d'origen. Tractant-se d'un mostreig aleatori, no és possible saber fins a quin punt això reflectia una contracció real respecte el mínim de 148 registrats per al 1895; tot i que existeixen indicis que aquest podria ser el cas. Tanmateix, en termes generals, l'extensió i densitat que reflecteixen les dades, continuava sent molt considerable.

Els principals canvis a destacar des del punt de vista de la distribució dels tràfics d'importació en grans regions en comparació amb el 1895 són: I) l'absència en aquesta llista de ports d'origen en regions cotoneres que havien format part d'aquella expansió cap a l'est de què he parlat anteriorment, l'Orient Mitjà i el subcontinent indi; II) una menor extensió aparent de les xarxes d'importació des d'Amèrica Central i el Carib. Respecte al primer cas, els resultats responen al fet que la mostra no reflecteix completament el conjunt de relacions. En base a les estadístiques oficials, i com es pot comprovar en les dades que he presentat adés sobre importacions cotoneres, sabem que el 1910 hi hagué importacions de cotó procedents directament tant de Turquia com de l'Índia. Ara bé, és també cert que aquest va ser un exercici caracteritzat per volums inusualment baixos d'arribades de cotó des d'aquells territoris. De manera que el mostreig, si bé oculta la pervivència d'aquestes relacions, sembla reflectir la seua clara contracció. En qualsevol cas, és necessari aclarir que existiren tràfics des d'aquestes regions i que, per tant, els eixos de la xarxa que proveïa de cotó a través del mediterrani no desaparegueren, però sí que semblen haver perdut entitat, en benefici de les reexportacions de franceses de l'esmentada fibra. De fet, tot i que la taula presenta lligams amb diversos ports del nord d'Àfrica, aquests es corresponen amb ciutats algerianes i marroquines; no amb cap port egipci. En aquest cas, les importacions de cotó patiren una minva molt més dràstica, fins i tot, que les índies i turques, però tampoc no desaparegueren.

Nombre de ports d'origen dels vaixells arribats al port de Barcelona segons la	
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
<i>Font: elaboració pròpia a partir d'un mostreig aleatori dels registres del Diario de Barcelona</i>	

El segon canvi esmentat té a veure amb la nítida reducció del nombre de ports d'origen dels tràfics des del Carib i Amèrica Central. En aquest cas resulta sorprenent també el fet que en la mostra no consten arribades des de ports cubans o porto-riquenys. Novament, això ha de ser interpretat com un problema de representativitat. Novament també, els resultats reflecteixen, si bé de manera exagerada, una fenomen real. 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 per complet, 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, que sí que queden reflectides a la taula, es van contraure en menor mesura (27%).

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 de moment l'entitat dels tràfics), es pot dir que mantingueren els seus trets generals.

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, segons la mostra, un 37,5% del total, en una posició equiparable amb els de pavelló austro-hongarès 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 suposar 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 que he obtingut d'una mostra similar 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, a aquells 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 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 major en 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.

Quant 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 la mostra recull arribades a un sol port: Manzanillo. Aquests resultats són, un cop més, inversemblants. 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 el mateix (Carreras-Marín, 2001; Blasco i Carreras-Marín, 2004)). Segons les estadístiques oficials, a més, 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, és també cert que, en termes agregats, les exportacions s'enfonsaren: des del 1895 es reduïren 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%.²²

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

En vista de la coincidència entre les mostres relatives a entrades i eixides de vaixells l'any 1910 pel que fa a les relacions amb les Antilles, i en contrastar-les amb la informació de les estadístiques, cal concloure que aquests vincles patiren un fort retrocés i perderen la seua anterior centralitat en l'entramat d'intercanvis. Però la seua desaparició de les llistes que he elaborat podria obeir també: I) als efectes dels tràfics transatlàntics amb diverses escales; II) possibles problemes amb el mostreig i/o la font emprada en aquest any.

²² Hi he reunit els 16 productes que, en les exportacions del 1895, superaven les 1000 tones: materials de construcció, sal comuna, sabó, espelmes, teixits de cotó, sacs, paper (de les diverses classes), botam, arròs, 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.

Més enllà d'aquesta qüestió 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 Sudrià (1983), aquest hauria estat el cas si més no en les exportacions de tèxtils. En acabar-se els efectes conjunturals positius que proporcionà la depreciació 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. 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 resultat referents a l'arribada de vaixells amb càrrega a un port de l'Orient Mitjà (Estambul, en concret) hi estiga relacionat, tot i que seria necessari corroborar-ho. En tot cas, les exportacions al mercat turc representaren una experiència de caràcter puntual. Com ha mostrat Prat (2002), en els anys posteriors, davant ofertes per establir-hi punts de venda per part de cases de comerç estrangeres, fabricants i comerciants catalans del sector es mostraren reticents, obeint probablement a l'absència d'estructures comercials establertes i preferint la relativa seguretat del mercat protegit espanyol.

La manca d'informació més detallada sobre la composició dels tràfics d'informació en la font que he emprat, m'impedeix formular conclusions sobre l'abast i la solidesa d'aquesta possible diversificació geogràfica de les exportacions. El que sabem del cert és que el volum i el valor de les exportacions agregades del port es va contraure de forma 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 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, sofrí 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 poc països i ramals. En qualsevol cas, es frenà el procés de creixement horitzontal sostingut que havia experimentat des de mitjans del segle XIX.

4.7 Conclusions

En les pàgines precedents he esbossat una reconstrucció de la geografia comercial del port de Barcelona en la seua evolució des de mitjans del segle XIX fins als anys immediatament anteriors a la Gran Guerra. 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 ells, 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 vincles 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 que, 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, Filipines o Indonèsia. Aquesta ampliació també es produí en altres direccions, cap a més regions o països d'Escandinàvia i el Bàltic, Canadà o el Golf de Guinea. De manera que si interpretem el concepte de globalització en el seu significat potser més comú, com la multiplicació de les connexions econòmiques a escala planetària i la formació de cadenes productives transnacionals, és indubtable que el mot s'escau a la perfecció 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 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 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 (Carreras i Yáñez, 1992). De l'altra perquè això es traduï en què gran part dels nous tràfics foren conduïts en bandera estrangera, a mesura que el port de Barcelona es veia integrat en les xarxes internacionals de distribució. Una situació que, entre 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 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, impactaren sobre el funcionament d'aquesta estructura comercial. Tot i que les evidències no són completament concloents, existeixen raons per pensar que aquest canvi de context, va forçar una contracció suau de la xarxa

d'importacions i, en canvi, una certa diversificació territorials 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, reequilibrar parcialment la situació.

Per últim, quant als factors explicatius d'aquest procés d'ampliació geogràfica de les relacions comercials, em sembla que és necessari considerar la interacció de múltiples processos. Els costos de transacció semblen haver jugat un paper fonamental en fer possible l'expansió de les relacions d'intercanvi. 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 vertaders 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 Filipines o Fernando Poo serien alguns dels més significatius. Com ha demostrat Pascali (2017), 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, em sembla que és necessari prendre en consideració també, aquells aspectes més pròpiament lligats al creixement de la demanda i la transformació de l'oferta. Pel que fa als primers, l'extensió i complexitat de la xarxa importadora barcelonina és difícilment destriable dels desenvolupaments socioproductius i el perfil d'especialització que marcaren l'evolució de l'economia regional. Aquests factors de demanda i de caràcter intern, que com he comentat més amunt, poden resultar a simple vista una obvietat, són sovint negligits per les explicacions que privilegien l'èmfasi en els costos de transacció com a explicació de l'increment del comerç internacional. En la mesura que les grans economies industrials foren impulsores principals del procés d'articulació dels mercats mundials, és convenient no desatendre les implicacions que l'estructura productiva dels nuclis de creixement econòmic intensiu tenia sobre el sostingut augment de les necessitats importadores.

En una línia similar, el procés de formació dels mercats internacionals de productes clau en la globalització comercial vuitcentista, com el cotó i els cereals, no estigué absents 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, es 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. És indubtable que la generalització dels vapors de segona generació jugà un paper cabdal en la integració d'un ampli mercat cotoner més enllà de les plantacions nord-americanes. Però aquest fet no 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. Tampoc sense la construcció d'una infraestructura com el Canal de Suez, amb un caràcter geopolític de primer ordre. De la mateixa, l'expansió de la producció de cereals, integrada en un mercat internacional, o el proveïment de nous productes (la copra, 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.

5. LA DISTRIBUCIÓ GEOGRÀFICA DE LES RELACIONS COMERCIALS

5.1 Introducció

En el capítol anterior he estudiat l'expansió horitzontal de la geografia comercial del port de Barcelona entre les dècades centrals del segle XIX i l'inici de la Gran Guerra. Hem vist que la xarxa de connexions que articulava els fluxos d'importació era, ja a mitjans de la centúria, molt complexa i diversificada. A partir d'uns eixos centrals de relacions exteriors que es van mantenir sorprenentment estables, almenys fins a l'esfondrament del sistema colonial, la geografia importadora va anar eixamplant-se amb la incorporació de nous països i regions, sovint molt llunyanes; també multiplicant les connexions amb distints ports d'origen. Una evolució que es correspongué, bàsicament, amb una notable ampliació del perímetre dels fluxos marítims i, en menor mesura, amb canvis a llarg termini en el centre de gravetat de determinats eixos del complex comercial, més evidents en els casos del nord d'Àfrica i Amèrica del Sud. Des del punt de vista de les exportacions, l'amplitud geogràfica dels tràfics va ser molt més limitada, palesant significatius desequilibris en l'estructura de relacions comercials. Tanmateix, el canvi de context derivat de la pèrdua del domini sobre uns mercats colonials que havien resultat vitals per a l'entramat comercial català del vuit-cents, si bé és probable que generés una contracció de la xarxa importadora, impulsà també certa diversificació territorial de les vendes a l'estranger (en un context de caiguda de les exportacions en termes agregats).

Ara bé, fins al moment, he posat el focus deliberadament en la mera existència o establiment de lligams comercials amb diferents punts geogràfics. He donat també detalls sobre els principals productes que protagonitzaren aquells intercanvis. Però no he entrat a estudiar la distinta entitat dels tràfics, el seu grau de concentració per països i regions. Aquesta dimensió es fa imprescindible a l'hora de ponderar la rellevància dels diferents ramals del comerç marítim, i d'obtenir una comprensió més ajustada de l'estructura de relacions comercials, així com dels principals factors condicionants de la seua evolució.

A escala internacional, sabem que la segona meitat del segle XIX llarg assistí a una expansió territorial sense precedents de les xarxes comercials, com també dels fluxos de capital i força de treball. Els vincles entre grans regions geogràfiques, sovint separades per distàncies enormes, s'intensificaren sota el lideratge econòmic, polític i militar de les principals potències europees. S'obriren nous mercats, s'amplià ostensiblement l'oferta global de productes (des de materials a manufactures i productes exòtics) i s'establí un nou tipus de comerç a llarga distància. Un comerç distint en molts sentits d'aquell que havia estat característic de segles anteriors: dictat per pressions competitives, per la compressió dels costos de transport i per la creixent generalització (sempre incompleta) de la producció orientada als mercats internacionals.

Ara bé, els treballs de Paul Bairoch (1974) han demostrat com aquesta multiplicació dels tràfics intercontinentals, i el consegüent procés de formació de xarxes comercials a escala global, no

es traduí necessàriament en la completa reorientació de les relacions exteriors del continent europeu, vertader nucli de l'economia internacional victoriana. Entre el 1830 i els inicis de la Primera Guerra Mundial, les importacions dels països europeus vingueren principalment del mateix continent, en un 60-65%. Les exportacions de la majoria d'economies europees encara estigueren més concentrades en la regió, fluctuant al voltant del 70% del total de manera molt sostinguda en el temps. Amb tot, existien diferències molt significatives. La principal, la constituïa evidentment el Regne Unit; una economia amb una vinculació molt més estreta tant amb Amèrica del Nord, com sobretot (i amb més intensitat amb el pas del temps), amb la resta del món: Àsia i Amèrica del Sud en primer lloc. Tenint en compte el pes britànic sobre el conjunt de l'economia europea, tant en termes de producció com de comerç exterior, això implica que els fluxos de mercaderies de la resta del continent estaven fins i tot més concentrats en el comerç inter-europeu; especialment les exportacions.

Distribució geogràfica de les importacions i exportacions d'Europa, el Regne Unit i l'Europa continental, 1830-1910										
EXPORTACIONS										
Destinació	Europa			Amèrica del Nord			Resta del món			
Origen	Total Europa	Regne Unit	Europa cont.	Total Europa	Regne Unit	Europa cont.	Total Europa	Regne Unit	Europa cont.	
1830	72,1%	46,7%	82,0%	11,9%	25,5%	6,6%	16,0%	27,8%	11,4%	
1860	67,5%	34,3%	82,0%	9,1%	16,6%	5,8%	23,4%	49,1%	12,2%	
1880	71,1%	35,6%	85,0%	8,4%	15,9%	5,8%	19,4%	48,3%	9,2%	
1910	67,9%	35,2%	78,0%	7,6%	11,6%	6,4%	24,5%	53,1%	15,5%	
IMPORTACIONS										
Origen	Europa			Amèrica del Nord			Resta del món			
Destinació	Total Europa	Regne Unit	Europa cont.	Total Europa	Regne Unit	Europa cont.	Total Europa	Regne Unit	Europa cont.	
1830	63,0%			10,0%			27,0%			
1860	61,0%	31,0%	77,5%	14,3%	26,7%	7,4%	24,8%	42,3%	15,2%	
1880	64,7%	41,4%	75,5%	16,2%	30,9%	9,5%	19,2%	27,7%	14,9%	
1910	60,0%	45,1%	65,2%	14,0%	23,8%	10,5%	26,1%	31,1%	24,3%	

Font: Bairoch (1974)

Tot i així existiren també disparitats molt importants entre les economies de l'Europa continental. Segons el mateix Bairoch, els principals factors explicatius d'aquestes diferències en la geografia comercial haurien estat: I) la possessió de dominis colonials de dimensions considerables; II) els factors de proximitat geogràfica, com a determinants dels fluxos amb tercers; III) el nivell de desenvolupament industrial. Aquesta darrera variable hauria mantingut una relació directa amb el grau de diversificació geogràfica del comerç extra-europeu. Així, a major desenvolupament productiu en la indústria, més gran hauria estat el pes relatiu dels vincles amb altres continents.

La qüestió de la distribució geogràfica dels fluxos d'importació i exportació guarda una estreta relació amb els debats sobre els efectes de la reducció dels costos de transport en els patrons d'intercanvi. Les noves tecnologies aplicades a la circulació marítima i terrestre haurien conduït, segons diversos autors, a una progressiva pèrdua d'importància de les distàncies geogràfiques com a condicionants del comerç. Es tractaria d'allò que, de manera potser hiperbòlica, s'ha anomenat la mort de la distància (*death of distance*) o de la geografia (Jacks,

2009)²³. En un sentit similar, el geògraf marxista David Harvey ha fet famós el concepte de “compressió espai-temporal”, associant-lo a la globalització i les transformacions dels transports dictades per les necessitats expansives del capitalisme, i aplicant-lo també a l’economia vuitcentista (Harvey, 2008”). Doreen Massey (2010) ha matisat aquesta idea, indicant que la compressió tindria una intensitat i uns efectes molt desiguals en distints territoris i punts geogràfics; les possibilitats d’aprofitar les millores en connectivitat haurien serien molt diferents. Les xifres presentades per Bairoch posarien en dubte, no tant les transformacions referides a l’acceleració de la circulació i la reducció dels costos associats als intercanvis a llarga distància, sinó els seus efectes en l’estructura de les relacions comercials europees²⁴. La geografia del comerç internacional, evidentment, depenia no sols de la distància i els costos de transport i aranzelarís; també de les dimensions relatives de les distintes economies i de les diferents estructures productives i perfils d’especialització. Existia un lligam molt clar entre la composició dels intercanvis i la geografia de les relacions exteriors. Harley i McCloskey (1981) han explicat d’aquesta manera la relativa inèrcia en el contingut del comerç britànic de finals del segle XIX, quan es mantingué concentrat en renglons típics de la Primera Revolució Industrial; mentre altres economies (l’alemanya i l’estatunidenca, de manera destacada) s’especialitzaven en sectors més intensius en capital i tecnologia. Segons aquests autors, el Regne Unit, donats els seus vincles comercials amb les economies no europees, i especialment amb aquelles menys desenvolupades, es mantingué especialitzat en el proveïment de béns de consum i mitjans de transport associats a les importacions de matèries primeres i aliments des de la perifèria. Mentrestant, les barreres proteccionistes a Europa i Amèrica del Nord limitaven les seues capacitats de penetració en el comerç entre països industrialitzats i dificultaven així el desenvolupament de les exportacions en renglons tecnològicament més avançats.

L’esquema general proposat per Bairoch és, en tot cas, bastant coherent amb el que coneixem sobre l’evolució de la geografia comercial espanyola en el seu conjunt. En les dècades centrals del segle XIX, el comerç exterior d’Espanya estava clarament protagonitzat pels intercanvis amb França i el Regne Unit, en primer lloc, i amb Cuba, en segon terme (Prados, 1982; Tena Junguito, 2005). Factors de proximitat, comerç colonial i grau de desenvolupament semblen haver tingut els efectes apuntats. Amb el pas del temps, i especialment des de les darreries del vuit-cents, les relacions espanyoles es diversificaren, sobretot cap a socis comercials com els Estats Units, Bèlgica, Alemanya, a més d’Itàlia i Portugal; sense que els mercats britànic i francès perden les seues primeres posicions (ibid.).

No obstant això, el comerç marítim barceloní, exhibí des de mitjans de segle peculiaritats que responien al patró específic de relacions exteriors que he descrit succintament en el capítol anterior. Segons l’*Estadística de Barcelona* de Laureà Figuerola, a la segona meitat de la dècada dels quaranta, els intercanvis amb l’estranger del port de la ciutat pivotaven en un grau

²³ El concepte va ser aplicat a la globalització de finals del segle XX per Cairncross (1997). Jacks el fa seu per situar el debat, però cal aclarir que no afirma pròpiament la fi de la distància, sinó una caiguda dràstica dels costos del comerç associats a la distància a partir del 1870. Per a una crítica del paradigma de la “mort de la geografia” vegeu Morgan (2004).

²⁴ El mateix Bairoch (1976) considera la revolució dels transports un factor clau en el creixement del comerç internacional al segle XIX.

molt més marcat sobre l'espai colonial antillà. Si bé els dos principals socis comercials espanyols tenien un pes molt destacat sobre les importacions barcelonines, en el component exportador eren prou menys rellevants; mentre que Cuba (i Puerto Rico, en menor mesura) hi predominaven amb claredat.

Valors d'importació i exportació en percentatges sobre el total.				
Barcelona i Espanya, 1846				
	Importació		Exportació	
	Espanya	Barcelona	Espanya	Barcelona
França i Regne Unit	44,50%	38,70%	58,50%	22,80%
Colònies antillanes	28,50%	43,30%	17,50%	50,90%

Font: Figuerola (1968)

Cal tenir en compte, pel que fa a les dades sobre importació, que en aquell moment, bona part dels tràfics de cotó en floca americà (estatunidenc i brasiler) es canalitzaven a través de la Gran Antilla, en virtut de la Reial Ordre del 6 de maig del 1834, que establia drets diferencials de procedència i bandera. Es buscava així facilitar el rol intermediari de les colònies i del pavelló espanyol en els tràfics ultramarins. Tanmateix, les importacions directes des dels Estats Units cresqueren ràpidament en importància des de mitjans de la centúria (Valls, 2001).

En suma, per tant, i establint paral·lelismes amb la situació per a Europa, el comerç exterior barceloní presentava, en la seua estructura geogràfica, punts de semblança amb el britànic: com corresponia a un port industrial cotoner i de decisiva vocació colonial. Fins on sabem per les estadístiques oficials, aquestes diferències generals es mantingueren a grans trets fins a la segona meitat dels vuitanta²⁵.

²⁵ Les Estadístiques del Comerç Exterior només proporcionaren informació desagregada per ports en relació als continents (considerant Àfrica i Europa conjuntament) fins l'any 1887. La taula està construïda directament a partir de les xifres oficials, restant-ne el tràfic d'or i plata en monedes. Tot i que comptem amb diferents estimacions i correccions dels valors de les estadístiques oficials per a Espanya, com les de Tena Junguito (2005), les grans dificultats per aplicar el mateix tipus de tractament als diferents ports fa aconsellable comparar a partir de dades homogènies; si bé sabem que ofereixen biaixos considerables en la valoració dels productes.

Distribució geogràfica de les exportacions i importacions de Barcelona i la resta d'Espanya en proporció sobre el valor total, 1856-1886						
EXPORTACIONS						
Destinació	EUROPA - ÀFRICA		AMÈRICA		ÀSIA	
Origen	Barcelona	Resta d'Espanya	Barcelona	Resta d'Espanya	Barcelona	Resta d'Espanya
1856-1858	34%	70%	66%	29%	0%	1%
1864-1866	9%	79%	90%	21%	1%	0%
1874-1876	13%	82%	85%	17%	2%	0%
1884-1886	22%	89%	74%	11%	4%	0%
IMPORTACIONS						
Origen	EUROPA - ÀFRICA		AMÈRICA		ÀSIA	
Destinació	Barcelona	Resta d'Espanya	Barcelona	Resta d'Espanya	Barcelona	Resta d'Espanya
1856-1858	61%	72%	39%	26%	0%	2%
1864-1866	74%	74%	26%	24%	0%	2%
1874-1876	69%	74%	31%	23%	1%	2%
1884-1886	55%	80%	37%	16%	8%	4%

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

L'estructura comercial espanyola continuà molt concentrada en les relacions amb Europa, tant en les importacions, que fluctuaren en el 70-80%, com sobretot en l'exportació, en què la quota del mercat europeu augmentà fins a situar-se a prop del 90%. El continent americà representà una proporció menor, però en absolut menyspreable, dels intercanvis espanyols amb l'estranger. Fins que el cicle exportador dels vuitanta, marcat per la fil·loxera francesa i el boom de les vendes de minerals reforçaren el pes tradicional dels lligams amb Europa, el comerç ultramarí representà, segons aquestes xifres, entre un quart i una cinquena part dels intercanvis totals.

Quant al comerç barceloní, si bé va patir transformacions en els anys que seguiren l'estudi estadístic de Figuerola als darrers quaranta, continuà presentat un patró marcadament distint. Les importacions des d'Europa i Àfrica concentraven la quota més elevada; tot i que aquesta era prou més reduïda que l'espanyola. Les xifres per a mitjans dels anys seixanta estan influïdes per la conjuntura excepcional del final de la fam de cotó, que va ensorrar les importacions ultramarines de la fibra i generà la necessitat de proveir-se des d'altres mercats; entre ells, com hem vist, la reexportació des de les grans potències europees.

Deixant de banda aquell episodi, les importacions des d'Amèrica reduïren lleugerament el seu pes relatiu a mitjà termini per tornar a recuperar posicions a partir dels anys setanta. En tot cas, cal tenir en compte que, en la dècada dels vuitanta, les importacions per via marítima des d'Europa es veieren condicionades per l'obertura de la connexió ferroviària amb Portbou (Pascual, 1988). El fort increment de les importacions asiàtiques, incloent els carregaments cotoners del Llevant mediterrani i l'Índia, i els tràfics canalitzats per la línia de vapors entre Barcelona i Manila, contribuï també a reduir la quota europea sobre les importacions.

Pel que fa a les exportacions barcelonines, crida l'atenció la variabilitat de les quotes d'Amèrica i Europa com a destinacions. Un fenomen que cal associar a les oportunitats conjunturals ofertes pel mercat de vi francès a causa de les malures de l'oïdi i la fil·loxera, respectivament. En tot cas, i per la mateixa raó ja esmentada per a les importacions, les xifres per als anys

vuitanta queden distorsionades pels efectes de la circulació a través de la duana de Portbou²⁶. Les vendes a l'Àsia representaren una proporció superior a la de la resta d'Espanya, però tot i així molt moderada, en aquests anys: la situació es modificaria precisament a partir de finals dels vuitanta (Delgado, 1999).

En resum, doncs, alguns dels trets distintius del comerç barceloní dels anys quaranta es perllongaren en les dècades posteriors. El pes relatiu dels fluxos d'importació des d'Europa augmentà inicialment, però cedí després terreny als tràfics transatlàntics i les noves relacions amb el continent asiàtic. En les exportacions, en canvi, i en clar contrast amb els patrons comercials de la resta d'Espanya el pes dels mercats extraeuropeus, va ser molt més destacat. El marcat biaix americà del port només sembla haver-se vist matisat per l'aparició d'oportunitats de negocis extraordinaris als mercats europeus (el francès, essencialment). Per suposat, aquesta orientació no era un reflex exacte de les diferents estructures comercials de Catalunya i la resta d'Espanya: el port de Barcelona, precisament en raó de la seua especialització comercial, exercia també un rol d'intermediació entre l'economia espanyola i les Antilles i, més endavant, les Filipines. Però aquesta especialització no era aliena a les dificultats de l'economia catalana per exportar als països més desenvolupats del seu entorn i a la funcionalitat dels mecanismes del comerç americà que emergiren durant el segon terç del segle.

Ara bé, tenint en compte l'escàs nivell de desagregació d'aquestes dades, i l'evolució que hem pogut constatar al capítol anterior, resulta convenient perfilar en major mesura la distribució dels tràfics pels diversos àmbits geogràfics analitzats, per tal d'extreure'n conclusions sobre els condicionants més importants i sobre els impactes que fenòmens com l'expansió de la xarxa importadora i la revolució en el transport marítim hi tingueren. En això estan centrades les pàgines que segueixen.

5.2 La concentració dels tràfics per regions i països

Al llarg de la dècada dels quaranta havien anat quedant definides, com hem vist, les característiques bàsiques del sistema de relacions exteriors del port de Barcelona; almenys pel que fa als seus eixos principals: el comerç triangular que, a través dels lligams amb Cuba, connectava la capital catalana amb el sud i els nord del continent americà, d'una banda; de l'altra, les intenses relacions amb França i el Regne Unit, complementades amb els tràfics des d'Itàlia i els països nòrdics (Fradera, 1987).

La següent taula, referida al 1850, està construïda a partir d'un mostreig aleatori de 357 vaixells entrats i 333 sortits del port català (incloent els tràfics de cabotatge). N'he exclòs les embarcacions que viatjaven en llast, especialment nombroses en el cas de les sortides: 43,1%,

²⁶ Com ja he indicat les quantitats emprades per al càlcul no inclouen les exportacions i importacions d'or i plata en monedes, que afectarien especialment (a l'alça) les exportacions a Europa-Àfrica en els anys setanta i les importacions des d'Àsia als vuitanta.

contra 2,3% de les entrades²⁷. Com s'hi pot comprovar, els resultats confirmen plenament aquesta estructura general. Especialment pel que fa a la circulació transatlàntica: les desproporcions entre els vaixells amb càrrega arribats des de i salpats cap a les diferents àrees del continent americà són clarificadores, i confirmen a grans trets la centralitat dels circuits comercials ultramarins descrits per Emerencià Roig (1929) i als que m'he referit en diverses ocasions.

Vaixells entrats i sortits amb càrrega del port de Barcelona el 1850.			
Distribució segon regió d'origen o destinació (en %)			
	Entrades		Sortides
	% Vaixells	% Arqueig	% Vaixells
Europa Occidental	39,5%	34,3%	21,6%
Europa del Sud	16,0%	11,8%	10,8%
Amèrica Central i el Carib	16,0%	15,0%	45,9%
Amèrica del Nord	18,5%	31,9%	5,4%
Amèrica del Sud	1,2%	0,9%	13,5%
Resta	8,6%	6,0%	2,7%

Una altra concordança destacable és la que es produeix entre aquestes xifres i les que Figuerola (1968) proporcionava per a finals dels anys quaranta. Malgrat que aquestes fan referència als tràfics marítims i aquelles al valor dels fluxos comercials, les semblances són sorprenents: Figuerola atorgava a França i el Regne Unit una quota sobre les importacions barcelonines del 38,7% i d'un 22,8% en el cas de les exportacions, xifres que s'acosten molt a la quota d'Europa Occidental en els tràfics marítims d'anada i tornada. Els percentatges també són molt similars en el cas del comerç americà, si bé en les dades de Figuerola el comerç colonial absorbia el gruix dels tràfics que, segons les dades que presente, es repartien entre el Carib i Amèrica del Nord, amb clar predomini d'aquest segon origen. No cal dir que això no implica una coincidència exacta entre el valor o volum físic dels tràfics i el moviment marítim; menys encara si es té en compte que la informació per a les eixides només fa referència al nombre de vaixells. Però és palès que existia, almenys en aquest moment, una correspondència general bastant remarcable entre la circulació marítima i la distribució geogràfica del comerç exterior en termes de valor.

En les dècades posteriors al 1850, la xarxa del comerç importador experimentà un procés sostingut d'expansió horitzontal i multiplicació dels lligams amb altres ports estrangers, descrit al capítol anterior. Això havia de tenir repercussió en la distribució dels tràfics, tot i que no seria l'únic vector de canvi, ni necessàriament el més important. Per tal de fer visible la seua evolució a llarg termini he elaborat la següent taula a partir dels buidatges complets dels registres corresponents als anys 1860, 1875, 1895.

²⁷ Aquests percentatges fan referència als tràfics registrats amb l'estranger, excloent per tant, de la mostra indicada, els moviments de vaixells des de i cap a la resta d'Espanya.

Distribució de l'arqueig dels vaixells arribats de l'estranger al port de Barcelona, 1860-1895 (en %)			
	1860	1875	1895
EUROPA	69,6%	79,6%	77,4%
Europa del Sud i Mediterrània	7,5%	9,2%	16,6%
Europa Occidental	54,4%	61,1%	52,4%
Europa del Nord	7,4%	5,7%	3,1%
Europa Central	0,3%	2,9%	3,2%
Europa de l'Est	-	0,6%	2,0%
ÀFRICA	0,9%	0,8%	1,4%
Àfrica del Nord i Mediterrània	0,8%	0,8%	1,0%
Àfrica del Sud	-	-	0,1%
Àfrica Nord-occidental	0,1%	-	-
Golf de Guinea	-	-	0,3%
AMÈRICA	29,5%	15,7%	17,0%
Amèrica Central i Carib	9,2%	4,7%	5,0%
Amèrica del Nord	17,9%	7,5%	8,6%
Amèrica del Sud	2,4%	3,5%	3,5%
ÀSIA	0,0%	3,7%	3,7%
Orient Mitjà	-	3,5%	0,8%
Àsia del Sud	-	0,1%	0,6%
Sud-est asiàtic	-	0,1%	2,3%
NO IDENTIFICATS	0,0%	0,1%	0,5%
TOTAL en percentatge	100%	100%	100%
TOTAL d'arqueig	281.275	522.047	1.474.626

Font: elaboració pròpia a partir dels registres del Diari de Barcelona

En termes generals, cal destacar, en primer lloc, el nítid increment experimentat pel tonatge agregat dels vaixells entrats al llarg dels trenta-cinc anys posteriors al 1860. No pot sorprendre, tenint present el creixement global del comerç exterior, i sobretot a la transformació de la navegació internacional, que va implicar la generalització dels vaixells de vapor, especialment al llarg del darrer terç de la centúria. Així i tot, les xifres resulten impressionants. La capacitat total de càrrega dels vaixells arribats a Barcelona des de l'estranger, va experimentar un creixement realment explosiu: del 4,8% anual acumulat al llarg de trenta-cinc anys.

Aquest increment però, es va distribuir de manera molt desigual. L'evolució es saldà, en primer terme, en un fort retrocés del pes relatiu dels tràfics d'importació transatlàntics. Aquesta minva obeïa, fonamentalment, a la menor quota de dos dels espais tradicionalment més rellevants des del punt de vista de les importacions catalanes: el Carib i Amèrica del Nord. No cal dir que aquest no va ser un retrocés en termes absoluts, ja que l'arqueig agregat dels vaixells provinents d'Amèrica en el seu conjunt es va quadruplicar entre 1860 i 1895. Però el seu ritme d'expansió va ser significativament inferior al corresponent a altres eixos comercials. El creixement a llarg termini dels tràfics des d'Àsia i Àfrica, corresponent als nous lligams mercantils establerts amb aquests continents, i sobretot l'elevada concentració dels fluxos d'importació en Europa, constitueixen els aspectes més visibles de l'evolució de la circulació marítima en el moviment d'importació. En les relacions amb el continent europeu a més, els tràfics marítims des de l'Europa Septentrional, perderen pes relatiu a llarg termini, en favor dels fluxos des d'Europa Central i de l'Est i, sobretot, del contundent increment en l'arqueig de les arribades des del sud del continent.

Es pot dir, per tant, que el procés d'expansió del comerç marítim va estar caracteritzat per dues tendències aparentment contradictòries, però compatibles: ampliació i diversificació territorial, d'una banda, concentració dels tràfics, de l'altra. Un doble procés de mundialització i regionalització dels vincles importadors. Això coincideix amb les conclusions de l'anàlisi de Fouquin i Hugot (2016) sobre l'evolució del comerç bilateral entre una mostra molt àmplia de països per a la segona meitat del segle XIX. Segons aquests autors, la globalització comercial del vuit-cents, si bé implicà un augment considerable del comerç intercontinental, va estar caracteritzada sobretot per la regionalització dels intercanvis. Des d'aquest punt de vista, caldria parlar més bé d'internacionalització, que no de vertadera globalització. Tot i així, i per al cas de Barcelona, convé no perdre de vista que aquestes xifres fan referència a l'arqueig implicat (no al valor dels fluxos comercials) i exclusivament al moviment d'importació.

La desagregació dels tràfics per països, permet concretar millor les disparitats en la distribució geogràfica i fa paleses clares línies de continuïtat. Així, l'any 1850, segons la mostra amb què he treballat, els Estats Units eren el primer país d'origen dels vaixells arribats al port català, representant un 31,9% de la capacitat de càrrega. Seguien el Regne Unit (21,9%), Itàlia (11,8%), França (10,9%) i Cuba (10%). Conjuntament, aquests cinc països assolien una quota agregada del 86,4% de la capacitat de càrrega. La solidesa d'aquests lligams i dels seus factors condicionants va ser una dels clars elements d'estabilitat a llarg termini. A pesar dels canvis en les posicions i els pesos relatius, aquests cinc països es mantindrien al capdavant en els tràfics marítim d'importació de Barcelona fins a la fi de segle, amb excepcions molt conjunturals com la Guerra de Secessió nord-americana.

Al llarg de les quatre dècades i mitja posteriors al 1850, Cuba i els Estats Units experimentaren un retrocés relatiu que, lògicament coincideix amb l'evolució dels tràfics transatlàntics en el seu conjunt. Itàlia, en canvi va augmentar considerablement la seua quota, reflex tant de l'augment de la importància dels tràfics des de Gènova, com de la supervivència d'un dinàmic tràfic de cabotatge internacional en l'àmbit mediterrani des de ports més petits, si atenem a l'estabilitat en el nombre de ports d'origen d'aquella regió que hem pogut comprovar al capítol anterior: si en 1860, arribaren a Barcelona embarcacions provinents d'almenys 23 ports italians, el 1895 ho feren des d'almenys 20. Gènova hi predominava amb claredat en aquest darrer any, sent el punt d'origen del 48% de les 266 embarcacions arribades des d'aquell país, que representaven fins a un 81% de l'arqueig.

10 primers països d'origen dels vaixells entrats al port de Barcelona (en % d'arqueig sobre el total)					
1860		1875		1895	
Regne Unit	33,9%	Regne Unit	32,6%	Regne Unit	27,0%
França	19,7%	França	27,7%	França	21,7%
Estats Units	18,0%	Itàlia	9,2%	Itàlia	15,6%
Cuba	7,8%	Estats Units	7,6%	Estats Units	8,2%
Itàlia	7,2%	Cuba	3,6%	Cuba	3,8%
Suècia	2,7%	Turquia	3,5%	Bèlgica	3,4%
Noruega	2,2%	Alemanya	2,9%	Argentina	3,4%
Finlàndia	1,2%	Finlàndia	2,0%	Alemanya	2,9%
Dinamarca	1,1%	Suècia	1,9%	Filipines	2,2%
Brasil	0,9%	Brasil	1,8%	Noruega	1,4%
TOTAL 10 primers	94,7%	TOTAL 10 primers	92,7%	TOTAL 10 primers	89,8%
TOTAL 5 primers	86,6%	TOTAL 5 primers	80,6%	TOTAL 5 primers	76,4%

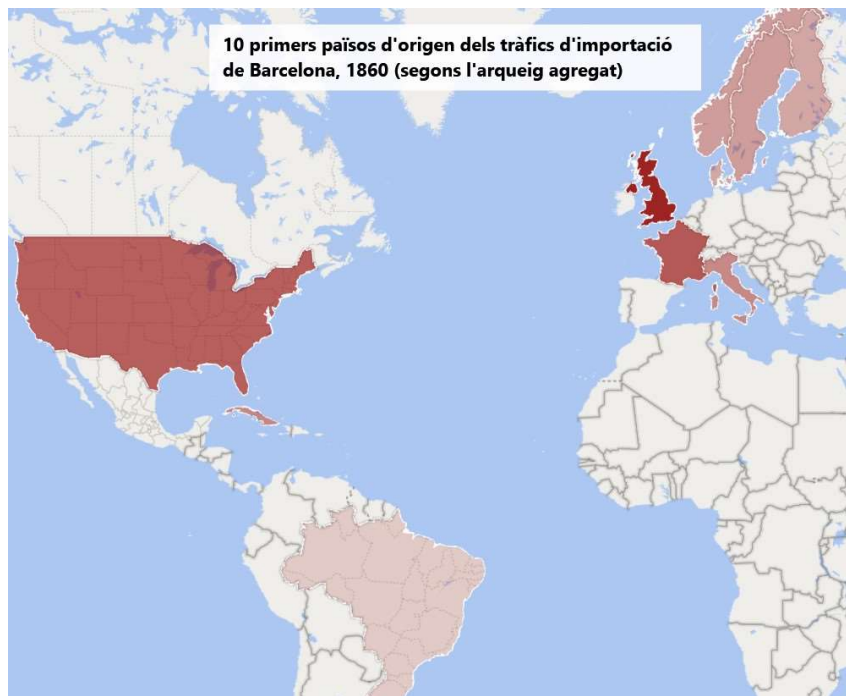
Font: elaboració pròpia a partir dels registres del Diario de Barcelona

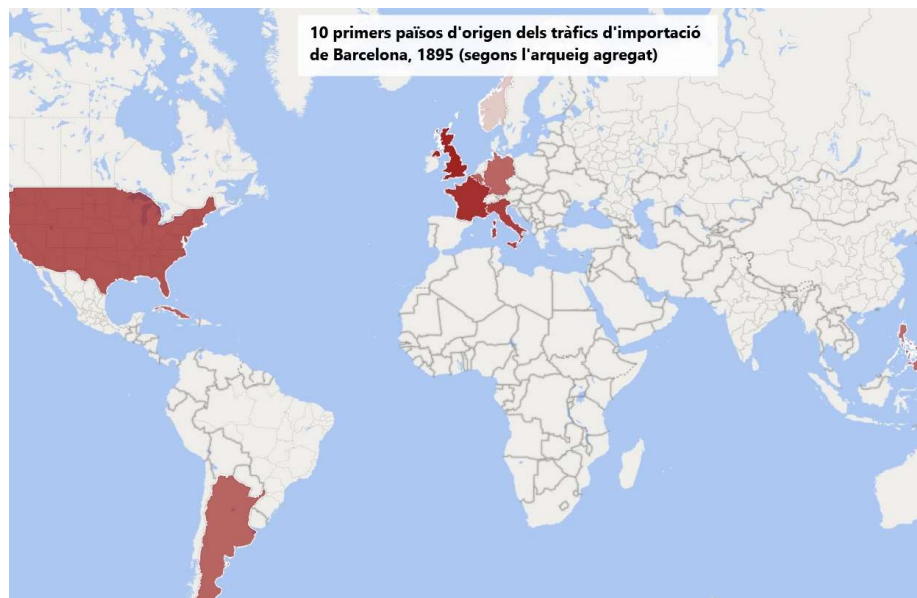
La quota conjunta dels cinc primers països va tendir a moderar-se, a partir de l'altíssim nivell de concentració dels tràfics dels anys cinquanta i seixanta. Tot i així, continuaren representant l'origen de més de les tres quarts de l'arqueig mobilitzat en els tràfics cap a Barcelona. Si es té en compte que el nombre total de països d'origen (considerant les fronteres actuals) havia passat de 28 a 38 en 1860-1895, l'estabilitat del nucli principal de la xarxa d'importacions barcelonines es fa ben palesa. En aquest sentit, la geografia dels tràfics d'importació estigué caracteritzada al llarg del període, doncs, per una certa dependència de la trajectòria (*path dependence*); en la mesura que una estructura de relacions exteriors consolidada a mitjans de la centúria seguí condicionant la distribució dels tràfics futurs.

Més enllà del predomini clar i sostingut d'aquest primer grup de països, la taula evidencia canvis eloqüents en les posicions secundàries: del sisè al desè lloc per importància dels tràfics. En primer terme, el retrocés relatiu d'una sèrie de països que havien tingut un paper significatiu en l'entramat de relacions catalanes de mitjans de segle. Es tractava, per un costat, de les economies del nord del continent europeu, amb tràfics tradicionalment protagonitzats pel bacallà i les fustes. Per l'altre, del Brasil: un dels principals proveïdors de cotó en floca per a les fàbriques del Principat durant les primeres fases de represa industrial al segon terç del segle, i origen també de remeses de cuirs i moltonines posteriorment, segons les mostres que he efectuat per al 1850 i el 1865. La seua importància com a punt de proveïment de matèries primeres per a la indústria anà descendint de manera acusada, davant el pes creixent d'altres mercats americans: els Estats Units en el cas del cotó, ja des dels anys quaranta (Valls, 2001), Puerto Rico i l'Argentina pel que fa a les pells.

Aquests retrocessos relatius es saldaren en benefici d'un conjunt de rutes que posen de manifest la doble tendència a la regionalització i la globalització dels tràfics comercials del port. D'una banda, les arribades des de les economies industrials emergents de l'Europa continental, Bèlgica i Alemanya. El seu pes creixent en l'estructura importadora de Barcelona, expressava els canvis en les jerarquies productives a Europa i la diversificació geogràfica (i també sectorial) dels nuclis fabrils del continent. De l'altra, el nou ramal del comerç colonial

amb les Filipines, que havia de constituir un dels components clau dels intercanvis del port a finals de segle: molt reforçat al llarg dels anys vuitanta, primer per l'establiment de la línia de oficial de vapors entre Barcelona i Manila, després per l'enduriment de la reserva dels mercats colonials. Per últim, també en el darrer tram de la centúria, cal destacar el pes renovat de les relacions directes amb l'Argentina. Els vincles comercials amb aquest país havien estat tradicionalment importants des de les dècades centrals del segle, com a part de les rutes comercials que pivotaven sobre l'espai colonial antillà. La immigració espanyola i italiana al país a les darreries del segle XIX generaren un estímul molt significatiu per al reforçament d'aquests lligams. La intensificació dels vincles comercials entre Catalunya i l'Argentina anà acompanyada de la formació del que Alejandro Fernández (2004) ha definit com un "mercat ètnic", conformat pels contingents de treballadors peninsulars emigrats i en què operaven xarxes mercantils catalanes molt organitzades i dedicades a activitats tant d'importació com d'exportació. Aquest mercat ètnic havia d'ampliar-se quan, des de començaments del segle XX, l'Argentina esdevingué la principal destinació dels fluxos migratoris espanyols i catalans, donant continuïtat a una dinàmica que havia començat a prendre força a la segona meitat dels anys vuitanta (Yáñez, 1991). D'altra banda, els tràfics directes amb el Con Sud es veieren estimulats també per l'establiment de línies de vapors que efectuaven el recorregut entre Gènova i Buenos Aires a finals del segle XIX. Als efectes d'aquesta ruta comercial italo-argentina, s'hi sumaria en els primers anys del nou-cents, la reorientació geogràfica dels trajectes transatlàntics de la marina espanyola després de la pèrdua de les colònies (íbid).





Les tendències de fons que eren ja ben perceptibles a mitjans dels anys noranta havien de reforçar-se a partir del canvi de segle. La jerarquia de països d'origen al si de la geografia del comerç marítim barceloní patí modificacions significatives, tot i mantenir clares línies de continuïtat. Com que les xifres per al 1910 es corresponen amb un mostreig, presenten una menor exactitud. Tot i així, els resultats són en general coherents amb la transformació del context en què funcionava el comerç exterior català. La pèrdua dels mercats reservats a les Antilles i el sud-est asiàtic, junt amb la posició emergent de l'Argentina, permeten entendre el canvi més perceptible en el grup dels primers cinc països d'origen: la caiguda de Cuba lluny de les primeres posicions, derivada de la forta contracció del comerç entre Espanya i els seus antics dominis, i el lloc destacat dels tràfics de l'Argentina en les embarcacions arribades al port català. L'ordre d'importància dels cinc primers països en els tràfics d'entrada, segons el mostreig, era: el Regne Unit (19,4%); els Estats Units (16%); Itàlia (14,7%), l'Argentina (14,3%), i França (9,4%). Seguien, de més lluny, Bèlgica, Mèxic i Alemanya, amb quotes situades entre el 3,7 i el 4,7%.

Aquesta evolució presenta clars punts de concordança amb les estimacions de Tena Junguito (2005) sobre la distribució geogràfica de les importacions espanyoles; sempre que es tingui present que les seues xifres fan referència al valor dels tràfics (una variable que no té per què correspondre amb l'arqueig), i que les relacions comercials de Barcelona continuaven molt més focalitzades en Amèrica que les del conjunt de l'economia espanyola. Així, per exemple, segon aquest autor, les importacions des de França haurien passat de representar del 19,8% al 15,8% del total, entre 1895-1899 i 1910-1913; les del Regne Unit havien reduït la seua quota en menor mesura (de 19,2% a 17,7%); les de Cuba, passaren del 6,2% al 0,3%, i els tràfics des de l'Argentina, de l'1,5 al 4,6%. Menys clara seria la coincidència en la trajectòria dels fluxos d'importació dels Estats Units i Itàlia en les dècades prèvies a la Gran Guerra. En el primer cas, s'haurien mantingut bastant estables per damunt del 10% de quota i en el segon

s'haurien reduït (del 2,4% a l'1,3%), en clar contrast amb les xifres sobre arqueig mobilitzat que he presentat. És molt probable que el creixement de les dimensions dels vaixells implicats en els tràfics transatlàntic siga una de les principals explicacions per a aquesta discrepància. Sobretot, si recordem que Barcelona constituïa escala habitual de les rutes entre Gènova i Buenos Aires, i que això condicionava l'elevat nombre de vaixells arribats des d'aquell port, que podien no correspondre a descàrregues de mercaderies significatives²⁸.

Els cinc primers països d'origen dels tràfics el 1910 assolien conjuntament una quota del 73% de l'arqueig mobilitzat en els tràfics d'importació pel port català; una xifra lleugerament inferior a la corresponent al 1895. Més enllà de l'exactitud d'aquest percentatge, i de si expressava una suau minva del grau de concentració, el que és indiscutible és que el gruix dels tràfics d'importació cap a Barcelona es mantenia concentrat en un grup relativament reduït de països. Quatre d'ells havien estat entre els cinc principals punts d'importació des de mitjans del segle XIX. Per suposat, aquesta persistència no era aliena al fet que tres d'aquests països (el Regne Unit, els Estats Units i França) es comptaven entre les principals potències exportadores mundials, juntament amb Alemanya, situada també en posicions destacades (Maddison, 1995).

La distribució territorial dels tràfics d'importació del port català durant la segona meitat del segle XIX llarg presentava, doncs, característiques que dificulten la seua reducció a esquemes senzills: estabilitat en el principal grup de socis comercials, junt amb variacions importants en el temps quant a les contraparts de mitjana importància; expansió geogràfica i creixement dels intercanvis a llarga distància, en paral·lel a un procés de regionalització dels tràfics; relacions de proximitat intenses, compatible amb una orientació molt pronunciada (en comparació amb Espanya i bona part de l'Europa continental) vers el comerç americà i colonial en general.

En quina mesura contribuïren els diferents països i regions al creixement del moviment importador del port? Resulta suggeridor analitzar els processos simultanis de concentració i ampliació de les xarxes del comerç exterior de Barcelona a partir dels conceptes de *marge intensiu* i *extensiu*, desenvolupats recentment en els camps de l'economia internacional i el desenvolupament regional²⁹. Aquests conceptes permeten distingir el tipus de creixement experimentat pel comerç exterior en funció de la intensificació de les relacions tradicionals (vincles amb països o fluxos de productes existents prèviament en l'estructura comercial) o de la incorporació de nous lligams. Des del punt de vista de la geografia comercial, el marge intensiu indicaria un augment dels tràfics a partir de l'increment dels intercanvis amb països

²⁸ En tot cas, la quota en arqueig dels vaixells provinents d'Itàlia i el port de Gènova en aquest mostreig, s'allunya molt poc de l'observada en el buidatge complet corresponent al 1895, la qual cosa la fa bastant versemblant.

²⁹ Veieu per exemple: Bernard, et al (2009); Besedes i Prusa (2011). Els conceptes s'han emprat més habitualment en referència a les exportacions, per raons òbvies: es tractaria d'entendre la millora en la capacitat de penetració internacional dels productes d'una economia determinada. No obstant això, alguns treballs des del camp de la història econòmica (Timini, 2018) han posat èmfasi en el marge extensiu de les importacions, relacionant-lo amb possibles estímuls al desenvolupament i la innovació en l'economia receptora de mercaderies: fonamentalment, a través dels *spill-overs* i la tecnologia incorporada en béns intermedis o de capital, o bé en l'ús de nous materials; però també pels potencials efectes positius de la competència exterior sobre la innovació i les estratègies comercialitzadores.

amb els que ja existien relacions prèviament; mentre que el marge extensiu fa referència a l'aportació de les noves relacions.

Comparant 1860 amb 1895, s'observa que la xarxa catalana d'importacions va incorporar connexions amb 16 territoris nous, mentre que sis dels països des dels quals hi havia hagut importacions el 1860 ja no formaven part d'aquesta xarxa el 1895. Els territoris amb els quals no es va comerciar l'any 1895 havien representat l'1,6% dels vaixells entrats i un 1,9% de la capacitat de càrrega de l'any 1860. En canvi, les noves incorporacions, suposaven un 43% del total de països de la xarxa importadora, i representaven al voltant d'un 14% tant en proporció de vaixells com d'arqueig en els tràfics de finals del segle XIX.

Ampliació dels tràfics per incorporació de nous socis comercials 1860-1895			
Pèrdua de relacions amb antics territoris en els tràfics d'importació			
	Països	Vaixells	Arqueig
Perduts	6	22	5.221
Totals 1860	28	1.389	281.275
Proporció sobre el 1860	21,4%	1,6%	1,9%
Incorporació de nous territoris d'origen dels tràfics d'importació			
	Països	Vaixells	Arqueig
Incorporats	16	223	209.734
Totals 1895	38	1.576	1.474.626
Proporció sobre el 1895	42,1%	14,1%	14,2%
<i>Font: elaboració pròpia a partir dels registres del Diario de Barcelona</i>			

En aquest sentit, es pot concloure que el procés d'ampliació de les relacions comercials cap a nous països i regions va tenir un pes destacat en la geografia importadora de finals del vuit-cents. Tanmateix, el 85% dels tràfics continuaven provenint de països amb els que ja existien vincles comercials a mitjans de segle. La contribució al creixement agregat de la circulació marítima es va distribuir de manera molt desigual. Les arribades des del Regne Unit suposaren un 25% del creixement agregat de l'arqueig al llarg d'aquests trenta-cinc anys. Seguien els tràfics des de França (amb una contribució del 22%) i d'Itàlia (18%). Això implica que el comerç marítim amb aquests tres països contribuï, conjuntament, a prop d'un 65% del creixement. Els fluxos d'importació des dels Estats Units representaren un 5,8% del creixement agregat, seguits dels provinents de Bèlgica (4,2%), l'Argentina (4,1%) i Alemanya (3,6%), Cuba (2,9%) i les Filipines (2,7%).

En conjunt els tràfics de nova incorporació, és a dir, aquells provinents de països amb els que no constaven lligams comercials l'any 1860, van suposar un 18% del creixement total. Aproximadament la cinquena part del creixement del moviment d'importació del port català es correspongué, per tant, amb la diversificació de la xarxa de proveïment. Però més del 80% resultà de la intensificació de les relacions comercials (mesurades per l'arqueig) amb països amb els que ja existien lligams a les dècades centrals del segle, i de manera molt destacada amb economies properes com la britànica, la francesa i la italiana. És molt probable, a la vista

dels resultats presentats per al 1910, que els canvis que es produïren a inicis del segle XX derivaren en una contribució més significativa dels fluxos des de l'Argentina i els Estats Units. Però almenys fins a les darreries del XIX, el creixement dels intercanvis marítims amb el Regne Unit, França i Itàlia va explicar una fracció molt important de l'augment dels tràfics.

En resum, per tant, una notable diversificació geogràfica de les importacions; creixement sostingut, i especialment pronunciat en els darrers anys del període, dels fluxos transatlàntics, i forta concentració regional dels tràfics des de les economies de l'Europa industrialitzada. Els factors explicatius de caràcter general proposats per Bairoch s'ajusten a l'evolució del patró de relacions comercials de Barcelona. Així, l'expansió dels intercanvis intraeuropeus i la proximitat geogràfica a algunes de les grans potències exportadores hauria estat clau en la dinàmica de reforçament dels tràfics regionals. Mentre que el perfil més pròpiament industrial i l'especialització colonial del port català explicarien el major nivell de diversificació de les relacions, en comparació amb Espanya i amb bona part de l'Europa continental. Caldria afegir-hi, a més, el pes que l'emigració transatlàntica (junt als vincles històrics i lingüístics amb els mercats llatinoamericans) i la dependència de la trajectòria, d'unes relacions comercials erigides a mitjans de segle i altament funcionals, tingueren en l'evolució a llarg termini d'aquestes estructures.

A continuació consideraré breument la manera en què les transformacions en el transport marítim i la diversa composició dels fluxos comercials condicionaren l'evolució d'aquest patró de relacions exteriors.

5.3 La transformació del transport marítim i la seua distribució desigual

Un dels problemes d'emprar l'arqueig de les embarcacions com a indicador de l'evolució del comerç marítim és que aquesta capacitat de càrrega agregada es veié molt influïda, lògicament, pels ritmes desiguals en l'increment de les dimensions mitjanes dels vaixells. No està clar fins a quin punt els canvis en la distribució de l'arqueig es corresponia amb variacions en el pes relatiu dels diversos àmbits geogràfics del comerç exterior barceloní. Tal i com hem vist en comparar l'estructura comercial del port amb la de la resta d'Espanya en termes del valor dels intercanvis, Amèrica mantingué una quota molt elevada i fins i tot creixent en les importacions de Barcelona; cosa que resultaria a priori contradictòria amb l'evolució dels tràfics marítims per continents, mesurats en termes d'arqueig.

Aquesta situació responia, entre altres raons, a la diferent relació valor-volum de la càrrega transportada des de les diverses regions. Els fluxos d'importació des del continent europeu comprenien un ampli ventall de renglons, incloent molts productes d'alt valor afegit. Però estigueren protagonitzats, en termes físics, pel carbó de pedra, dominant en els tràfics des del Regne Unit; als que caldria afegir també el carbó vegetal i la llenya, preponderants durant molt de temps en les arribades des d'Itàlia. Respecte al primer, Carreras i Yáñez (1992) han posat de manifest com les entrades de carbó mineral experimentaren un fortíssim creixement en les dues dècades anteriors al 1862, quan aquest rengló arribà a suposar un 25% de les tones

descarregades al port de Barcelona (considerant conjuntament les del comerç exterior i les arribades de cabotatge). A partir de llavors, constituïria el principal factor de dinamisme del comerç portuari, en termes físics, i arribaria a representar vora el 45% de les mercaderies descarregades a inicis del nou-cents. La importància decisiva d'aquest voluminós tràfic va constituir el principal estímul per a les obres d'ampliació del port durant els anys setanta. La importació de carbó exigia, a més, la mobilització d'una àmplia oferta de transport. Segons els meus càlculs, l'expansió de les entrades de carbó mineral explicaria prop del 60% de l'augment total dels tràfics des de l'estranger. L'aportació d'aquest únic producte al creixement agregat va ser especialment destacada en la dècada dels setanta i en 1891-1905, moderant-se en els anys vuitanta a causa de les massives arribades a través de la connexió ferroviària amb França, i patint una forta contracció a partir de l'arancel Salvador del 1906. Les arribades de combustible a través del cabotatge, havien començat a guanyar importància a partir dels anys noranta en el marc del viratge proteccionista que marcà l'evolució de la política comercial espanyola des del 1891.

Aportació de les entrades de carbó mineral al creixement de la càrrega de les importacions, per quinquennis (1862-1910)	
1866-70	15,0%
1871-75	47,1%
1876-80	94,1%
1881-85	30,6%
1886-90	28,4%
1891-95	77,7%
1896-1900	56,6%
1901-05	78,3%
1906-1910	-73,8%
Total 1862/65-1906/10	58%
<i>Font: elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior</i>	

Els esmentats autors han assenyalat també el relatiu paral·lisme entre el creixement a mitjà i llarg termini dels volums físics del comerç marítim i de l'arqueig de la navegació d'entrada en la segona meitat del segle XIX (íbid.). Ara bé, aquest paral·lisme, des del punt de vista agregat, no es correspongué necessàriament amb creixements proporcionals de la capacitat de càrrega i els volums de mercaderies efectivament transportats en cadascun dels ramals del comerç. La demanda dels diferents productes responia a condicionants particulars i havia de presentar distintes elasticitats a l'augment de l'oferta de transport i a les reduccions de costos associades als canvis tècnics i l'ampliació de la capacitat de càrrega. Segons les *Estadístiques del Comercio Exterior*, la càrrega efectiva de les importacions de Barcelona es multiplicà per 4,2 en 1862-1895: un factor lleugerament inferior a l'increment de l'arqueig observat a partir dels registres del *Diario de Barcelona* (6,7). Cal tenir en compte, en tot cas, que les embarcacions arribades a Barcelona des de punts estrangers no necessàriament tenien el port català com a única o principal destinació. És a dir, no tots els productes transportats es descarregaven a Barcelona. Tanmateix, cap de les fonts disponibles permet aventurar

estimacions sobre el diferent grau de resposta, per regions i productes, als canvis experimentats per la navegació: tant l'augment de capacitat, com la reducció de costos associada a l'arribada del vapor. A nivell internacional, segons Pascali (2017), la revolució dels transports marítims va tenir un impacte decisiu en la configuració dels patrons del comerç internacional del segle XIX. Fouquin i Hugot (2016), apunten a més, a una elasticitat del comerç als costos de transport molt elevada (superior a -5) i relativament estable en el temps.

Fos com fos, carregament i arqueig agregat havien de mantenir una estreta relació. Si més no en el cas de les importacions, en què la proporció d'embarcacions en llast era pràcticament negligible. Sense tràfics creixents que finançaren els nòlits, les rutes, especialment aquelles més freqüents i caracteritzades per una major capacitat de càrrega, no s'haurien pogut mantenir. L'excepció la constituïrien aquells eixos del comerç marítim d'importació en què Barcelona formava part de trajectes a llarga distància entre altres ports, normalment estrangers en tots dos extrems, o en el sector de la navegació itinerant. En aquests casos, les recurrents escales al port català són un clar símptoma de l'existència d'oportunitats de negoci d'un volum considerable; ja que en cas contrari, haurien perdut ràpidament importància, en no estar organitzades per la marina i els grups mercantils que operaven a la ciutat.

El ràpid increment de la capacitat de càrrega agregada, per tant, expressava la intensitat i el dinamisme que caracteritzà els intercanvis internacionals. Però l'oferta de transport va evolucionar de manera molt desigual i a ritmes ben diferents. Això afavorí amb molta claredat determinats àmbits de les relacions exteriors del port de Barcelona: especialment els tràfics de relativa proximitat amb les grans economies de l'entorn. L'arqueig mitjà dels vaixells implicats en el comerç europeu va augmentar inicialment de forma molt més ràpida que en la circulació amb altres regions i perllongaria el seu creixement almenys fins a finals de segle. Lògicament, el creixement de les dimensions dels vaixells va anar de la mà de la difusió de la navegació a vapor. Entre 1860, quan els vapors suposaven el 16% dels tràfics, i el 1895, quan ostentaven un predomini indiscutible (del 95%), l'arqueig mitjà dels vaixells arribats al port es va multiplicar gairebé per cinc.

Nombre i arqueig mitjà dels vaixells arribats a Barcelona per continents, 1860-1895						
	Nombre de vaixells			Arqueig mitjà per vaixell		
	1860	1875	1895	1860	1875	1895
Europa	1.047	1.318	1.336	186,9	315,4	853,9
Àfrica	11	24	27	217,9	180,3	766,4
Amèrica	330	319	168	251,6	256,6	1.493,1
Àsia		20	33		975,7	1.649,9
TOTAL	1.388	1.681	1.564	202,6	310,6	942,9
<i>Font: elaboració pròpia a partir dels registres del Diario de Barcelona</i>						

Des d'aquest punt de vista, la generalització progressiva i desigual de la navegació a vapor havia de constituir un dels factors més decisius en l'evolució de la geografia comercial barcelonina. El 1860 els vaixells de vapor provenien quasi exclusivament del Regne Unit (10%)

i, sobretot, de França (84%), país amb el que existien línies estables des de la dècada dels anys quaranta (Rodrigo, 2007a, 2017). Quinze anys més tard, els vapors arribats des d'aquests dos països havien reduït la seua quota conjunta en benefici dels fluxos des de Turquia (5,5%), Alemanya (4,6%) i Bèlgica (1,6%), entre altres; però seguien dominant amb claredat, representant el 80,4% del total. La quota del tràfic marítim amb Cuba i els Estats Units era molt minoritària: 1,3% i 1,4%, respectivament.

En els tràfics des d'Amèrica, la capacitat mitjana no va variar pràcticament fins després del 1875, quan l'increment en l'escala de les embarcacions no pot qualificar-se sinó d'impressionant. Tanmateix, aquest augment en les dimensions es va saldar també en una disminució del nombre total de vaixells implicats en aquest tràfic; que no es va produir en el comerç europeu, caracteritzat per uns fluxos marítims molt més densos i amb una freqüència molt superior. Això explica l'elevada quota sobre el moviment marítim total dels tràfics des del continent europeu.

Les limitacions tecnològiques dels primers vapors, que restringien les dimensions dels vaixells i la capacitat de càrrega efectiva, constituïren sens dubte un dels condicionants d'aquest procés de creixement desigual de l'oferta de transports. Però no eren l'únic factor, ni necessàriament el més decisiu, per explicar el seu procés d'expansió. La situació a mitjans dels anys setanta resulta especialment il·lustrativa. El 1875 la quota dels vapors sobre l'arribada de les embarcacions arribades a Barcelona era del 82% en els tràfics des d'Europa Occidental i del 96% en els provinents de l'Europa Central. Però el seu pes era molt menor en les arribades des d'altres regions relativament properes: d'Europa del Sud (8%), Europa del Nord (11%) i Europa de l'Est (29%). En els tràfics intercontinentals les situacions eren també molt variades: entre l'11% i el 17% de quota sobre l'arribada en els viatges des de les diverses regions d'Amèrica, el 100% de les arribades des del subcontinent indi o el 95% des de l'Orient Mitjà.

Les raons que permeten explicar els distints ritmes d'adopció de la navegació a vapor en funció de les rutes són de distinta naturalesa. A grans trets, podrien agrupar-se en factors d'oferta i de demanda.

Entre els primers, cal considerar les elevades barreres d'entrada en termes de capital i tecnologia. Això generava avantatges molt importants per a les economies més avançades, amb major disponibilitat de recursos financers i estructures productives més desenvolupades. El Regne Unit assolí una posició d'indiscutible predomini, tant en la fabricació de vaixells, com en la navegació: un sector altament globalitzat en què la flota britànica penetraria amb força en la canalització del comerç internacional, fins i tot de les altres grans potències econòmiques (Fischer i Nordvik, 1986). No ha de sorprendre, per tant, que el 34% de la capacitat de càrrega dels vapors arribats al port català el 1875 correspongués al pavelló britànic, que conduïa carregaments des de l'Atlàntic i provinents de l'Orient Mitjà o l'Índia, a través del Mediterrani. Seguien en importància la flota de vapors francesa (16%) i alemanya (5%). La navegació en altres pavellons amb una presència significativa en el moviment d'importació barceloní, com la italiana, la noruega o la sueca, continuava estant dominada per la vela; que en el cas de les flotes escandinaves es caracteritzava per la seua alta eficiència (Grafe i Bautaset, 2006). El

sector navilier espanyol topà amb grans dificultats per competir en aquest sector abans fins i tot de l'abolició del dret diferencial de bandera el 1868. Els desavantatges es relacionaven tant amb el cost de les embarcacions com del carbó, però també amb la menor competitivitat en la navegació, pels elevats costos laborals d'unes tripulacions sobredimensionades (Valdaliso, 2005). No obstant això, la bandera espanyola ostentava, a mitjans dels setanta, el 41% de la quota en arqueig dels vapors arribats a Barcelona. Tot i que els privilegis per a la flota espanyola es mantingueren en els tràfics colonials, després de l'abolició dels drets diferencials, els tràfics canalitzats pels vapors espanyols estaven clarament concentrats en les arribades des de França i el Regne Unit; especialment en les rutes amb aquelles ciutats amb les que existien línies regulars amb viatges d'alta freqüència, com Marsella, Sète o Liverpool.

A més dels condicionants de l'oferta des del punt de vista privat o empresarial, caldria comptar-hi també l'impuls estatal a l'ampliació de la flota. Especialment, les concessions oficials per a l'explotació de línies concretes. En el cas espanyol, a banda de les diverses estratègies aranzelàries que permeteren impulsar el creixement de la flota en les darreres dècades de la centúria (combinant liberalització en la importació de vaixells i en els tràfics estrangers, amb la protecció de les rutes colonials i el cabotatge); les subvencions per al transport de correu, mercaderies i tropes conformà un instrument clau de la política colonial (ibid., Rodrigo, 2000). Com hem vist, la *Compañía Trasatlántica*, vinculada al Marquès de Comillas, es beneficià del suport estatal per a la posada en marxa de línies de vapors que cobrien regularment la ruta cap a Cuba, les Filipines i Fernando Poo. Però aquest tipus d'ajuts no foren ni molt menys exclusius del cas espanyol: formaren part de les estratègies de promoció estatal d'un sector altament estratègic en diversos països europeus. Contractes públics i subvencions constituïen una garantia d'ingressos davant els riscos associats a les enormes inversions en capital fix que exigien els vapors; sobretot els de segona generació (Marnot, 2011).

Entre els factors de demanda, a part d'uns moviments migratoris que en el cas català van ser poc destacables, els més importants eren, evidentment, el volum i composició dels intercanvis existents o potencials. De fet, dels deu ports amb major quota sobre els vaixells de vapor el 1875, sis es comptaven entre els deu primers ports d'origen del moviment importador cap a Barcelona el 1860. Aquests eren: Marsella, Cardiff, Sète, Liverpool, Newcastle i Swansea. Completaven la llista dos ports internacionals de primer ordre, Londres i Hamburg; Newport (també en posició molt destacada en la geografia importadora barcelonina el 1860), i Esmirna. Els quatre ports capdavanters el 1860 que no ocupaven un lloc destacat en la quota sobre els vapors arribats el 1875 eren, no pot sorprendre, americans tots ells: Nova Orleans, Charleston, L'Havana i Mobile. A excepció del darrer, dominaven també, junt amb Buenos Aires, en els tràfics transatlàntics en vaixells de vapor; tot i que la seua entitat era encara escassa. En resum, el vapor penetrà amb força, si més no inicialment, en aquelles rutes caracteritzades per uns tràfics nodrits, o que connectaven ports amb una forta vocació exportadora o bé amb una àmplia demanda interna.

De tal manera que, si bé en diversos casos destacats l'oferta de transport "creà" els tràfics comercials; molt sovint aquesta respongué a la demanda: als colls d'ampolla i les oportunitats de negoci en rutes ben establertes. És probable que això contribuís a consolidar la posició dominant d'alguns dels més destacats punts de proveïment tradicionals de la geografia

comercial barcelonina. Així, entre el 1860 i el 1895 cinc d'aquests ports es mantingueren entre els deu primers per la seua quota sobre els tràfics al llarg del temps: Cardiff, Marsella, Liverpool, L'Havana i Nova Orleans. I això en un context de forta expansió agregada del comerç i de l'arqueig total mobilitzat. Els canvis més significatius en aquestes primeres posicions tingueren a veure amb l'ascens d'un conjunt de grans ports europeus (Hamburg, primer; Anvers i Gènova en el darrer tram del segle), en substitució de ports cotoners del sud dels Estats Units. Els fluxos d'importació des d'aquell país es concentraren en major mesura en Nova Orleans, mentre que el nucli principal de ports d'origen es va *europèitzar*.

10 primers ports d'origen dels vaixells arribats a Barcelona, 1860-1895 (en % sobre l'arqueig total)					
1860		1875		1895	
Cardiff	18,4%	Marsella	20,7%	Marsella	19,0%
Marsella	16,0%	Cardiff	13,6%	Gènova	12,7%
Nova Orleans	7,4%	Sète	5,8%	Cardiff	7,7%
Charleston	5,4%	Newcastle	5,8%	Newcastle	6,2%
Newcastle	4,9%	Liverpool	5,2%	Liverpool	6,0%
L'Havana	4,5%	Nova Orleans	4,2%	Nova Orleans	4,2%
Mobile	3,7%	Esmirna	3,3%	L'Havana	3,6%
Liverpool	3,6%	Hamburg	2,9%	Antwerp	3,4%
Swansea	2,7%	Newport	2,3%	Hamburg	2,9%
Sète	1,9%	L'Havana	2,2%	Newport	2,4%
TOTAL 10 primers	68,5%	TOTAL 10 primers	66,0%	TOTAL 10 primers	68,1%
TOTAL 5 primers	52,1%	TOTAL 5 primers	51,1%	TOTAL 5 primers	51,6%

Font: elaboració pròpia a partir dels registres del Diario de Barcelona

No hi ha dubte que la base d'aquests lligams comercials més destacats no derivava de l'àmplia capacitat de càrrega involucrada, sinó al contrari. Però tot apunta que les mateixes transformacions en el sector dels transports marítims contribuïren a concentrar els intercanvis. Així, els deu primers ports foren l'origen de dos terços dels tràfics arribats a Barcelona, al llarg del període. Només els cinc primers concentraren una quota lleugerament superior al 50%, de manera molt estable en el temps. Si es té en compte la ràpida expansió dels volums d'importació durant aquestes dècades, junt amb el fet que el nombre total de ports d'origen s'havia ampliat notablement, el grau de concentració resulta molt pronunciat. De fet, la quota sobre l'arqueig agregat del quintil superior dels ports d'origen de les importacions passà del 83% el 1860, al 85% quinze anys després, arribant al 88% a mitjans dels noranta.

Tot i que és difícil saber en quina mesura aquesta concentració de l'arqueig era representativa dels fluxos reals de mercaderies, resulta versemblant que la progressiva hegemonia del vapor tendís a reforçar la importància comercial dels ports més destacats. Almenys dues tendències aparellades a la navegació a vapor apuntarien en aquesta direcció. En primer lloc, l'establiment de línies de servei regular. Sense constituir un tret organitzatiu generalitzat en el sector, aquestes línies conformaren un nínxol de negoci prioritari de les principals navilieres espanyoles (Valdaliso, 1999). La recurrència dels viatges ampliava les oportunitats tant per a

l'establiment de relacions comercials, com per a l'enviament puntual de carregaments, i facilitava la previsió i la interacció gairebé permanent. No és casualitat que la majoria dels ports més destacats estiguessin vinculats a Barcelona a través de línies de servei regular, ja que la freqüència dels viatges havia d'incidir sobre l'arqueig agregat. La segona tendència té a veure amb els requisits tècnics i d'infraestructures que va implicar el creixement dels tràfics a vapor i l'augment de les dimensions dels vaixells. Les exigències plantejades, tant en termes d'ampliació portuària, com d'instal·lació de maquinària o dipòsits de combustible, generaren una pressió per a la constant adaptació i innovació, en el marc de la competència interportuària per la captació de tràfics (Jacobs et al, 2010; Suárez-Bosa et al, 2011). La importància de les inversions requerides derivava en economies d'escala, donant lloc a noves relacions entre els grans ports internacionals i els seus hinterlands urbans i regionals, i afavorint processos d'aglomeració (Herranz, 2004)³⁰.

La relació entre la intensitat de les relacions comercials i l'ampliació de l'oferta de serveis marítims lligada a la navegació a vapor, en el cas dels principals ports d'origen dels tràfics d'importació de Barcelona, incloïa, per tant, influències bidireccionals i donà lloc, amb tota probabilitat, a processos de causació acumulativa. És a dir, a una dinàmica en què la importància dels fluxos comercials estimulava el creixement dels tràfics marítims que, al seu torn, facilitaven i expandien els intercanvis. Evidentment, aquesta possibilitat no es pot donar per feta: els mateixos processos de concentració i competència afectaren de manera molt desigual les relacions entre Barcelona i alguns dels ports amb què mantenia vincles més estrets. Sète, per exemple, passà de ser el tercer port d'origen en termes d'arqueig agregat l'any 1875, a una quinzena posició dues dècades més tard. Charleston, quart port en importància l'any 1860, se situava en dissetè lloc l'any 1895. Mentre que els tràfics d'importació des de Mobile semblen haver desaparegut. Paral·lelament, les noves rutes i connexions destacades reflectien la rellevància creixent de les importacions des d'economies com l'alemanya o la belga, o bé la inserció del port de Barcelona en les rutes entre altres ports estrangers (com seria el cas de les arribades des de Gènova o Esmirna).

Al llarg de la segona meitat del segle XIX, la combinació d'aquests condicionants de l'oferta i la demanda de transports conduïren tant a la diversificació i ampliació de les relacions comercials amb ports i regions allunyades, com a una integració molt més estreta de la capital catalana en el sistema d'intercanvis marítims europeus. Des del punt de vista dels lligams amb els ports que conformaven el vertader nucli dels tràfics d'importació de Barcelona, la xarxa tendí a concentrar-se de manera més acusada sobre el continent.

El grau de concentració dels tràfics d'importació per ports i, de manera perceptible, en un conjunt de ports europeus, planteja dubtes sobre fins a quin punt la transformació dels transports es traduí en una pèrdua d'importància de la distància i la geografia com a determinants del comerç. D'una banda, com es desprèn de la informació sobre la duració dels trajectes cap a Barcelona per al conjunt de ports que he seleccionat, la distància mesurada en el temps dels viatges es reduí de forma ostensible en les tres dècades posteriors al 1860.

³⁰ Jacobs et al (2010) i Jacobs (2007) han desenvolupat aquestes idees en referència als processos de globalització actuals i a la conformació de cadenes productives internacionals.

Evolució del temps de trajecte a Barcelona des de diferents ports en 1860-1895 i relació amb la proporció de vaixells de vapor				
	Dies de trajecte mitjà el 1860	Dies de trajecte mitjà el 1895	Variació	Proporció de vaixells de vapor sobre el total
Cienfuegos	84,0	59,5	-29%	0%
Buenos Aires	76,0	31,8	-58%	92%
L'Havana	59,6	32,1	-46%	74%
Nova Orleans	56,0	36,6	-35%	81%
Charleston	41,5	34,0	-18%	33%
Bergen	30,8	19,8	-36%	100%
Cardiff	25,0	9,2	-63%	100%
Gela	20,8	16,8	-19%	11%
Fiume	20,0	17,1	-15%	77%
Gènova	9,2	2,5	-73%	98%
Marsella	3,5	1,1	-68%	94%

Font: elaboració pròpia a partir dels registres del Diario de Barcelona

Ara bé, cal fer dos comentaris al respecte. En primer lloc, crida l'atenció que aquells trajectes en què la presència de vaixells de vapor era molt reduïda en un moment tan avançat com 1895 també experimentaren reduccions en el temps mitjà dels recorreguts. És possible que la competència del vapor en aquelles mateixes rutes o en altres d'alternatives constituïra un estímul en aquest sentit; tot i que no està clar en què s'haurien traduït els esforços, donada la dependència de les condicions naturals que caracteritzava, per definició, la navegació a vela³¹. Els resultats també podrien ser deguts a millores tècniques en la construcció i l'equipament dels vaixells. En tot cas, tenint en compte els possibles biaixos en la font, el fet de comparar només dos anys i el limitat nombre d'entrades en alguns d'aquests trajectes, la qüestió requeriria de contrastos i d'un major aprofundiment.

El segon aspecte a assenyalar, té a veure amb el fet que, en aquelles rutes en què el predomini del vapor era molt clar el 1895, la disminució dels trajectes sembla haver estat superior, en termes relatius, en les distàncies mitjanes i curtes. Això implicaria que la reducció del temps i els costos de transport no va ser necessàriament més decisiva en els tràfics amb ports més distants. La disminució en termes absoluts va constituir, potser, un factor clau, per l'estalvi de temps (i diners) que implicava. Així, per exemple, en la circulació entre Marsella i Barcelona l'estalvi mitjà hauria estat de dos dies i mig, mentre que en les arribades de Buenos Aires va ser de quaranta-quatre dies. Les implicacions d'aquest estalvi absolut eren sens dubte molt significatives. Amb tot, la hipotètica pèrdua de rellevància de la distància geogràfica s'ha de matisar molt: al cap i a la fi, Buenos Aires estava el 1895 trenta vegades *més lluny* que el port francès i a més del triple de distància que Cardiff.

En resum, les majors facilitats de transport, concretades en l'augment de la càrrega mitjana i la reducció dels temps i els costos de la circulació marítima, contribuïren a l'establiment de connexions amb ports llunyans; fins i tot a la canalització de tràfics de gran entitat des de

³¹ Segons la informació publicada al Diario de Barcelona, que no sempre era sistemàtica al respecte, en la inmensa majoria dels trajectes considerats no es produïren escales. Però podria ser que aquesta informació no s'haguera recollit en la publicació. En tal cas, l'evolució seria més comprensible i evidenciaria l'ascens dels trajectes directes.

ciutats com Buenos Aires o Manila. Però no evitaren la concentració dels tràfics a mitjana i curta distància, per més que el comerç barceloní es caracteritzava a inicis del nou-cents, com mig segle abans, per una forta vinculació comercial amb territoris extraeuropeus.

En tot cas, la reducció de les distàncies, tot i ser impressionant, difícilment pot haver condicionat excessivament els patrons de relacions comercials. Podia ser decisiva en aquells casos en què la producció de regions llunyanes era competitiva amb la de països o territoris més propers, o fins i tot amb el mercat nacional. Aquest seria el cas de la llana i els cereals, per exemple. Però allò que definia en gran mesura l'estructura geogràfica del comerç internacional, i en concret dels intercanvis exteriors d'un port industrial com el català, no era exclusivament les facilitats de transport de productes amb els de l'entorn, sinó les marcades diferències i complementarietats en la composició dels intercanvis. Aquest aspecte havia d'influir de manera molt clara en la diversa concentració geogràfica dels tràfics marítims.

5.4 Les relacions entre la distribució de l'arqueig i la composició dels tràfics

En el capítol anterior he associat l'expansió geogràfica de les relacions d'importació a uns pocs productes concrets. També he ofert informació sobre els renglons més destacats, en funció del nombre d'operacions (no del valor o la quantitat que representaven), en les diferents rutes per a determinats moments del temps. El que pretenc ara és donar una visió més panoràmica de la composició global dels tràfics d'entrada a Barcelona, atenent a la seua evolució i diversitat, en funció de les regions i ports d'origen. L'objectiu és mirar d'establir una relació entre l'estructura geogràfica i l'estructura per productes dels patrons d'importació del port.

Un dels problemes, al meu entendre, de bona part dels estudis que han tractat d'analitzar els efectes de la transformació dels transports marítims (Pascali, 2017), la caiguda dels costos de transacció (Fouquin i Hugot, 2016), o bé de la reducció de les distàncies (Jacks, 2009) sobre els patrons d'intercanvi internacionals del vuit-cents, és que no han tingut en compte el contingut dels fluxos comercials analitzats. Els treballs de Bairoch (1874, 1876) constitueixen potser una excepció. Tot i així, la seua anàlisi s'ha orientat més bé a assenyalar la preeminència del comerç entre països industrialitzats (a excepció del Regne Unit), més que no a una anàlisi detallada de la seua composició.

Tanmateix, les estructures productives i comercials dels diferents ports, països i regions havien d'influir decisivament en la conformació d'aquests patrons d'intercanvi, per més que no en foren l'únic condicionant. Per això pense que la qüestió mereix un mínim contrast, si del que es tracta és d'entendre millor el per què d'una estructura concreta de relacions exteriors, en aquest cas del port de Barcelona. He d'avançar però, que amb les dades treballades, no és possible establir connexions unívokes al respecte, donada l'absència de referències a quantitats o valors dels diferents productes, que impedeix tenir en compte el grau de concentració per renglons en aquells tràfics aparentment més diversificats. Tot i així, la base

de dades que he elaborat, sí que permet una primera aproximació a la qüestió atenent a la major simplicitat o complexitat dels fluxos de mercaderies entrades en funció del seu origen.

Un intent de descripció detallat de la composició per productes dels diferents ramals de l'estructura comercial resultaria necessàriament feixuc i poc productiu. Per això em centraré, fonamentalment, en oferir una imatge de conjunt de la xarxa importadora per diferents moments del període estudiat, a partir de la qual esclarir-ne les principals característiques.

La informació sobre el contingut dels carregaments, publicada al *Diario de Barcelona*, es presentava de manera molt poc sistemàtica: amb nivells de concreció molt variables, fins i tot per uns mateixos grups de productes. A això cal afegir-hi, a més a més, la manca d'homogeneïtat en el temps. Donades les dificultats que això presentava per organitzar aquesta informació a partir de possibles classificacions internacionals, o dels mateixos conceptes emprats per les estadístiques oficials (ells mateixos variables en el temps), he estructurat els diferents productes a partir d'una classificació relativament senzilla de caràcter heurístic. Com ja he indicat en altres apartats, aquesta classificació es basa en tres nivells d'agregació: productes (tal i com es presentaven a la font original), partides i categories. Això ha donat lloc a un total de 61 i 23 classes distintes de mercaderies entrades, respectivament. A partir d'aquestes agrupacions és possible oferir una perspectiva de conjunt sobre la distinta naturalesa dels tràfics d'importació en funció del seu origen. Per fer-ho em base en els mostres obtinguts als anys 1850, 1865, 1880, 1895³² i 1910. Els resultats obtinguts fan paleses les característiques generals i les línies d'evolució en relació a la diversificació dels intercanvis per regions.

³² En el cas de l'any 1895 he realitzat tant un buidatge complet de les dades sobre origen, duració i vaixells implicats en els tràfics, com un mostreig aleatori que inclou la composició i altres variables (vegeu l'Annex 2 al respecte). Per tant, la informació que aportaré per a aquest any presenta unes característiques de tractament igual a la de la resta de mostres (per 1850, 1865, 1880, 1895 i 1910); no es correspon amb informació detallada sobre la composició per a tots els registres.

Nombre de partides en les importacions per regió, 1850-1895					
	1850	1865	1880	1895	1910
Àfrica del Nord i Mediterrània	2	4	1	2	3
Àfrica Nord-occidental	1				
Golf de Guinea				1	
Amèrica Central i Carib	16	15	9	12	11
Amèrica del Nord	7		10	6	6
Amèrica del Sud	1	6	2	5	9
Europa Central			25	22	11
Europa de l'Est			1	1	1
Europa del Nord	3	5	4	11	5
Europa del Sud i Mediterrània	25	11	8	19	20
Europa Occidental	34	32	38	38	33
Orient Mitjà			2	1	
Àsia del Sud			1	1	
Sud-est asiàtic			2	8	9

Font : elaboració pròpia a partir de mostres aleatòries dels registres d'entrades del Diario de Barcelona

La informació presentada a la taula permet formular una sèrie d'observacions de caràcter preliminar. En primer lloc, cal destacar la diversitat que caracteritzava els fluxos d'importació arribats al port de Barcelona. Si bé uns pocs productes, com el cotó en floca o el carbó, ostentaren un clar predomini en l'estructura importadora; atenent al fet que aquestes xifres es refereixen a partides distintes (que agrupaven diversos tipus de productes) és indubtable que els carregaments dels vaixells arribats al port es composaven per una àmplia varietat de renglons. La situació al 1850 reflectia ja una alta complexitat en els tràfics des d'alguns dels principals ramals de la xarxa importadora. Amb el temps, aquest grau de complexitat havia de créixer de manera notable.

Independentment de la major o menor concentració en alguns renglons i partides, es fa evident que, des del punt de vista de conjunt, la xarxa importadora tendí a implicar un major nombre de classes diferents de productes, arribades des de distints punts d'origen. Recuperant la noció dels marges intensius i extensius en el creixement de les importacions, tot apunta a que la principal via de diversificació dels tràfics, tingué a veure amb la incorporació de noves regions d'origen: especialment, gràcies a l'eix comercial que connectava amb els ports d'Europa Central (Hamburg, fonamentalment).

Pel que fa als canvis en el temps, la diversificació dels tràfics per regions, així mesurada, presentà fins el 1895, una relativa estabilitat en la majoria d'ells. Amb tot, existiren diferències significatives en les trajectòries. Pel que fa als tràfics de caràcter tradicional, aquells que ja tenien un pes significatiu l'any 1850, podem parlar de certa disparitat. En les arribades des de l'Europa Occidental, el ventall de productes importats, que era ja molt elevat a mitjans de segle, tendí a augmentar de manera suau fins a mitjans dels noranta. En canvi, en els de l'Europa del Sud el nombre de partides arribades es contragué fortament en les tres dècades posteriors

al 1850, per experimentar un brusc increment en els darrers anys de la centúria. És probable que això expressés la pèrdua inicial de pes del moviment d'importació des de Gènova, gran *entrepôt* de la Mediterrània Occidental (Calosci, 2007). A finals de la centúria, la represa d'aquestes relacions, en el marc de la nova ruta entre Itàlia i l'Argentina, hauria estat un factor clau de la renovada complexitat en aquests fluxos de productes. D'altra banda, el nombre de partides provinents des de la regió septentrional del continent, experimentà també un fort increment entre els anys vuitanta i mitjans dels noranta, lligada fonamentalment al creixement de les arribades de materials, productes químics i béns intermedis.

Pel que fa amb Amèrica, les importacions des de la regió central i carib, tendiren a llarg termini a simplificar-se; mentre que les de la meitat nord del continent mantingueren una marcada estabilitat en el temps, si s'exceptua el parèntesi de mitjans dels seixanta, marcat per la interrupció dels tràfics deguda a la guerra civil als Estats Units. L'evolució més erràtica en aquest indicador, pel que fa al comerç d'importació des d'Amèrica del Sud, respon a la transformació en la geografia de les relacions amb la regió: ampliació primer, com hem vist, a un ampli ventall de països de diversa latitud i condicions naturals, i amb perfils productius molt distints; concentració posterior de les importacions sud-americanes en els lligams amb Argentina, i ampliació, finalment, dels vincles amb aquell país.

Quant a les regions amb què s'establiren moviments importadors durant la segona meitat del segle, cal destacar, d'una banda, la gran diversitat dels tràfics arribats des de l'Europa Central, notablement reduïda a partir del final de la centúria; de l'altra, la nítida ampliació del ventall de productes arribats des de les Filipines, a partir de l'establiment de la línia regular de vapors que unia Manila i Barcelona, i malgrat la pèrdua del domini colonial espanyol sobre l'arxipèlag.

Tot i que no és senzill obtenir conclusions precises a partir de les diverses trajectòries en el temps, es poden apuntar almenys tres idees bàsiques: I) la diversitat per productes dels tràfics d'importació mantenia una clara relació amb la proximitat i el grau de desenvolupament econòmic dels països d'origen; II) l'existència de vincles colonials constituïa un factor afegit, que incidia també, de manera favorable en l'amplitud de la composició; III) l'establiment de relacions comercials sòlides i, especialment, de rutes regulars de vapors (amb Gènova, Buenos Aires, Hamburg o Manil) sembla haver contribuït també a créixer el ventall de partides importades. A més d'això i, en perspectiva de conjunt, cal remarcar, d'una banda, el fet que l'any 1895 (en plena vigència de l'aranzel Cánovas, però abans de les pèrdues colonials i de les reformes aranzelàries d'inicis del nou-cents) sembla haver-se arribat a un màxim en el grau de diversificació de la majoria de rutes. A partir de llavors aquest indicador s'estancà en el seu creixement o bé es reduí de manera molt clara, a excepció dels tràfics d'arribada des del Con Sud americà. Les caigudes més fortes en termes del nombre de partides es concentraren en Europa Central (per la desaparició de categories com les pells i els cuirs, o el retrocés de les partides lligades als productes químics) i Europa Septentrional (desaparició també de les arribades de drogues, químics i alguns productes intermedis). Pel que fa a la major diversificació de les importacions des de l'Amèrica del Sud, es correspongueren bàsicament a un major nombre de partides en els renglons d'aliments i begudes.

De l'altra banda, i tot i que implícit en les observacions anteriors, és necessari subratllar l'existència d'enormes diferències en el grau de diversificació dels tràfics per regions. Deixant de banda la distinta quota dels productes, la relativa coherència en el temps de les dades que he presentat permet afirmar que les relacions comercials d'un port industrial com el de Barcelona, si més no des del punt de vista de les importacions, no segueixen una lògica basada en els diferents patrons de clara especialització de les distintes regions o països. Cal parlar, més bé, de posicions molt diferents en el continu especialització-diversificació.

Al meu entendre, i des de la perspectiva encara limitada que ofereix aquesta panoràmica, això permet formular objeccions als models interpretatius dels comerç internacional en base als avantatges comparatius o les distintes dotacions de factors, com els proposats entre altres, per O'Rourke i Williamson (1999). És cert que, per poder fer afirmacions més sòlides en aquest sentit, cal considerar l'estructura i evolució del component exportador del comerç marítim. També cal tenir present que el nombre de partides, sense atendre a quines categories de productes corresponien, pot resultar una dada insuficient a tal efecte: l'especialització a partir de les dotacions relatives de factors no tenia perquè conduir a estructures monoexportadores, més encara quan les dades fan referència a regions tan extenses i internament diverses. Tanmateix, el nombre de partides constitueix ja un primer indicador de les dificultats per entendre els intercanvis comercials només a partir de la idea que la integració dels mercats afavoria l'especialització.

Això es veu confirmat pels resultats més detallats que he recollit per a l'any 1895. La raó per la que he seleccionat aquest exercici és que, com hem vist, sembla haver coincidit amb el moment de màxima diversificació dels fluxos de mercaderies arribades des de la majoria de regions. De manera que permet copsar les característiques de l'estructura importadora en una conjuntura en què es caracteritzava per una gran complexitat.

La taula que segueix recull el nombre de partides, agrupades per categories, arribades des de cadascuna de les regions d'origen. En ella, les categories estan ordenades seguint el grau d'elaboració dels productes que en formaven part, i la seua posició en els fluxos de producció industrial, si s'escau. Així, les matèries primeres i el combustible es situen en primer lloc, seguides dels inputs d'origen industrial i els productes semielaborats o altres materials³³. Continuen les eines i la maquinària, així com els envasos emprats per comercialitzar la producció autòctona, generalment de la indústria alimentària i del sector vinícola. A continuació se situen els béns de consum manufacturats. Posteriorment, a fi de distingir-los dels inputs industrials, i independentment del seu grau d'elaboració, hi ha els aliments, a més dels animals i el tabac. D'aquesta manera, la taula proporciona informació sobre la naturalesa dels productes arribats i la seua relació, tant amb la demanda interna, com amb el distint perfil exportador de les diverses regions d'origen.

El primer que crida l'atenció, llegint la taula en sentit horitzontal, és la centralitat de les cadenes productives i de la demanda industrial en l'estructura de la geografia importadora. Les arribades d'inputs bàsics per al sistema fabril o per als sectors transformadors conformaven,

³³ Alguns d'aquests materials inclouen també matèries primeres no compreses en els categories anteriors, com la fusta o les terres i pedres.

de fet, la part més significativa de les relacions comercials, com corresponia a la funció essencialment industrial del port català (Carreras i Yáñez, 1992).

Nombre de partides de productes importats pel port de Barcelona, per regions i categories. 1895													
CATEGORIES	AMÈRICA			EUROPA					ÀSIA			ÀFRICA	
	Nord	Central i Carib	Sud	Nord	Oest	Central	Sud	Est	Orient Mitjà	Sud-est	Sud	Nord	Golf de Guinea
Fibres	1			1	3	2	2		1	1	1	2	
Cuir i pells		1	1		1	1							
Combustibles	1				1		1						
Productes químics, drogues i tints		2		2	4	4	2			1			
Fils					1	1							
Productes intermedis i altres materials	1	4	2	5	7	4	6			1			1
Eines i maquinària					2	1							
Dogues, pipes i envasos	1				1		1						
Manufactures i béns de consum	1			1	5	4	2						
Aliments i begudes	1	4	1	2	11	3	2	1		3			
Animals							1						
Tabac		1								1			
Altres			1		2	2	2			1			
SUMA	6	12	5	11	38	22	19	1	1	8	1	2	1

Font : elaboració pròpia a partir de mostres aleatòries dels resgütes d'entrades del Diario de Barcelona

La importació de fibres tèxtils, tant d'origen animal com vegetal, i de productes intermedis i altres materials diversos depenia d'una vasta malla de vincles comercials que connectava amb la majoria de regions i tots els continents. De fet, des del punt de vista de les diferents regions d'origen, aquestes categories eren, junt als aliments, les que es conformaven una geografia comercial més diversificada. En segon terme, les importacions englobades dins la categoria de productes químics, drogues i tints estaven caracteritzades també per una diversificació molt considerable en raó del seu origen. Cal tenir en compte que, en aquest concepte, s'englobaven des de productes naturals i d'origen vegetal, caracteritzats per un baix nivell d'elaboració, als inputs proporcionats per l'emergent sector de la indústria química europea. La qual cosa explica la coexistència de productes d'aquesta partida provinents d'espais econòmics de característiques ben distintes. La resta de les importacions estaven, en general, més concentrades geogràficament.

De manera molt esquemàtica, es podria parlar doncs, d'una xarxa molt diversificada en les importacions de matèries primeres tèxtils, materials diversos, aliments, tints i drogues, en contrast amb una concentració geogràfica molt més clara de les importacions de la resta de categories: béns de capital, filats i manufactures, d'una banda, i productes primaris o de baixa elaboració, molt més dependents de dotacions de recursos naturals i condicions geogràfiques específiques, de l'altra.

A més de la diversitat d'origen dels diferents renglons, una lectura en direcció vertical de la taula, fa palesos el variable grau de complexitat dels tràfics en funció del seu origen. La majoria de regions concentraven les seues exportacions en les matèries primeres, les drogues i tints naturals, els colonials o els aliments. En canvi, des d'Europa (a excepció de l'est del continent) arribava una amplíssima diversitat de partides corresponents a categories molt distintes. S'hi incloïen, per suposat, els productes industrials de grans molt diversos de sofisticació tecnològica o científica i, a priori, tant intensius en treball com en capital. Però hi destacava també una presència molt important d'aliments i *commodities*. Els combustibles, sens dubte, eren una d'elles: el carbó mineral britànic i la llenya i carbó vegetal procedents d'Itàlia conformaven renglons en què hi havia escassa presència de la producció d'altres regions. Això responia tant a la dependència del producció respecte les dotacions naturals de recursos, com al caràcter voluminós dels tràfics, que donava grans avantatges als tràfics de proximitat. Les arribades d'aquesta partida des d'Amèrica del Nord es corresponen amb importacions de petroli, en aquell moment emprat majoritàriament en la il·luminació, més que no en usos industrials.

Però a banda dels combustibles i els aliments, aquests tràfics de relativa proximitat incloïen també nombroses partides de matèries primeres: des de fibres tèxtils, cuirs i pells, a un ampli conjunt d'altres materials. Les importacions des d'Europa, almenys des de les seues economies més exitoses, reflectien doncs una estructura productiva i comercial complexa i diversificada. És a dir, d'una banda, la probable existència de processos d'aglomeració productiva, encadenaments i *spill-overs*, en la línia del que han assenyalat Crafts i Venables (2003). De l'altra, un component de comerç de reexportació, que reflectiria els avantatges de determinats ports i mercats per erigir i controlar xarxes de proveïment suficientment eficients com per fer rendible el comerç d'importació indirecta des de la capital catalana.

Adicionalment, això indica que el port de Barcelona no sempre importava els inputs essencials per al complex productiu del seu hinterland a través del comerç directe, sinó també mitjançant complexos esquemes indirectes. Aquest fet reflectia, potser, desavantatges competitius de les xarxes d'importació del port català. També el fet que, malgrat tractar-se d'un model comercial antic, que havia fonamentat l'esplendor d'alguns dels nodes dominants en les xarxes del comerç internacionals en segles passats (Hein, 2013), les activitats de reexportació i el possible arbitratge entre ports, constituïa un component més del mercat mundial de *commodities*³⁴. No podem discernir, a partir de les dades, si aquests tràfics eren en tots els casos suficientment rellevants, tot i que sabem que en renglons clau com el cotó, el blat o la llana, ho foren en diversos moments o de manera perllongada. Tampoc està clar fins a quin punt aquestes reexportacions responien a factors de posicionament clars: una major eficiència de les estructures comercials, una més exitosa inserció en els mercats mundials o la presència de mercats de negociació de matèries primeres i futurs, a més de possibles funcions mercantils especialitzades. El que sembla clar, des del punt de vista agregat, és que les economies d'escala i externes dels grans centres econòmics no es donaven exclusivament en l'àmbit de la producció industrial. En la mesura que aquesta i l'amplitud de la demanda interna incidien en les relacions comercials de països i ports, fonamentaven funcions intermediàries, a mode d'*entrepôts*.

Per completar aquesta informació per a les regions europees més destacades (en funció de la complexitat dels tràfics d'importació), la taula següent desagrega, per al mateix 1895, el nombre d'operacions recollides a la mostra per a cadascuna de les distintes partides i categories de productes.

³⁴ El port de Londres, evidentment, en seria l'exemple més clar en aquest període. De fet, el Regne Unit, a mesura que confrontava la dura competència productiva d'altres països industrials, anà reforçant la seua funció intermediària global tant en els mercats de productes com de capitals i títols financers (Hobsbawm, 1982; Saul, 1960).

Nombre d'operacions en funció de les partides d'importació des de les principals regions europees. 1895					
Categories	Partides	Europa Central	Europa del Nord	Europa del Sud	Europa Occidental
Fibres	Cànem i altres fibres vegetals	1	1	3	10
	Cotó en floca			2	6
	Llana i estam	1			3
Cuir i pells	Cuir i pells	1			5
Combustibles	Carbó mineral				42
	Llenya i carbó vegetal			15	
Productes químics, drogues i tints	Drogues	29	9		45
	Productes farmacèutics	1			3
	Productes químics	21	10	4	75
	Tints	9		1	40
Fils	Fils i filassa de diverses fibres	2			8
Productes intermedis i altres materials	Altres materials d'origen animal	1		1	11
	Altres materials d'origen mineral		3	1	10
	Altres materials d'origen vegetal	7	2	1	23
	Fustes		10	2	3
	Materials de construcció		1	4	7
	Materials diversos	8			
	Metalls i peces metàl·liques	12	1	3	78
Eines i maquinària	Vidres i cristalls				11
	Eines diverses				1
Dogues, pipes i envasos	Maquinària	8			13
	Dogues, pipes i envasos			3	7
Manufactures, semiacabats i béns de consum	Manufactures	1			3
	Mobles				1
	Paper i derivats	8	1	1	13
	Sabons i perfums	1			4
	Teixits	1		1	8
Aliments i begudes	Altres aliments	4	2	3	10
	Cereals i farina				9
	Colonials				7
	Espècies	1			8
	Fruita				1
	Fruits secs				3
	Hortalisses i tubercles				1
	Licors i aiguardents	1		1	1
	Llegums i llavors				3
	Oli				5
Peix fresc i salat		9		14	
Animals	Animals			1	
Altres	Altres	5		1	5
	Plantes, flors, arrels i llavors	4		1	1

Font: elaboració pròpia a partir de mostres aleatòries dels resgütes d'entrades del Diario de Barcelona

Per resumir-ne de manera molt esquemàtica els resultats, es podria destacar:

- El dinamisme en les importacions des de l'Europa Central de partides com: drogues, químics i tints; materials diversos; metalls i peces metàl·liques; maquinària, o paper. És a dir, productes associats a un alt nivell de tecnificació en la majoria dels casos, però que mostren també, l'alta diversitat de sectors que formaven part de l'estructura productiva-exportadora alemanya.

- Des de l'Europa del Nord, destaquen les operacions en les partides tradicionals des d'aquell àmbit, com la fusta i la pesca salada, però també les drogues, materials diversos i metalls i peces metàl·liques.
- En canvi, des del sud del continent, les arribades estaven protagonitzades (segons el nombre d'operacions) pels combustibles vegetals, seguits de lluny per productes químics, materials diversos i fibres com el cotó (maltès) i el cànem (italià).
- Els tràfics des d'Europa Occidental són molt més difícils de sintetitzar, perquè es corresponien amb un nombre molt més elevat d'operacions i perquè comprenien un ventall molt ampli de productes. Metalls i peces lideraven per nombre d'operacions, seguits del carbó mineral britànics i els productes químics i drogues. Els materials de diversos orígens, aliments com el peix i els cereals i fibres com el cotó i el cànem també hi tenien una posició destacada.

En resum, la importació des d'Europa era un reflex, en molts sentits, del desenvolupament industrial general al continent, tot i que amb graus ben diversos. La estructura importadora connectava una sèrie de potents conglomerats productius que abastaven una àmplia gamma de sectors industrials a les economies europees més avançades; amb les necessitats cada vegada més complexes del sistema fabril català. A mesura que aquest es diversificava i modernitzava, però mantenia una clara dependència del proveïment exterior (lligada a les dificultats per consolidar encadenaments interns), les relacions exteriors reflectien la rellevància del comerç interindustrial en els tràfics d'importació (Maluquer de Motes, 1998).

En conjunt, podríem parlar de tres nivells de relacions en raó de la complexitat de la seua composició. En primer lloc, uns vincles conformats per tràfics molt especialitzats, concentrats al voltant d'un o molts pocs renglons de productes, amb diversos territoris de la perifèria mundial: el Pròxim Orient, el subcontinent indi, Europa de l'Est o les diverses regions d'Àfrica. En un nivell intermedi, aquelles relacions que comprenien tant les importacions des dels territoris colonials més rellevants i dinàmics, com des de les noves economies de frontera americanes; però que en conjunt, almenys fins el 1898, s'articularen al voltant dels intercanvis colonials: el comerç americà i les importacions des de les Filipines. Les importacions des d'aquests territoris estaven més diversificades, però es corresponien fonamentalment amb productes primaris o d'escassa elaboració. En tercer lloc, les relacions amb la majoria d'Europa que englobaven tant productes primaris de producció autòctona, com reexportacions i, sobretot, inputs industrials i manufactures. Aquest tercer nivell es podria dividir, al seu torn, en dos: la circulació des d'Europa Septentrional i Meridional en què les matèries primeres i aliments mantenien una clara preponderància, malgrat la presència de productes químics, semielaborats i algunes manufactures; i les importacions des de les grans economies industrials del continent, caracteritzades per una elevada complexitat, molt difícil de reduir a patrons d'especialització massa específics. En aquest darrer cas, les economies d'escala i els processos d'aglomeració, descrits pels models de la *Nova Geografia Econòmica* (Krugman, 1991), semblen explicar de manera més ajustada que altres esquemes interpretatius els patrons d'intercanvi. A condició, això sí, d'ampliar a l'esfera pròpiament comercial les externalitats i els processos d'expansió aplicats per aquells models a la producció.

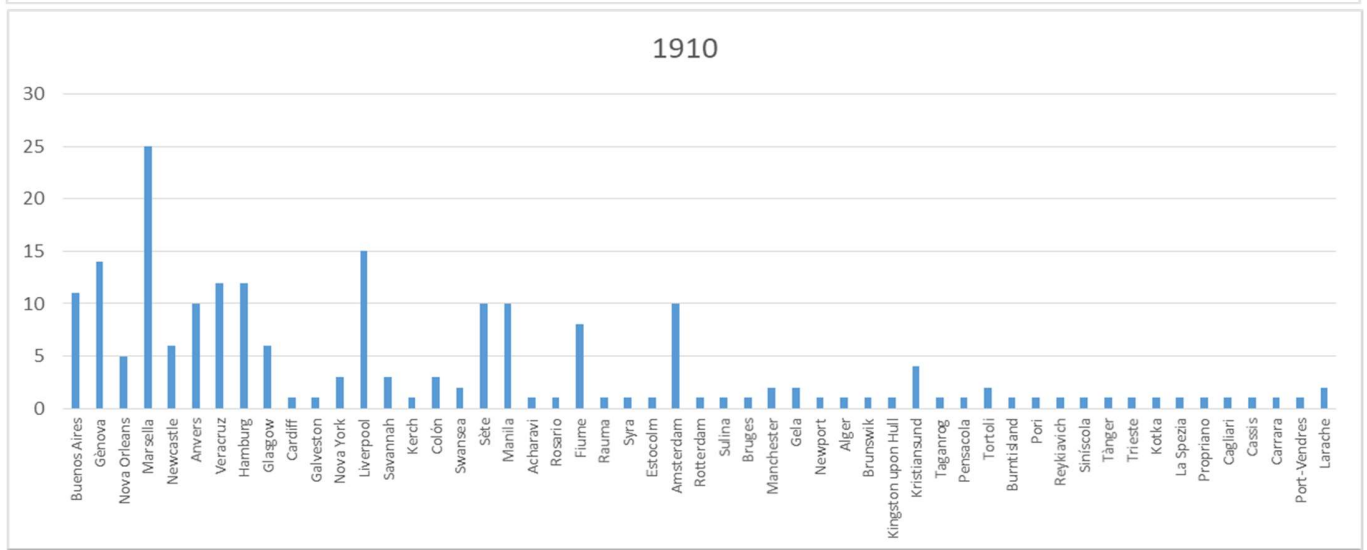
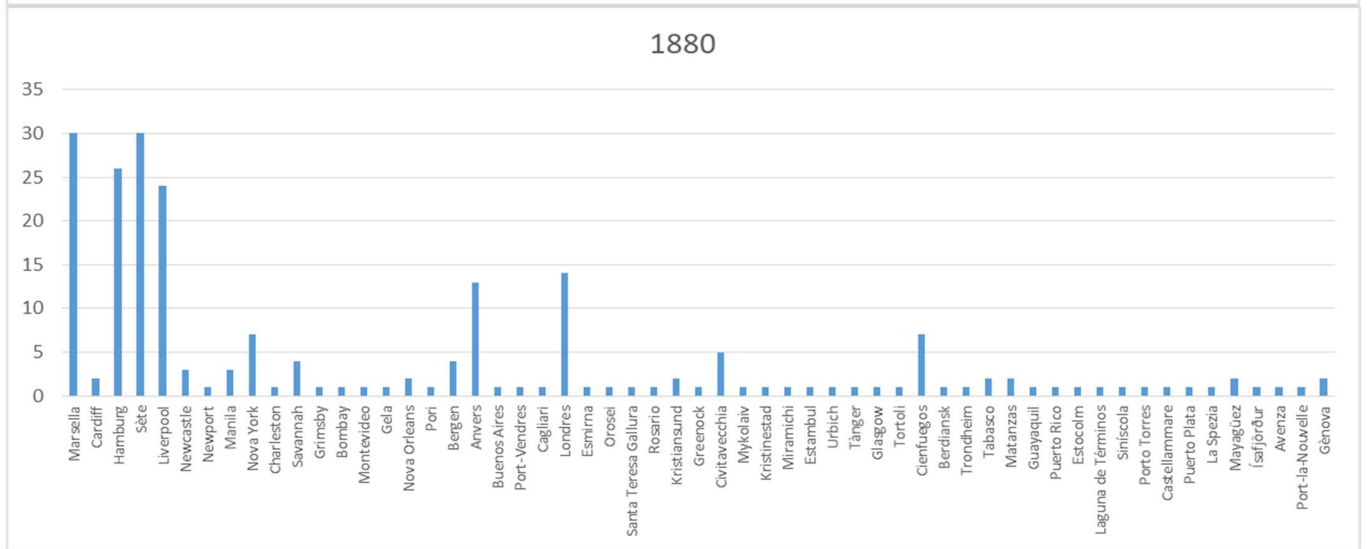
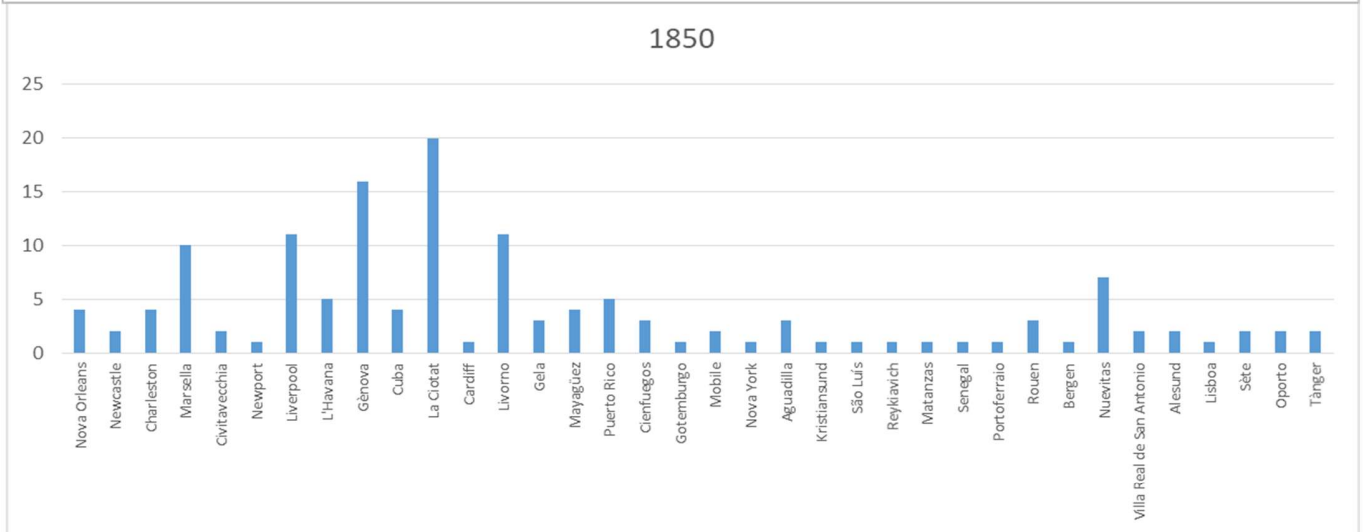
Aquests trets esquemàtics de la xarxa importadora mantenen clars paral·lelismes amb la distribució geogràfica dels tràfics (mesurada per l'arqueig agregat dels vaixells) que hem pogut veure anteriorment. Sense poder establir relacions de causalitats clares, que probablement variarien en funció de rutes i casos concrets, es pot aventurar que existia una relació recíproca doncs entre la distribució de la circulació marítima (i l'oferta de transports) i la complexitat del moviment importador. Evidentment, aquesta podia tenir (i segurament tenia) un caràcter bidireccional. Així, en el cas europeu és bastant clar que la varietat de productes importats depenia fonamentalment de la complexitat de les estructures productes de països com França, el Regne Unit, Alemanya o Bèlgica a més de les possibles funcions intermediàries de determinats ports. Tot i així, no es pot descartar que, com vèiem a l'apartat anterior, l'establiment de rutes regulars o l'increment de l'oferta de transport marítim, que impactava de manera directa en la quota sobre l'arqueig de determinades rutes, constituís un estímul o una condició de possibilitat per a la canalització d'una major varietat de productes. Pel que fa a aquelles relacions que he tenien una posició intermèdia pel que fa al grau de diversificació, és altament probable, que l'existència de denses estructures comercials estigués associada tant a la major entitat dels tràfics marítims com a una diversitat més alta de la que, a priori, correspondria potser al comerç amb economies molt especialitzades com la cubana o la filipina.

L'anàlisi desagregada per ports complementa i matisa aquesta visió. La presentació de les dades corresponents a tres moments del període: 1850, 1880 i 1910 permet, a més, clarificar l'evolució del vincle entre concentració de l'arqueig i complexitat dels tràfics. A mitjans de segle, els primers ports per ordre de l'arqueig dels tràfics eren, sobretot, punts d'origen de commodities amb uns fluxos d'exportació (cap a Barcelona), molt concentrats. A excepció de Marsella, hi destaquen els grans ports cotoners i carboners que proveïen de la matèria primera bàsica i de combustible al sistema fabril català. La diversitat del nombre de partides de la majoria de ports era reduïda, i aquells que presentaven una major complexitat en els tràfics eren els que podríem considerar de segon ordre entre la vuitena i la tretzena posició³⁵. Trenta anys després, el 1880, s'havia produït una transformació impressionant en aquesta estructura. Si s'exceptuen alguns dels grans ports carboners britànics, amb els que l'arribada de la navegació a vapor, havia ampliat moltíssim els tràfics, els primers ports en ordre d'arqueig coincidien plenament amb aquells que presentaven una major diversificació en el moviment d'importació des de Barcelona. Hi destacaven, en aquesta dimensió, dos ports francesos (Marsella i Sète), un d'anglès (Liverpool) i un d'alemany (Hamburg). Altres punts d'origen corresponents a estructures mitjanament diversificades eren grans ports internacionals, però amb un vincle comercial més feble amb Barcelona: Nova York, Anvers i Londres. A simple vista, la quantitat mitjana de partides en els tràfics des dels diferents ports no sembla haver variat en excés; més bé s'havia distribuït, de manera molt desigual, en favor d'aquells ports amb un major pes en la importació des de Barcelona. Per últim, la situació l'any 1910 presenta també alguns canvis remarcables. En aquell cas, els tràfics complexos i diversificats provenien també de la majoria dels ports més rellevants des del punt de vista de l'arqueig implicat en els

³⁵ Cal recordar que aquestes dades provenen de mostres aleatoris, raó per la qual el nombre absolut de partides i categories per port, com la quantitat de ports i fins i tot, en alguns casos, l'ordre d'importància en funció de l'arqueig agregat no es corresponen necessàriament amb la realitat.

tràfics. Tanmateix, el grup de ports caracteritzats per un ventall ampli de partides, en les seues exportacions cap a Barcelona, s'havia ampliat considerablement. I comprenia també punts d'origen en països no industrialitzats com: Veracruz i, en menor mesura, Fiume o Manila.

Nombre de partides d'importació des de diferents ports estrangers (ordenats en funció de l'arqueig total dels tràfics). 1850, 1880, 1910



Font: elaboració pròpia a partir de mostres dels registres del Diario de Barcelona

La taula següent ofereix una aproximació a aquesta distribució dels tràfics diversificats, dividint els ports per quintils en funció de la seua quota sobre l'arqueig total dels vaixells arribats a Barcelona. Els dos primers quintils posen de manifest les dinàmiques que els gràfics anteriors ja permetien intuir. La major diversitat de les importacions des dels ports d'ordre secundari inicialment, en una circulació encara molt dominada pels grans mercats de proveïment de *commodities*. Fortíssima concentració de la diversificació al llarg de les tres dècades posteriors, en paral·lel al desenvolupament desigual de l'oferta de vapors. Lleugera desconcentració posterior i nou increment de la diversificació en els ports d'ordre secundari, ampliant així el ventall total de punts d'importació caracteritzats per fluxos composts per nombroses partides. Crida l'atenció, pel que fa a la resta de la mostra, l'estabilitat en el temps que caracteritzà la resta de ports i de fet, el nombre mitjà de partides per cadascun d'ells. Aquesta estabilitat manifesta el procés de redistribució dels tràfics en favor d'aquells caracteritzats per relacions més diversificades.

Mitjana de partides diferents de productes importats des de distints ports, agrupats per quintils en funció de l'arqueig total dels tràfics. 1850, 1880, 1910			
	1850	1880	1910
1r quintil	4,9	11,9	10,2
2n quintil	8,6	2,5	4,9
3r quintil	2,7	2,6	2,6
4t quintil	1,3	1,7	1,4
5é quintil	2,4	1,2	1,1
Mitjana de la mostra	3,9	3,9	3,9
<i>Font: elaboració pròpia a partir de mostres dels registres del Diario de Barcelona</i>			

Consegüentment, es pot parlar d'una elevada correspondència entre la distribució de l'arqueig i els diferents graus d'especialització-diversificació comercial. Correspondència alterada, només parcialment, per l'alt pes que alguns ports altament especialitzats, especialment els carboners, mantingueren al llarg del període.

La direcció de la causalitat, novament, no és completament clara. Com he apuntat abans, i coincidint amb Jacks (2005), és molt probable que l'oferta de serveis de transport i, especialment, de vapors respongués a la demanda. Si més no a la demanda potencial. En aquest sentit tot indica que, en general, un dels estímuls clau al creixement de l'arqueig i a la implantació de les embarcacions a vapor residí en les possibilitats d'un intercanvi nodrit, divers i regular. És a dir, en l'existència d'economies d'abast: aquelles associades a la reducció dels costos (o l'increment dels beneficis potencials) a partir de la diversificació de la producció o, en aquest cas, els tràfics (Grafe i Brautaset, 2007). Al mateix temps, i en vista de l'evolució en el temps, tot sembla apuntar a que els vapors i l'ampliació de l'oferta de transports marítims incidí de manera neta en les possibilitats de diversificació comercial. Això resultaria novament contradictori amb l'associació entre modernització dels transports (com a factor de reducció

dels costos de transacció) i especialització dels intercanvis. Fins i tot quan aquests implicaven països o regions productives caracteritzades per estructures menys diversificades o un menor grau de desenvolupament productiu.

En tot cas, per contrastar aquestes observacions, seria necessari una anàlisi que ponderés els diferents tipus de productes en funció de la seua importància real en pes i/o valor. Malauradament, les dades al meu abast no em permeten anar més enllà d'apuntar aquestes possibilitats. Posen de manifest, això sí, que la relació entre capacitat de càrrega i diversificació per productes ha de ser presa en consideració a l'hora d'estudiar els condicionants dels patrons d'intercanvi.

6. LA INTEGRACIÓ DEL COMERÇ MARÍTIM DE BARCELONA EN ELS CICLES INTERNACIONALS

6.1 Els cicles econòmics moderns

Els moviments cíclics del comerç exterior i de les principals variables macroeconòmiques, constitueix una de les expressions més simptomàtiques del procés d'integració econòmica mundial. En aquest cas, més que l'articulació d'un o altre mercat particular a escala internacional, sota la disciplina difusa de la "llei d'un sol preu", les sincronies en la conjuntura expressaven connexions sovint complexes i indirectes; relacions de complementarietat i competència; *trade-offs* inversors, i contagis financers.

Efectivament, un dels aspectes característics de l'expansió del capitalisme a escala global durant la segona meitat del segle XIX seria la creixent coordinació en les fluctuacions econòmiques, en la forma de cicles i conjuntures d'abast mundial; tot i que amb notables diferències en els graus de participació de les diferents economies.

Al llarg de la segona meitat del vuit-cents, en paral·lel a la difusió de la industrialització i l'expansió dels mercats de productes i factors, es constatà el fet evident que el creixement econòmic modern no procedia de manera suau, sinó a través d'alts i baixos periòdics, que comprenien també etapes d'expansió accelerada i de brusca contracció. La intensificació dels vincles econòmics a diversos nivells, i especialment els de caràcter comercial i financer, generava a més xocs comuns, contagis i transmissions entre els moviments de les diverses economies, que no sempre es traduïen en efectes mimètics (A'Hearn i Woitek, 2001; Flandreau et al, 2010). De manera que les crisis i les fases expansives, que en cap cas eren independents de la idiosincràsia i els marcs institucionals i econòmics de caràcter local, formaven part, cada cop més, de dinàmiques a escala internacional. És més, fins i tot episodis de creixement econòmic o de pànic financer molt localitzats, podien tenir efectes sistèmics i rèpliques internacionals (Kindleberger, 1986). Malgrat l'estabilitat que l'hegemonia britànica hauria conferit a l'economia mundial del vuit-cents, les profundes interconnexions i les jerarquies entre països feien que l'abast de les reverberacions internacionals d'una determinada conjuntura econòmica local-nacional, depenguera fortament de la posició del país en qüestió dintre de l'entramat global de relacions comercials i financeres (Ba, 2018).

Per suposat, els moviments cíclics de la producció, els preus o el comerç no eren una novetat en ells mateixos. Les ones de llarga duració, i la seua combinació en conjuntures de crisi general prèvies al sorgiment i consolidació del capitalisme industrial, centraren l'atenció d'aportacions clàssiques a la historiografia, com les d'Ernest Labrousse (1933) o Pierre Vilar (1966, 1993), per exemple. Des de coordenades analítiques molt diferents, el nom d'un dels grans pioners de l'economia política, com Robert Malthus, ha restat associat a aquests moviments i les seues tendències contradictòries.

La novetat dels cicles que marcaren l'economia internacional de la segona meitat del vuit-cents residia en almenys quatre trets distintius de crucial importància:

1) El fet d'afectar al conjunt de l'entramat econòmic i productiu, de condicionar el seu funcionament global i els ingressos i decisions d'amplis grups socials. Com indicà el mateix Vilar (1982, pg 245): "La producció precapitalista no ha ignorat les crisis periòdiques. Però durant un llarg temps les crisis comercials només afectaren una petita parcel·la de la societat". El procés de mercantilització econòmica que caracteritzà el segle XIX llarg havia d'ampliar inevitablement l'abast d'aquests efectes.

2) La seua aparent regularitat, que concità l'atenció d'economistes i observadors contemporanis (Flandreau et al, 2010, pg 86). Com explicà Eric Hobsbawm (2014b, pg378), "després de la primera d'aquestes depressions mundials [la del 1857], l'economia acadèmica, en la persona del brillant doctor francès Clement Juglar [...] reconegué i calculà la periodicitat d'aquest 'cicle comercial' que fins llavors únicament havien considerat els socialistes i altres grups heterodoxos... Tot i que aquestes interrupcions eren dramàtiques per a l'expansió, també eren temporals".

3) La seua associació, en general, a fenòmens de sobreproducció més que no a crisis d'escassetat; o bé a bombolles financeres i episodis especulatius, marcats per un excés temporal de capital o recursos disponibles per a la inversió (íbid.).

4) El caràcter vertaderament internacional (tot i que no necessàriament general ni homogeni) d'algunes de les principals conjuntures i etapes expansives o depressives.

Malgrat els debats sobre l'existència de cicles de diversa duració i diferents característiques, la recent historiografia econòmica, especialment a partir dels influents treballs d'Alec Ford (1962, 1963, 1981), ha considerat aquests cicles internacionals un dels elements definitoris de l'economia victoriana. Si bé s'han reunit evidències sòlides sobre la seua existència, el consens historiogràfic pel que fa al grau de coordinació en els moviments, el signe de les influències i els principals factors explicatius és menys clar (Zarnowitz, 1992; Obstfeld i Taylor, 2005). Per al període 1870-1914 s'ha apuntat a la convertibilitat monetària i la pertinença al patró or, o a les relacions entre centre i perifèria, com alguns dels elements diferencials que explicarien la distinta participació en els cicles econòmics internacionals. Des d'aquest punt de vista, els fluxos de capital i les relacions comercials constituïrien els principals mecanismes de transmissió i coordinació entre economies (Ford, 1962; Flandreau i Maurel, 2005).

Les esferes privilegiades en l'estudi dels cicles internacionals han estat, la producció industrial i les finances. En el primer cas, pel fet que la indústria era el sector que liderava les transformacions i el moviment de la producció en general. Però també per oferir indicadors molt més fiables que l'àmbit dels serveis, i per estar molt menys sotmesa a xocs externs imprevisibles que no el sector agrari, en què els fenòmens meteorològics i les plagues podien jugar un paper determinant (A'Hearn i Woitek, 2001). En el segon àmbit, perquè els mercats de capitals haurien constituït la principal via de transmissió dels

moviments alcistes i baixistes entre economies donat l'elevat grau d'integració assolit (Flandreau et al., 2010).

El comerç exterior ha gaudit, en canvi, d'una menor consideració, en estar caracteritzat per una major volatilitat curt termini i condicionat per influències contradictòries (Backus i Kehoe, 1992). L'especialització que acompanyà en molts països el procés d'integració comercial, va poder conduir a que les fluctuacions i els xocs de tipus particular foren més freqüents (Blattman et al, 2007). D'altra banda, les oscil·lacions del comerç exterior no sempre eren un reflex dels cicles de la inversió i la producció: podien respondre a canvis de composició o a xocs externs, i també ser en ells mateixos causa de volatilitat domèstica; especialment en economies de dimensions més petites, o menys sòlides i diversificades (Krugman, 1991). Tanmateix, com explicà Polanyi (2016), els cicles comercials conformaren un aspecte essencial del funcionament econòmic i incidiren amb contundència en el benestar de la població i l'estabilitat social. Si el creixement del comerç ampliava a llarg termini la demanda de treball, les contraccions cícliques es saldaven en un ràpid increment de l'atur i el deteriorament dels ingressos de bona part dels treballadors.

En les pàgines que segueixen tractaré d'oferir una panoràmica sobre la sincronització dels cicles comercials del port de Barcelona amb les oscil·lacions del comerç internacional. Per les raons tot just esmentades, més que els lligams entre aquests moviments i els de la producció i inversió regionals o de l'economia espanyola (que en alguns casos són evidents), m'interessa sobretot esclarir l'existència d'indicis sobre la coordinació amb els fluxos comercials d'altres països. I en cas afirmatiu, tractar d'identificar-ne els mecanismes de transmissió o les vies per les quals operaven aquestes influències externes. Com que aquests mecanismes, o els possibles factors comuns que explicarien una determinada conjuntura, no sempre són discernibles, en general em limitaré a formular arguments de caràcter hipotètic, fonamentats en la literatura i les principals fonts secundàries al meu abast. Els resultats, per tant, tenen un caràcter provisional que requeriria d'investigacions en més profunditat; però tot i així permeten derivar-ne conclusions suggeridores.

Tenint en compte que la convergència en els cicles és una anàlisi sobre els moviments coincidents en el temps i que, per tant, parteix d'un enfocament sincrònic, he optat per establir diverses comparatives prenent el període 1856-1914 (per al que disposem de dades oficials per a Barcelona) de manera conjunta. La unitat d'anàlisi és doncs el llarg termini, més que les diverses conjuntures. Això, tanmateix, no inhabilita explicacions més contextualitzades per a períodes concrets, la distinció d'etapes de major o menor coincidència, o constatar la possible intensificació de la integració en cicles internacionals a través del temps.

Per analitzar les possibles sincronies amb els cicles comercials internacionals, he contrastat la sèrie deflactada que he elaborat a partir de les Estadístiques de Comerç

Exterior³⁶ amb les sèries d'importacions i exportacions de diversos països rellevants per la seua centralitat en els fluxos globals de mercaderies i capitals, o bé pels seus estrets vincles amb l'economia catalana: Cuba, l'Argentina, l'Uruguai, els Estats Units, Alemanya, Itàlia, França i el Regne Unit³⁷. Per no fer excessivament feixuga la comparació, presentaré només aquells resultats en què s'adverteixen signes de paral·lelismes o coincidències en les oscil·lacions de mitjà i llarg termini. Donats els problemes d'exactitud de les dades per a Barcelona, que exigeixen prudència a l'hora d'efectuar-ne possibles tractaments estadístics o econòmics exigents, m'he limitat a establir una comparativa de les diferències amb la tendència dels dos components del comerç exterior. He atenuat les fluctuacions de curt termini, especialment marcades per a Barcelona, emprant mitjanes mòbils triennals per suavitzar totes les sèries.

6.2 La influència dels cicles internacionals en el comerç exterior espanyol i en l'activitat econòmica a Barcelona

Dos treballs resulten especialment rellevants a l'hora d'abordar la integració del comerç barceloní en moviments cíclics i fluctuacions d'abast geogràfic més ampli. En primer lloc, per al comerç espanyol en el seu conjunt, Prados de la Escosura (1982) va analitzar els moviments de duració mitjana durant de la segona meitat del segle XIX llarg. Hi identificà la presència de cicles tipus Juglar (d'entre 7 i 11 anys) en les oscil·lacions de les importacions i exportacions espanyoles; moviments que va relacionar amb els cicles productius de les economies centrals, especialment la francesa i la britànica. Els vincles de les exportacions amb aquestes fluctuacions de mitjana duració eren especialment clars. No hauria de sorprendre: donada l'alta concentració de les vendes en França i el Regne Unit, i el fet que els renglons principals de l'exportació espanyola consistien en matèries primeres industrials i productes de consum, com el vi i altres aliments, la demanda dels quals depenia de l'evolució de la renda als principals països del continent europeu (Broder, 2000).

Tanmateix, els intercanvis marítims de Barcelona presentaven diferències estructurals amb el comerç exterior espanyol en el seu conjunt. En les importacions, si bé les entrades pel port català suposaven una quota molt considerable del total espanyol, com veurem, no hi ha dubte que les primeres estaven molt més marcades, en la seua composició i en els factors que en determinaven l'evolució, pel perfil socioproductiu específic del Principat; cosa que accentuava el pes dels inputs industrials i els béns salarials. En les exportacions, malgrat la presència comuna del vi amb intensitats variables al llarg del període, el comerç barceloní estava molt més concentrat en els mercats ultramarins que no l'espanyol. A més d'això, els minerals i matèries primeres hi jugaren un pes molt poc

³⁶ Veieu l'Annex 1.

³⁷ La informació emprada en aquestes comparacions prové de la base de dades elaborada per Federico i Tena-Junguito (2019). Cal advertir però, que les sèries deflactades per aquests autors tenen com a base els preus del 1913, mentre que les meues empenen els preus del 1910.

rellevant, a diferència d'unes manufactures que creixerien en importància a partir de la segona meitat dels vuitanta.

La segona referència a tenir en compte és el treball de Xavier Tafunell (1989) sobre la inversió immobiliària a Barcelona durant la segona meitat del vuit-cents. Una investigació que demostrà les estretes vinculacions entre l'activitat econòmica a la ciutat i els cicles inversors britànics; sobretot els de Liverpool, ciutat de característiques molt similars per la seua funció portuària al si de l'entramat industrial cotoner. L'esmentat treball, palesà a més una sorprenent sincronia invertida amb el cicle immobiliari nord-americà. Pel que fa als mecanismes de transmissió o factors subjacents a aquests moviments coordinats, Tafunell descartà la hipòtesi d'influències destacables a través de l'activitat comercial. El limitat paper de les exportacions en els engranatges del creixement de l'economia industrial catalana; a més de la manca de vinculació entre els cicles de Barcelona i altres poblacions costaneres de la regió, en contrast amb els estrets paral·lelismes amb Madrid, l'altre gran pol financer espanyol, el portà a formular com a hipòtesi una connexió principalment financera: a través dels moviments del tipus d'interès; variable amb una nítida incidència en la construcció residencial del moment. En qualsevol cas, sembla provat que l'activitat econòmica a la ciutat de Barcelona s'inscrivía en moviments d'abast clarament internacional, almenys pel que fa a la inversió immobiliària.

Però què podem dir en relació al comerç portuari de la ciutat? L'estudi dels moviments cíclics en aquest cas resulta més problemàtic, per almenys tres raons. D'una banda, la qüestió repetidament esmentada de la fiabilitat de les dades, que suposa un obstacle a l'hora d'extraure conclusions sòlides a partir d'una anàlisi centrada en el curt i mitjà termini. De l'altra, pel fet que, en focalitzar l'estudi en només un port, les oscil·lacions tendeixen inevitablement a ser més àmplies i brusques que en l'anàlisi del comerç per països. A més, aquestes fluctuacions, poden veure's condicionades per distorsions derivades de les relacions de complementarietat i competència al si d'un mateix sistema portuari nacional (fet agreujat per l'acceleració dels tràfics terrestres que propicià el ferrocarril). En tercer lloc, l'activitat comercial en ella mateixa presenta en general moviments molt més fluctuants que altres variables econòmiques com la producció industrial o els tipus d'interès (Zarnowitz, 1992).

Amb tot, la comparació de la trajectòria del comerç exterior barceloní amb diverses sèries internacionals permet extraure conclusions preliminars sobre la integració de Barcelona en una economia internacional creixement interconnectada, com tractaré de demostrar.

6.3 Els cicles exportadors del port català en el context internacional

Un primer conjunt d'evidències fa referència a les possibles connexions dels cicles d'exportació del port català³⁸. En la comparativa d'aquesta evolució destaca, en primera

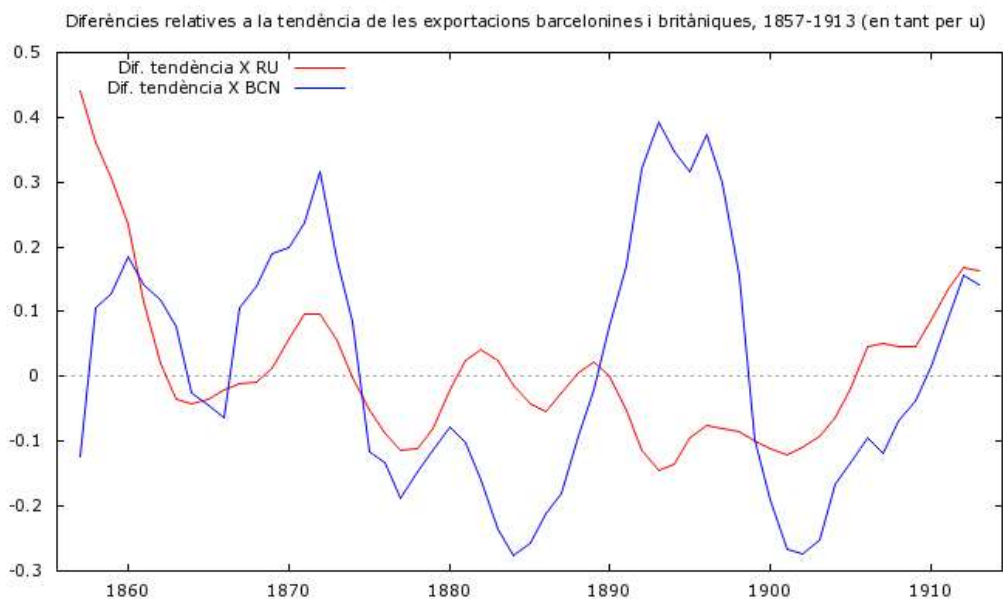
³⁸ Donats els efectes del cicle de brusca expansió i contracció de les exportacions del port que marcaren els darrers anys del vuit-cents, aquesta sèrie en concret no s'adapta gens bé a una tendència lineal. Per això, a diferència de la

instància, l'absència de correlació o paral·lelismes clars entre les principals fases d'evolució de les exportacions barcelonines i els cicles de les importacions de la majoria dels països esmentats, especialment amb les grans economies industrials del moment. Un fet que confirma els problemes, sobradament coneguts, de penetració de la producció catalana en els mercats de les economies centrals. Problemes que constituïren un tret constant de les relacions exteriors catalanes, amb excepció de l'auge exportador de vi a França durant els anys vuitanta i de les col·locacions d'altres productes alimentaris (com l'oli o els fruits secs) a partir del tombant de segle. Aquesta desconexió de les exportacions barcelonines respecte els cicles importadores europeus (per no parlar dels nord-americans) contrasta amb les evidències per a Espanya presentades per Prados de la Escosura (1982), i referma així la peculiaritat de la posició i les característiques del port català en el context de l'estructura d'exportacions espanyoles.

El cas de les exportacions a França mereix un comentari específic, ja que aquests tràfics arribaren a ser molt significatius per a l'economia catalana entre mitjans dels anys setanta i la dècada dels noranta. Tanmateix, a excepció dels primers anys del cicle de la fil·loxera francesa, el port de Barcelona hi jugà un paper menor en la canalització d'aquests intercanvis, com veurem. Tant per l'obertura de la connexió ferroviària de Portbou l'any 1878, com per l'existència de mecanismes de compensació i patrons d'especialització diferents entre ports, en el marc específic de les exportacions vinícoles. Cosa especialment clara per al port de Tarragona, més vinculat als mercats europeus que el barceloní des del punt de vista del comerç vinater. Tindrè ocasió d'analitzar aquest fenomen amb més detall en capítols posteriors. En tot cas, en els paràgrafs que segueixen mostraré que, si més no en aparença, existiren influències ben perceptibles entre el comerç exterior francès i el barceloní; tot i que no les que es podrien esperar a priori.

Deixant de banda de moment les relacions amb el comerç francès, les exportacions de Barcelona sí que semblen haver mantingut un cert grau de coordinació amb les de l'economia britànica. Els paral·lelismes distaren molt de ser exactes i sovint es donaren retards d'un o dos anys en els punts d'inflexió. Les amplituds foren també molt variables, com no podia ser d'una altra manera en comparar unitats de dimensions econòmiques i geogràfiques tan diferents. Tanmateix és possible percebre certa sincronització en les oscil·lacions de mitjà termini, conformant cicles d'entre 7 i 14 anys en el cas britànic; més curts en general per al port català.

resta de sèries comparades, en les exportacions barcelonines la línia de tendència que he emprat es correspon a un polinomi de tercer grau, que s'ajusta molt millor a l'evolució real i ofereix una elevada correlació (96%) amb la sèrie. Evidentment, l'elecció d'una o altra línia de tendència condiciona notablement els resultats en contrastar-ne les diferències per analitzar els cicles; però això es reflecteix fonamentalment en termes d'amplitud i de signe, no tant en els moviments i punts d'inflexió que defineixen la trajectòria.



Font: elaboració pròpia a partir de l'Annex 1 i de Federico i Tena Junguito (2019)

Alguns dels punts d'inflexió en els canvis de conjuntura van ser, a més, coincidents: 1872, 1877, 1901-1902 i 1906 (als que es podria afegir 1912). En altres casos però, els canvis de cicle es produïren lleugerament abans en el cas britànic (segona meitat dels seixanta) o en el català (als anys vuitanta: probablement fruit del situació excepcional en el mercat internacional de vins).

Amb tot, la divergència més notòria, que apunta a una clara pèrdua de sincronia, es correspon de manera aproximada amb els anys noranta. En aquest cas, la fase netament ascendent de finals de la dècada anterior, s'encavalcà en el cas de Barcelona amb el boom de les exportacions als mercats antillans i les Filipines, vertader cant de cigne de la dominació colonial espanyola sobre aquests territoris. El reforçament de la reserva dels mercats ultramarins davant la crisi agrària i industrial, junt amb la guerra hispano-cubana³⁹, configuraren aquest marc d'excepcionalitat, coincidint amb la davallada dels fluxos d'exportació britànics, i també francesos o alemanys: en un context marcat pels darrers anys de la Gran Depressió finisecular i les turbulències financeres derivades de la Crisi de Baring (1890). Així, la correlació entre les dues sèries per al període 1860-

³⁹ Maluquer de Motes (1999) ha argumentat que gran part de les exportacions que les estadístiques oficials recolliren per a la segona meitat dels noranta, no constituïren en realitat fluxos cap a altres economies: en la mesura que bona part de les mercaderies (teixits, calçat i, en menor mesura, aliments) es dirigiren a proveir les tropes espanyoles destacades en territoris colonials, consistirien, de fet, compres governamentals. Prados de la Escosura (2010), en canvi, citant arguments de Francisco Comín, planteja que en correspondre als pressupostos colonials el finançament d'aquestes despeses militars metropolitanas, fins al Tractat de París (1898) entre Espanya i els Estats Units, caldria considerar com a exportacions aquestes partides. A això s'hi ha d'afegir el fet que les possibles despeses de proveïment a les tropes són difícilment separables del consum dels destacaments militars en aquests territoris i els seus possibles estímuls sobre les exportacions espanyoles en un context de proteccionisme i depreciació de la pesseta. Seguint aquests arguments, i donades les grans dificultats per introduir correccions a nivell del comerç d'un port individual, em limitaré a considerar els fluxos d'exportació recollits per l'estadística com a exportacions efectives.

1889 se situà, segons els meus càlculs, en 63%, i posteriorment, en 1899-1913, en 93%; però en el context anòmal del 1890-1898, el signe canvià radicalment: -81%.

Si, amb l'excepció esmentada, s'accepten les coincidències parcials com a símptoma d'algun tipus d'integració subjacent, hipòtesi raonable a la vista de les dades presentades, és necessari tractar d'aventurar-ne alguna explicació provisional. Quins trets comuns podien connectar els moviments comercials de l'economia catalana (o si més no del seu port principal) amb els de la britànica?

La primera possibilitat fa referència a les similituds en l'estructura productiva i el model de desenvolupament: el protagonisme de la indústria i, dins d'ella, del tèxtil cotoner en totes dues economies. No obstant això, les manufactures, que predominaven amb claredat en l'estructura comercial britànica, no van prendre una entitat suficient en les exportacions barcelonines fins ben avançat el període. No seria fins la darrereria dels vuitanta i, especialment en el context del *supercycle* exportador que com hem vist constituí un factor de divergència amb el cas britànic, que els teixits de diverses fibres i altres manufactures adquiriren un pes molt rellevant en els tràfics exteriors del port. D'altra banda, aquest pes es reduí significativament a partir del tombant de segle, tot i conservar una quota gens menyspreable, gràcies a l'èxit de les vendes de teixits de punt i de la depreciació de la pesseta (Broder, 2000; Llonch, 2007). Per últim, les exportacions de vi i productes agroalimentaris, tan característiques del comerç exterior català, diferien clarament d'una composició de les vendes exteriors britàniques en què, a més de les manufactures de consum, calia comptar productes com els siderúrgics, el carbó, els béns d'equip o, avançat el període, els vaixells de vapor, entre molts més.

Això posa obstacles difícilment salvables a l'hora d'explicar els paral·lelismes a partir de la relativa similitud entre estructures productives. Una segona possibilitat, en canvi, té a veure amb les semblances pel que fa a les estructures comercials: en concret, a la geografia de les exportacions. Més que les coincidències en mercats específics, cal tenir present que un aspecte distintiu del comerç d'exportació barceloní d'una banda, i del britànic de l'altra (per comparació amb altres grans economies industrials) era la forta concentració en els mercats perifèrics i colonials. Les evidències en tal sentit per al comerç barceloní són molt concloents i sorgiran de manera recurrent al llarg d'aquest treball. Pel que fa al britànic, és suficient amb indicar que l'any 1870 la perifèria no europea i els dominis del seu imperi absorbien un 46,6% del valor exportat. L'any 1890 arribarien al 52,5%, per situar-se al voltant del 50% l'any 1900 (Varian, 2017).

Els cicles exportadors de l'economia britànica i de Barcelona depenien, per tant, de la situació de la demanda en els mercats extra-europeus. Però quins mecanismes podrien explicar l'existència de factors comuns per a dues economies tan diferents en la composició de les seues exportacions i en la seua posició en els mercats mundials? Tenint en compte la diversitat dels productes exportats per les economies perifèriques i la no correspondència entre els principals mercats britànics i barcelonins, resulta poc versemblant que les similituds observades respongueren fonamentalment a modificacions en les relacions d'intercanvi. O el que és el mateix: a variacions dels preus

relatius entre els productes colonials i agraris, d'una banda, i les manufactures (o els vins, en el cas català) de l'altra, que modularien la capacitat de compra dels mercats ultramarins. Els preus relatius de les distintes exportacions (i especialment dels productes primaris contra el béns industrials) incidiren decisivament en la demanda dels diferents països perifèrics i sovint travessaren oscil·lacions de curt i mitjà termini que donaren forma a cicles comercials (Eichengreen, 1995, Blattman et al. 2007); però resulta menys versemblant que això es traduïra en sincronies en els moviments exportadors de Barcelona i el Regne Unit, en la mesura que es destinaven a països especialitzats en exportacions molt diverses i distintes entre ells.

Donada la centralitat de l'economia britànica en el sistema multilateral d'intercanvis de l'era victoriana, és més probable en canvi, que un dels factors explicatius de les esmentades coincidències en les corbes d'exportació, tinguera a veure amb els vincles existents entre els mercats internacionals de capitals i de productes.

Segons el treball clàssic de Saul (1954, 1960), la posició britànica en el marc dels esquemes comercials multilaterals estava definida pel seu paper *pivotal* en els fluxos de mercaderies entre espais econòmics complementaris. D'una banda les reexportacions de matèries primeres i aliments provinents de països i dominis ultramarins, destinats a Europa occidental; de l'altra, l'absorció pel mateix mercat britànic d'una part considerable de les manufactures, béns intermedis i d'equip exportats les economies industrials europees. El flux de tèxtils i productes industrials britànics cap a les economies perifèriques, amb un menor pes en la geografia de les exportacions de la majoria de països europeus, permetien equilibrar aquest esquema. En el context esbossat, la inversió i el crèdit exteriors britànics exercien una funció complementària d'importància vital: en estimular la demanda importadora de les economies perifèriques, lubricaven els complexos engranatges del comerç multilateral intercontinental.

Saul (1960) apuntà que aquesta no era simplement una característica estructural del sistema, que n'explicava el funcionament a llarg termini, sinó que existia un lligam clar entre els cicles d'exportació de mercaderies i de capitals des del Regne Unit cap a la perifèria. Treballs recents, com els de Rota i Schettino (2011) han confirmat aquestes sincronies, tot posant de manifest com el creixement de la inversió externa britànica responia, en general, al deteriorament de la seua balança comercial. Segons aquests autors, de fet, moviment de capitals britànics i comerç mundial estigueren intensament relacionats durant les quatre dècades anteriors a la Gran Guerra. L'exportació d'excedents financers des del país que exercia *d'entrepôt* mundial, conformava un dels estímuls clau dels fluxos internacionals de mercaderies.

Els treballs d'Alec Ford (1962, 1989), centrats sobretot en les relacions dintre del sistema del patró or, van reforçar aquesta idea en mostrar que es donava una alta correlació entre els fluxos de crèdit i inversió britànics a un país o territori colonial concret, i el moviment de les exportacions del Regne Unit a aquest mateix país. Els dos canals principals de transmissió haurien estat els següents: 1) l'elevada proporció d'inversions exteriors britàniques en infraestructures impulsava la demanda de materials i béns d'equip

importats; II) l'entrada neta de recursos financers incrementava la renda i la capacitat de compra exterior del país en qüestió. Aquests vincles han estat confirmats per a dominis concrets, com el neozelandès, en les fluctuacions de curta duració (Varian, 2017). Brown (1965), per la seua banda, matisà l'abast d'aquesta relació causal, tot indicant que els moviments de capitals cap a la perifèria podien impulsar les exportacions britàniques, però no s'hi corresponien totalment: una part substancial dels nous recursos finançaven les importacions de productes provinents d'altres països.

Per suposat aquests mecanismes de compensació i d'expansió conjunta dels mercats de capitals i productes per a la potència central, no constitueixen cap prova del fet que el comerç portuari de Barcelona hi participés o es veiés influït pels seus moviments. Els fluxos de capital britànic es distribuïren de manera geogràficament desigual, i no es dirigiren sempre ni principalment cap a les economies pròpiament perifèriques; els Estats Units i Canadà n'eren els principals receptors. De fet, un mercat com el cubà, de vital importància per a les exportacions barcelonines, hi representava una proporció molt menor: 0,6% de les inversions exteriors britàniques en 1870-1914.

Ara bé, cal tenir en compte que l'Amèrica Llatina absorbí, en les tres dècades i mitja anteriors a la Gran Guerra, el 17,7% de les inversions exteriors del Regne Unit; amb països com l'Argentina (una altra de les grans destinacions per als productes catalans) concentrant fins a un 8,6% dels capitals totals, especialment en els anys immediatament anteriors a la Crisi de Baring (Rapoport, 1988; Flandreau et al. 2010). A això s'hi sumava la forta dependència de l'economia cubana d'una demanda nord-americana amb estrets vincles amb el comerç i la inversió britànics. Seria possible, per tant, que els cicles expansius de la inversió estrangera britànica afavoriren també indirectament les vendes exteriors d'un port molt vinculat als territoris llatinoamericans, com el de Barcelona.

No estic en condicions de demostrar aquesta relació indirecta entre exportacions britàniques i barcelonines. En tot cas, és evident que aquests vincles hipotètics no eren el principal condicionant del moviment exportador del port català: el fet que el període de més clara divergència entre les sèries fóra també el de major creixement de les exportacions barcelonines no deixa de ser ben simptomàtic del pes d'altres determinants. Però em sembla necessari fer notar les coincidències existents entre els diversos cicles comercials i la trajectòria de la inversió exterior britànica.

La següent taula mostra les correspondències en diversos punts d'inflexió d'aquests cicles: incloent, a més de les dues sèries d'exportació representades adés gràficament, la trajectòria de la inversió estrangera britànica i la de les importacions de diversos mercats llatinoamericans. Per facilitar-ne una visió sintètica hi he assenyalat: a) en negreta, quan es produïren coincidències en els màxims o mínims cíclics en un mateix any entre dues o més sèries; b) amb fons blau els punts d'inflexió separats per més de dos anys; c) amb fons gris, aquells en què no hi hagué una coincidència aparent, cosa que evidenciaria moviments oposats o no coordinats del cicles a curt o mitjà termini. En la resta de casos es tracta de correspondències inexactes però remarcables, amb un o dos anys de separació entre els punts d'inflexió.

Cicles d'exportacions britàniques i barcelonines, dels fluxos d'inversió estrangera des del Regne Unit i de les importacions d'Argentina, Uruguai i Cuba, 1857-1913				
	<i>Inversió exterior britànica</i>	<i>Exportacions britàniques</i>	<i>Exportacions del port de Barcelona</i>	<i>Importacions Argentina-Uruguai-Cuba</i>
Màxim	-	1857	1860	1859
Mínim	1867	1864	1866	1861
Màxim	1872	1872	1872	1873
Mínim	1877	1877	1877	1877
Màxim	1881	1882	1880	1879
Mínim	1885	1886	1884	1881
Màxim	1889	1889	1893	1888
Mínim	1893	1893	1895	1892
Màxim	1896	1896	1896	1895
Mínim	1901	1901	1902	1901
Màxim	1905	1906	1906	1906
Mínim	1907	1909	1907	1908
Màxim	1910	1912	1912	1912

Font: elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comer Exterior Espanyol, Federico i Tena-Junguito (2019) i Stone (1999)

Com s'hi pot comprovar, tot i que no és possible parlar de moviments perfectament coordinats, és evident que existiren lligams més o menys intensos en les fluctuacions comercials i financeres assenyalades.

En primer lloc pel que fa al cas britànic, des d'inicis dels setanta, els màxims i mínims cíclics de la inversió estrangera i les exportacions es produïren en els mateixos anys, a excepció dels dos darrers punts d'inflexió de la sèrie. Les exportacions del port de Barcelona, per la seua banda, mantingueren sincronies molt estretes amb la resta d'indicadors en els moments en què es donà una major coincidència general entre tots ells: entre finals dels seixanta i inicis dels vuitanta, i especialment, a partir del 1896. Durant la primera meitat dels vuitanta s'avançaren als cicles d'exportació de mercaderies i capitals britànics entre un i dos anys, amb una major sintonia inicial amb les importacions americanes. A partir del 1884, es trencaren temporalment els paral·lelismes: tant amb les relacions exteriors de la principal potència econòmica com amb les importacions dels mercats americans seleccionats.

Quant a aquests darrers, es connectaren de manera menys clara amb els cicles britànics, però tot i així, hi mantingueren una clara sintonia en les fluctuacions de mitjana duració al llarg de pràcticament tot el període. Les divergències semblen explicar-se, d'una banda, per les fortes oscil·lacions en el comerç exterior d'una economia cubana molt condicionada per la seua forta especialització i els problemes en el mercat del sucre. De manera que les collites i els preus internacionals del producte podien afectar en gran mesura els seus vincles comercials amb l'exterior. Això sembla desprendre's d'una evolució molt puntejada per àmplies fluctuacions de curta duració (fins i tot havent suavitzat la sèrie amb mitjanes mòbils). Per l'altre costat, i de manera més decisiva, les divergències més clares responen a un episodi específic: el de la impressionant expansió de les importacions argentines durant la dècada dels vuitanta, en concret en 1881-1889. En aquests anys, el país concentrà una part molt considerable de les inversions exteriors

britàniques (que, en conjunt, arribaren a finals de la dècada a un punt màxim (Stone, 1999)). Aquests capitals van anar destinats a finançar un creixent dèficit comercial, derivat de l'enorme esforç inversor en infraestructures, construcció i béns d'equip; fenomen que acabaria conduint a la suspensió de pagaments i a la irrupció d'un pànic financer internacional pel risc de fallida de la casa Baring (Rapoport, 1988). Tot i l'enorme pes conjuntural de l'Argentina com a destinació dels capitals britànics en aquests anys, les importacions del país sud-americà no generaren un cicle paral·lel de les exportacions britàniques, que entre 1882 i 1886 es contragueren en relació a la tendència. La coordinació posterior, comprnent la segona meitat d'aquest cicle importador i la successiva contracció a inicis dels noranta, fou més clara, tot i que en termes d'amplitud, les exportacions britàniques travessaren una oscil·lació incomparablement més suau, per raons òbvies, lligades a les dimensions respectives de totes dues economies i a la diversificació de les relacions comercials del Regne Unit.

Aquesta comparativa, si bé no permet fonamentar conclusions definitives respecte a les hipotètiques relacions entre les exportacions de Barcelona i els cicles financers britànics, palesa l'existència de similituds i moments de nítida convergència, almenys des de mitjans dels anys seixanta. Corroborava també el caràcter excepcional de l'auge exportador experimentat pel port català a finals de la centúria, coincidint fins i tot en part amb una fase netament baixista de les importacions cubanes, que no es revertiria fins el 1891. Per últim, posa de manifest l'elevada integració amb els moviments comercials i financers internacionals que caracteritzà la trajectòria de les exportacions del port des de les darreries del vuit-cents: començant per una forta contracció superposada a una intensa caiguda de les importacions dels mercats ultramarins seleccionats, liderada evidentment per l'Argentina, i seguint per les sincronies a curt i llarg termini (en el marc d'una fase ascendent durant més d'un decenni) en els anys posteriors. En aquests darrers cicles participaren també les exportacions alemanyes i franceses, entre altres, conformant el moment de màxima integració econòmica del comerç internacional, des del punt de vista de la convergència conjuntural.

En síntesi, a diferència del que ha mostrat Prados de la Escosura (1982) per al conjunt d'Espanya, la trajectòria de les exportacions canalitzades pel port de Barcelona va estar escassament lligada als cicles importadors de les principals economies europees. Fruit de la forta especialització geogràfica, de la concentració de les vendes del comerç marítim barceloní en els espais colonials i els territoris ultramarins, aquest presentà lligams molt més evidents amb l'evolució de la demanda a diversos països llatinoamericans. I encara més, amb els cicles de l'exportació de productes i capitals del Regne Unit: una de les economies industrials més connectades als països perifèrics, pel seu paper de pivot al si de l'economia internacional victoriana.

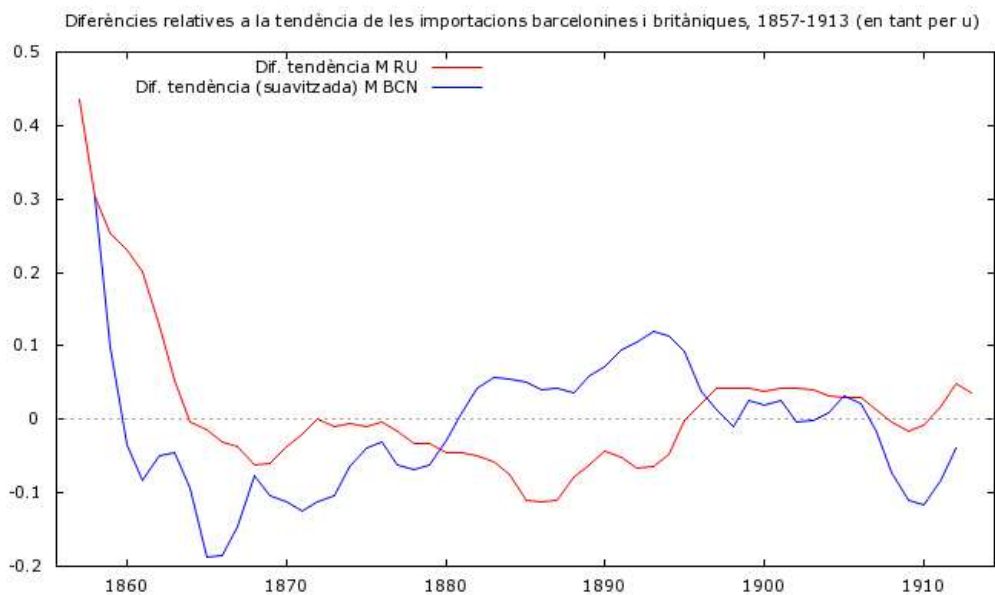
6.4 Sincronies i determinants exògens de les importacions barcelonines

Si ens fixem ara en el comportament de les importacions, els resultats són menys clars, però tot i així suggeridors. Cal tenir en compte que, en un port com el de Barcelona que responia a les necessitats del seu hinterland fabril, les importacions havien de veure's per força molt condicionades pels moviments de la producció manufacturera. A les economies perifèriques d'Europa, a més, les fluctuacions del producte industrial depenien en bona mesura de l'estat de l'agricultura, donat l'elevat pes de la població del camp en la demanda final de manufactures (A'Hearn i Woitek, 2001). És per això que no està clar fins a quin punt aquestes economies participaven de la integració en aquells cicles productius europeus, en què la sintonia entre els principals països industrials és molt més evident (Flandreau et al. 2010).

Efectivament, les oscil·lacions de les importacions canalitzades pel port català no presentaven semblances aparents amb les de pràcticament cap dels països que he considerat: ni amb les economies del continent americà (els Estats Units, a més de Cuba, l'Argentina i Uruguai), ni amb la major part de les grans economies europees. Un símptoma de la vigència de ritmes propis, dictats per l'evolució d'una indústria fortament protegida; dependent del mercat nacional i, en menor mesura, colonial.

L'excepció parcial és el cas britànic. A simple vista, és evident l'escassa integració entre les dues sèries pel que fa als cicles de mitjana duració⁴⁰, llevat de la darrera dècada i mitja del període en què els paral·lelismes foren més notoris. Això resulta sorprenent per almenys tres raons. Primer, per l'elevat pes de la indústria i, amb graus variables del sector tèxtil, en totes dues economies, que derivava en trets comuns de l'estructura importadora; malgrat les enormes diferències, inevitables en comparar un port regional amb la major economia del moment. Segon, per l'estreta vinculació dels seus cicles inversors, si més no en el sector immobiliari, constatats per Tafunell (1989) i atribuïbles fonamentalment als moviments coordinats del tipus d'interès. Tercer, per la relació inversa (menys clara però significativa) que el citat autor identifica entre els cicles de la construcció residencial i els d'una activitat industrial que conformava el principal component de la demanda catalana d'importacions. De fet, he pogut trobar punts d'inflexió de signe oposat entre el moviment de les importacions i la sèrie d'activitat constructora elaborada per Tafunell: en 1867 (pic de l'activitat residencial i vall de la sèrie d'importacions); 1874-1875 (mínim i màxim cíclics, respectivament); 1878-79 (màxim i mínim); 1881-82 (mínim i màxim) i 1893-94 (mínim i màxim, respectivament). Aquest conjunt d'arguments portaria a pensar en algun tipus de sincronia en les importacions barcelonines i britàniques en els moviments curta i mitjana durada. Però l'evidència sembla contradir les previsions.

⁴⁰ Cal aclarir que, donada l'alta volatilitat de la sèrie per a Barcelona, les diferències amb la tendència que presente per a aquest port recullen una versió suavitzada a partir de mitjanes triennals, i per tant que difereix en el tractament de les dades per al Regne Unit i França que es mostren en aquestes pàgines. En tot cas, he pogut comprovar que el fet d'emprar aquest mètode per clarificar els moviments tendencials o de duració mitjana, no modifica els resultats exposats.



Font: elaboració pròpia a partir de l'Annex 1 i de Federico i Tena Junguito (2019)

Ara bé, és raonable pensar que la manca de coordinació reflecteixi també les dificultats de comparar realitats econòmiques de dimensions tan diverses. L'esmentada convergència en les oscil·lacions del sector immobiliari català amb el britànic era especialment clara per a la ciutat de Liverpool. I és amb aquesta urbs portuària amb la que Barcelona presentava similituds més clares, en termes d'estructura comercial i de la realitat productiva a la que responia. Indubtablement, les demandes del pol industrial cotoner tenien un pes comparativament menor per al conjunt del comerç d'importació britànic, que reflectia una realitat molt més heterogènia i complexa, comprenent diverses regions econòmiques, a banda de les específiques funcions del país al si del l'economia mundial.

Ara bé, més enllà de les oscil·lacions mitjanes, el gràfic sembla apuntar a paral·lelismes en les tendències a més llarg termini durant dos períodes diferents: en 1858-78 i 1897-1913. En el primer, ambdues sèries experimentaren una fortíssima contracció relativa inicial seguida d'una recuperació menys brusca des de mitjans o finals del seixanta (1865 en el cas de Barcelona, 1868 en el britànic), culminant en una fase baixista a partir del 1876. Tot i les dissonàncies a curt termini, la correlació entre elles va ser del 74%. Amb tot, cal anar amb compte amb la interpretació d'aquests resultats, especialment pel que fa als moviments observats els primers anys. En ser les sèries originals (és a dir, els valors deflactats de les importacions) creixents en el temps, les diferències amb la tendència en els primers anys es poden veure exageradament influïdes pel punt d'inici de la recta que ajusta aquesta tendència: especialment quan aquesta recta es creua amb la sèrie original. Perllongar o escurçar el període que serveix de base per calcular la tendència podria modificar els resultats. De fet, les importacions britàniques van patir

contraccions molt suaus entre finals dels cinquanta i inicis dels setanta (en concret, en 1858, 1863 i 1864), amb l'excepció de la forta caiguda del 1867, en plena crisi internacional. Les importacions del port català, en canvi, travessaren oscil·lacions de caràcter dramàtic, però més puntual: en 1859, 1865 i 1869. L'ús de mitjanes triennals per suavitzar les fluctuacions té com a resultat la desaparició de les contraccions suaus en el cas britànic (dibuixant situacions de creixement molt limitat o d'estancament) i l'allargament dels períodes de caiguda en el cas de Barcelona: 1858-60 i 1864-66. En qualsevol cas, no hi ha dubte dels ritmes de creixement relativament lent a mitjà termini, puntejat per caigudes, que marcà les importacions britàniques i barcelonines entre finals dels cinquanta i inicis dels setanta. Un període marcat per la crisi internacional del 1857 i, sobretot, per les dificultats del sector cotoner en ambdós països durant la primera meitat dels seixanta, fruit d'un xoc exogen de grans magnituds.

Índex de les importacions britàniques i barcelonines, 1856-1870				
	Sèries deflactades (1856=100)		Mitjanes triennals de les sèries deflactades (1857=100)	
	Regne Unit	Barcelona	Regne Unit	Barcelona
1856	100	100		
1857	101,3	126,1	100	100
1858	100,9	131,9	102,5	96,4
1859	107,7	87,0	110,0	88,4
1860	124,0	97,6	119,0	80,3
1861	128,0	102,9	127,0	87,5
1862	131,9	112,9	129,5	99,0
1863	131,3	138,7	130,5	112,0
1864	131,2	149,4	132,4	109,7
1865	137,7	104,8	139,9	102,4
1866	154,0	112,5	146,4	96,8
1867	150,9	129,2	154,1	132,1
1868	160,8	231,4	158,6	138,9
1869	167,6	136,8	167,4	146,1
1870	177,5	154,8	180,1	140,3

Font: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques del Comerç Exterior, i Federico i Tena-Junquito (2019)

El cicle baixista de les importacions catalanes podria resultar sorprenent, tenint en compte la coincidència temporal amb el boom de la construcció ferroviària, en els anys 1857-1866. Pascual i Sudrià (1999) han emfasitzat els forts desequilibris de la balança per compte corrent de l'economia catalana en aquests anys, derivats de l'esforç d'inversió en capital social fix que es traduí en un gran impuls a l'entrada de mercaderies estrangeres. Els persistents dèficits amb l'exterior s'haurien finançat mitjançant la mobilització de l'estalvi intern, generant un nodrit flux de metàl·lic cap a l'estranger (correlatiu a l'expansió de títols financers que funcionaven com a quasi-moneda fiduciària) que permeté mantenir estable el tipus d'interès fins l'any 1863, en què s'inicià el procés d'ajustament. L'eixamplament del dèficit comercial català amb l'estranger, hauria coincidit també amb un clar empitjorament de la balança de mercaderies del conjunt de l'economia espanyola,

donat el caràcter generalitzat de l'empresa ferroviària (Prados de la Escosura, 2010). Amb tot, els moviments observats en la sèrie deflactada que he construït coincideixen amb les oscil·lacions de les sèries oficials per a Barcelona i Espanya i també amb les estimacions de les importacions espanyoles de Tena-Junguito (2005). Tot i les fortes caigudes puntuals, les importacions espanyoles cresqueren considerablement a mitjà termini entre finals dels cinquanta i mitjans de la dècada següent. Les del port de Barcelona es recuperaren més lentament de la forta caiguda del 1859, lligada al mal comportament de les exportacions espanyoles, després de l'auge experimentat (sobretot pel blat) durant la Guerra de Crimea (Tortella i Núñez, 2012). Malgrat tot, les tensions sobre la balança de pagaments catalana i sobre l'estalvi intern són difícilment discutibles i podrien relacionar-se també amb la desestructuració conjuntural dels engranatges del comerç ultramarí del port de Barcelona, que habitualment permetia finançar part de les importacions cotoneres des dels Estats Units. Fóra com fóra, retornant a la comparació amb les importacions britàniques, tot i els desfasaments temporals i els diferents ritmes de creixement i amplitud de les fluctuacions, les sintonies a llarg termini observades reflecteixen, en certa mesura, els efectes de condicionants comuns de caràcter internacional.

Pel que fa al segon subperíode en què es poden observar coincidències en la trajectòria a mitjà o llarg termini, en els anys 1897-1913, aquest estigué marcat per una evolució més suau, similar a les tendències generals de les sèries respectives, i finalment per un curt cicle d'auge i caiguda en els anys immediatament anteriors a la Gran Guerra. La correlació entre les dues sèries en aquests anys superà el 80%.

Aquests paral·lelismes però, no es poden exagerar en cap cas; en vista de la discordança en les fluctuacions més curtes i, sobretot, de la clara ruptura en les trajectòries comparades que es produí entre 1879 i 1896. En aquest període intermedi, ambdues corbes dibuixaren arcs de trajectòria divergent, que comprendrien dos cicles de mitjana duració (amb una correlació del -5% entre elles).

Resulta versemblant que les tendències relativament similars a llarg termini en el primer i tercer períodes obeïren, en part, a factors comuns que afectaren el sector industrial. Tanmateix, seria necessari esclarir en major mesura quins foren aquests factors, probablement múltiples; especialment per al darrer tram del període. Com veurem després, en analitzar les connexions amb el comerç francès, les exportacions espanyoles seguiren moviments de llarga duració similars en aquests subperíodes. De manera que podrien constituir un possible vincle difús entre importacions britàniques i barcelonines: en la mesura que les exportacions espanyoles contribuïen a finançar la importació catalana i, com ha demostrat Prados de la Escosura (1982), depenien al seu torn, entre altres factors, de l'evolució de la demanda britànica.

La clara divergència conjuntural dels anys vuitanta i noranta respondria, des d'aquest punt de vista, als efectes del llarg auge exportador que travessaren l'economia catalana i espanyola en aquelles dècades, i que contrastaren amb moviments de signe ben diferent en el cas britànic. Un cicle exportador marcat, inicialment, pels efectes de l'arribada de la

fil·loxera a França; poc perceptibles en les sèries d'exportacions que he analitzat abans, a causa del predomini absolut per la duana de Portbou en la seua canalització a partir del 1880; però que havien de tenir efectes decisius en l'economia del país. Posteriorment, per la ràpida expansió de les exportacions de manufactures a les colònies a què ja he fet referència, i que contrastà també amb claredat amb la tònica de les exportacions britàniques. A aquestes causes generals de l'auge caldria afegir, per al conjunt de l'economia espanyola, el boom dels minerals ferrosos. La superposició temporal d'aquestes conjuntures de naturalesa i origen distints havia de traduir-se en creixement de la demanda interna, entrada de capitals i augment de l'oferta de mitjans de pagament internacionals. Factors tots ells que, sense ser-ne els únics determinants, suposaven un estímul molt clar per al creixement de les importacions del port català.

Es pot concloure doncs, que existiren certs paral·lelismes en l'evolució a llarg termini de les importacions barcelonines i les britàniques, sense que això impliqués una clara coincidència en els cicles de curta i mitjana duració, ni en els punts d'inflexió. La sintonia entre les importacions britàniques i les exportacions espanyoles, pot haver-ne constituït un dels mecanismes de transmissió. És també possible que, en alguns casos, la coordinació en els moviments de llarga duració en els dos subperíodes indicats, respongués també als efectes de fenòmens comuns a un activitat manufacturera que constituïa un dels principals factors d'arrossegament de les importacions britàniques i catalanes: tant per via directa (demanda industrial) com indirecta (influència en el cicle econòmic i la demanda de consum). La crisi del 1857, la fam de cotó o l'evolució del tipus d'interès i la rendibilitat a llarg termini poden haver conformat condicionants de fons compartits. En qualsevol cas, el grau d'integració des del punt de vista del període en el seu conjunt, entre finals dels cinquanta i 1914, sembla haver estat més aviat baix: tant per les divergències en els cicles de mitjà termini, com per la clara ruptura en els anys vuitanta i noranta, sota l'efecte del boom exportador que beneficià l'economia catalana i espanyola. Això ens dóna algunes primeres pistes sobre els condicionants de les oscil·lacions de la importació canalitzada a través de Barcelona, primer port importador d'Espanya durant la segona meitat del segle XIX llarg, i caracteritzat per relacions comercials amb l'estranger altament deficitàries.

En qualsevol cas, les idees expressades conformen hipòtesis explicatives per a uns paral·lelismes que caldria contrastar amb més evidències i que podrien no ser significatius ni simptomàtics de condicionants compartits. Els lligams que, per contra, semblen més sòlids i sostinguts són els que vinculaven els moviments en el temps dels fluxos d'importació de Barcelona amb els de les exportacions franceses. La peculiaritat però, és que les sèries exhibeixen una relació de caràcter invers que no resulta fàcil d'explicar: les importacions del port català creixien amb la caiguda de les vendes franceses als mercats exteriors, i es contreïen en paral·lel al seu creixement (sempre en relació a la tendència).



Font: elaboració pròpia a partir de l'Annex 1 i de Federico i Tena Junguito (2019)

Al gràfic s'observa un alt grau de coordinació en les oscil·lacions de mitjana i llarga durada. La correspondència exacta en els punts d'inflexió és menys clara; però no oculta les fortes simetries entre les dues sèries. Malgrat que la sintonia sembla haver estat menor abans del 1880, també s'hi percep un cicle de mitjana duració amb moviments oposats entre finals dels cinquanta i les darreries dels seixanta. A partir del 1880, en canvi, la correlació entre totes dues sèries, de signe negatiu, va ser prou elevada (del 72,5%) i el caràcter de les oscil·lacions, molt similar.

Ara bé, el mecanisme que podria connectar els moviments de mitjana i llarga durada de les exportacions franceses i les importacions de Barcelona no és gens obvi. De fet, si es pot pressuposar algun tipus de relació entre totes dues, tenint en compte els sòlids vincles comercials entre l'economia catalana i la francesa, o de Barcelona amb Marsella i Sète, el seu signe hauria d'haver estat, en tot cas, l'oposat: l'increment de les vendes franceses a l'estranger hauria d'haver coincidit, potser, amb un augment de les importacions de Barcelona. Els moviments inversos, gairebé simètrics en alguns subperíodes, resulten paradoxals. Fins i tot si la cautela a què obliga la qualitat de les xifres (tant de la font oficial, com de l'estimació que he realitzat de la sèrie deflactada), aconsella interpretar el contrast com a moviments de signe invers a mitjà termini, més que pròpiament com a simetries.

Com es pot explicar aquest fenomen? Els dos canals més raonables que podrien sostenir algun tipus d'influència o factor casual comú subjacent són els mecanismes de transmissió financera o bé els de caràcter pròpiament comercial.

Considerem primer breument, les possibilitats d'una explicació financera a les trajectòries observades i als seus possibles vincles. Els moviments internacionals de capitals, amb

els seus impactes sobre l'oferta de mitjans de pagament i les influències en els tipus d'interès podien constituir un determinant clau de l'activitat industrial i la inversió, i per tant de la demanda d'importacions a Barcelona. Tenint en compte la posició de França com a principal país d'origen de les inversions estrangeres a Espanya durant la segona meitat del segle XIX, no es pot descartar algun grau de connexió entre els cicles importadors barcelonins i les finances franceses.

Ara bé, per tal que aquestes influències entre finances i comerç incidiren en l'evolució de les importacions barcelonines fins al punt d'explicar les sincronies observades, hauria d'haver-se donat un lligam clar, de signe negatiu, entre la trajectòria de les exportacions franceses de mercaderies i els fluxos de capital francès cap a l'estranger. Aquest podia haver estat el cas si: a) les vendes a l'exterior tinguessin un pes determinant sobre la rendibilitat general o de sectors estratègics de l'economia francesa; b) els cicles de les exportacions brutes es traduïren en fluctuacions pràcticament equivalents del saldo comercial, activant moviments compensatoris en la balança de capitals.

La primera d'aquestes opcions és molt poc versemblant en general, i menys encara per a França. L'economia francesa es caracteritzà al llarg de la segona meitat del vuit-cents per un grau d'obertura comparativament baix; pel pes dels mercats urbans interns en la demanda final, i per la limitada dependència a llarg termini de l'estructura productiva respecte les exportacions, tot i que aquestes podien ser molt determinants per a alguns sectors concrets (Becuwe et al., 2015).

La segona en canvi, resulta més plausible, però tot i així planteja dubtes importants sobre la seua validesa empírica i les relacions de causalitat efectives. Les grans fases de l'evolució de les exportacions franceses es correspongueren amb fases relativament similars del saldo de la balança de mercaderies⁴¹. França es mantingué en una situació sostinguda de superàvit en la compra-venda de mercaderies fins a mitjans dels anys setanta, quan experimentà un ràpid deteriorament que arribà al seu punt més baix (en termes relatius al valor del comerç exterior total) en 1880. Des de llavors la posició tendí a millorar, però situant-se sempre en posicions deficitàries, fins que la balança s'equilibrà en els primers anys del nou-cents. En els anys immediatament anteriors a la Gran Guerra, el dèficit tornà a ampliar-se (Federico i Tena-Junguito, 2019). En aquest sentit les etapes són relativament coincidents amb els cicles exportadors que he representat més amunt, i fins i tot es podrien identificar oscil·lacions de mitjana durada pràcticament idèntiques en ambdues variables entre 1860 i 1880. Però les similituds entre la trajectòria del dèficit/superàvit relatiu francès amb l'evolució de les importacions de Barcelona són molt menys clares quant als cicles mitjans.

Pel que fa als efectes d'aquesta evolució de la balança comercial sobre els fluxos de capital francesos cap a l'exterior, les informacions de què dispose són contradictòries en diversos sentits. D'una banda, des del punt de vista de la balança de pagaments,

⁴¹ Cal aclarir que en aquest cas, el saldo l'he calculat a partir de les sèries d'importacions i exportacions a preus corrents, ja que el seu sentit queda molt diluït en cas d'emprar preus constants, en la mesura que indica possibles desequilibris en la balança de pagaments i la seua evolució en el temps.

s'esperaria que les fases de deteriorament del saldo comercial hagueren coincidit amb reduccions dels ritmes d'inversió exterior francesa o, fins i tot, amb una reversió d'aquests fluxos, donada la necessitat de finançar els dèficits exteriors i les pressions alcistes sobre els tipus d'interès. Conseqüentment, les fases de millora del saldo comercial (o creixement de les exportacions netes), coincidirien, grosso modo, amb moviments en sentit contrari en els fluxos financers.

Aquest sembla haver estat el cas en línies generals, des de la perspectiva necessàriament limitada que ofereixen les dades agrupades per decennis, presentades per Daudin et al. (2010)⁴² i que he recollit a la primera columna de la taula. La dècada dels setanta hauria estat, per a França, la dels màxims valors en la relació entre inversions estrangeres i estalvi intern durant la segona meitat del segle XIX; relació que assolí un mínim a la dècada posterior. A partir d'aquest punt i, especialment durant els noranta, s'inicià una recuperació ràpida i sostinguda que es cloqué amb una lleugera disminució en la dècada prèvia a la Gran Guerra. No és gens clar, a la vista d'aquests resultats, quins possibles engranatges vincularien aquesta evolució de la inversió exterior francesa amb els cicles d'importació barcelonins: les etapes alcistes de la trajectòria importadora a Barcelona haurien coincidit, a grans trets, amb contraccions relatives dels fluxos de capital des de França, principal origen de les inversions estrangeres a Espanya. El contrari ocorreria en els cicles en què les importacions barcelonines se situaven per baix de la tendència.

Inversió exterior francesa i inversió francesa i estrangera total a Espanya, 1851-1914			
	Inversió exterior francesa com a proporció de l'estalvi intern	Flux de capitals francesos al sector privat espanyol (en milions de francs)*	Flux de capitals estrangers al sector privat espanyol (en milions de francs)*
1850-1859	-	311,4	328,9
1860-1869	-	541,2	609,9
1870-1879	24%	217,2	488,1
1880-1889	5%	436,7	718
1890-1899	17%	161	382,7
1900-1904	19%	397,1	737,6
1905-1914	17%		

Font: per a la inversió exterior francesa Daudin et al. (2010), per a la inversió francesa a Espanya, Broder (1976), per a la inversió estrangera a Espanya, Tortella i Núñez (2012)

* Els decennis comencen i acaben un any més tard, i el darrer any de la sèrie és 1913

D'altra banda però, les xifres sobre inversió francesa a Espanya de Broder (1976, 1977), expliquen una història ben diferent. El punt màxim de les entrades de capitals des del país veí s'hauria produït als anys seixanta (de fet, durant l'etapa de febre inversora ferroviària, en 1855-65). La dècada dels setanta, en canvi, s'hauria caracteritzat per una forta caiguda d'aquestes inversions, en clar contrast amb les dades sobre inversió total exterior en relació a l'estalvi intern francès. Sense que hi hagués una correspondència en

⁴² Basant-se en Levy-Leboyer i Bourguignon (1990).

la magnitud de les variacions, a les dècades dels vuitanta i noranta, la inversió francesa en el sector privat espanyol també hauria seguit una direcció oposada a la de les inversions totals exteriors relatives a l'estalvi. Sorprenentment, les xifres de Broder per a la inversió francesa a Espanya resulten més coherents amb els cicles d'inversió exterior britànics proporcionats per Imlah (1958), Stone (1999) i els mateixos Daudin et al. (2010); cosa que planteja dubtes a l'hora d'interpretar les tendències generals expressades per les dades de la primera columna de la taula. A més, el signe de les variacions entre decennis pel que fa a la inversió estrangera a Espanya coincidiren a grans trets amb els de la inversió estrangera total a Espanya. Més bé caldria dir que condicionaren aquests moviments generals, tenint en compte la preponderància del país veí en l'origen d'aquests fluxos de capital. Tot i així, la quota francesa sobre el total es reduí a partir de la dècada dels setanta, a mesura que els capitals britànics, primer, i els belgues i alemanys després penetraven en sectors com la minera i les infraestructures urbanes (Tortella i Núñez, 2012).

Deixant de banda les consideracions sobre els procediments d'elaboració de les dades, les contradiccions podrien reflectir senzillament el fet que les sèries mesuren coses diferents. La primera es refereix a una magnitud relativa i a les inversions estrangeres totals; la segona i la tercera, es basen en valors absoluts i es concentren en el cas espanyol, considerant només els títols i negocis privats⁴³. Però això no deixa de plantejar noves preguntes: la inversió francesa a Espanya, seguí una evolució oposada a la de la inversió francesa total en l'estranger? D'entrada, cal dir que la constatació d'aquest caràcter anticíclic resultaria coherent amb el fet que el tipus d'interès francès a curt termini, que devia condicionar parcialment l'oferta exterior de capitals d'aquest país, mantingué en 1880-1913 una correlació de signe negatiu amb l'espanyol: en concret de -45%. Junt amb Portugal, Espanya era l'únic país europeu⁴⁴ amb una evolució oposada a la dels tipus francesos (Flandreau et al. 2010). Però aquesta relació estadística no n'esclareix les causalitats.

Els estudis sobre els condicionats de la inversió francesa a Espanya s'han centrat fonamentalment en els factors d'atracció (*pull factors*), específicament espanyols, i en les característiques institucionals i de funcionament del model. En aquest sentit, és clar que les inversions franceses obeeixen a oportunitats conjunturals lligades a desenvolupaments sectorials. Per ordre cronològic: a la construcció de la xarxa ferroviària i la importació de materials que hi anà aparellada, durant els cinquanta i seixanta; a l'explotació minera posterior a la "desamortització del subsòl" durant el darrer quart de segle (Nadal, 1982); als nous serveis urbans i la implantació de les tecnologies de la Segona Revolució Industrial, a partir dels anys noranta. En conjunt, haurien donat lloc un model inversor de tipus *polític*, tenint en compte les estretes vinculacions amb els cercles governamentals i de les altes finances en què recolzà (Castro Balaguer, 2010).

⁴³ Tot i que les inversions franceses en el sector privat foren, en termes tant quantitius, com qualitius (pel seu impacte i importància estratègica), prou més importants que la compra de títols públics (Broder, 1976).

⁴⁴ Dels 14 inclosos en la comparativa que presenten Flandreau et al. (2010).

Però, a manca d'estudis que connecten aquests aspectes amb les conjuntures de l'economia francesa (els *push factors*), les consideracions que he sintetitzat no permeten resoldre el trencaclosques de les hipotètiques vinculacions entre els diferents components de la balança de pagaments francesa i el comerç exterior de de Barcelona. Més en concret, sobre els lligams entre exportacions de mercaderies i capital francès i els cicles importadors del port català. Sobretot tenint en compte que Catalunya no va ser ni de bon tros la principal regió receptora d'uns capitals forans que, molt sovint, anaven destinades a finançar importacions destinades a inversions molt localitzades en l'espai: la formació de capital fix en explotacions mineres o ferrocarrils (cal recordar que la xarxa catalana es sufragà majoritàriament amb capitals autòctons (Pascual, 1999; Tortella i Núñez, 2012)). El fet que França perdés part del seu predomini en l'origen d'aquestes inversions estrangeres planteja encara més dubtes sobre els possibles lligams amb els paral·lelismes dels cicles comercials.

Per tant, els mecanismes de transmissió de la conjuntura de caire purament financer, si bé poden haver tingut un paper, superposant-se i potser reforçant altres lligams; difícilment podrien explicar completament les coincidències de mitjà termini observades entre els moviments de les exportacions franceses i les importacions del port català.

La segona possibilitat plantejada és que els vincles més decisius derivaren de l'esfera pròpiament comercial, en concret de moviments relativament coordinats de les exportacions. El port de Barcelona es caracteritzà, al llarg de tot el període estudiat, per un saldo comercial amb l'estranger negatiu de proporcions molt considerables durant la major part del temps. Els fluxos de mercaderies canalitzats pel port cap a l'estranger contribuïren a finançar només una part, en general molt reduïda, del valor de les importacions. Aquest dèficit estructural, es cobrí en gran mesura gràcies al saldo favorable que el comerç català (no necessàriament vehiculat pel comerç marítim barceloní) mantingué amb la resta d'Espanya.

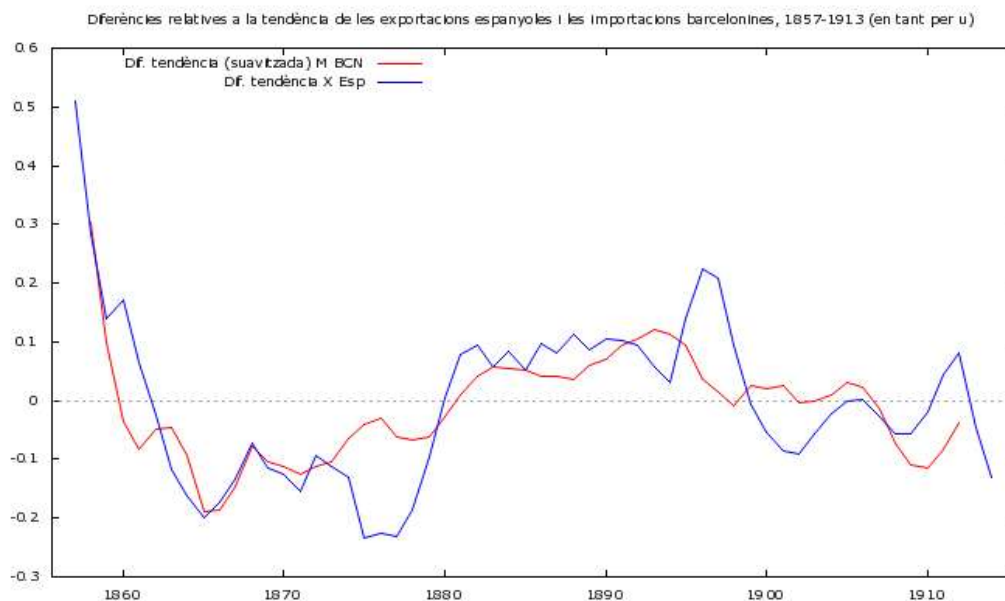
En aquest sentit, és altament probable que la capacitat d'importar de Barcelona, i també en part les seues oscil·lacions conjunturals, estigueren relacionades amb les exportacions del conjunt de l'economia espanyola. Per suposat, aquest nexa no funcionava com un simple automatisme. De fet, allò rellevant per entendre la capacitat importadora d'Espanya en el seu conjunt serien les exportacions netes (és a dir, el saldo comercial) i l'evolució d'altres components rellevants de la balança de pagaments: com la balança de serveis (on els nòlits i assegurances havien de tenir un pes preponderant) i les mateixes entrades de capital.

Així, la reconstrucció de la posició internacional de l'economia espanyola durant la segona meitat del llarg segle XIX, portada a terme per Prados de la Escosura (2010), apuntaria en una direcció oposada, si més no fins a inicis de la dècada dels noranta. Segons aquest autor, Espanya presentà al llarg de la pràctica totalitat d'aquest període superàvits comercials, però dèficits sostinguts en la balança per compte corrent; derivats sobretot dels pagaments d'interessos del deute públic extern i dels nòlits i assegurances. Aquests desequilibris haurien estat finançats precisament amb els fluxos de capital des

de l'exterior, de manera que la capacitat importadora espanyola no hauria estat limitada per les exportacions. Almenys fins que la inestabilitat fiscal i macroeconòmica de finals del vuit-cents, i els seus impactes sobre la cotització de la pesseta, afectaren l'atractiu de l'economia espanyola per als inversors internacionals; generant una situació molt més oscil·lant en 1890-1913. Els resultats d'aquesta reconstrucció contradirien les evidències presentades per Herranz i Tirado (1996), en el sentit d'una restricció externa que hauria condicionat les possibilitats d'inversió i creixement de l'economia espanyola, donada la seua dependència dels mitjans de pagament aportats per les col·locacions de mercaderies en els mercats internacionals. No obstant això, Tortella i Núñez (2012) han discutit els resultats, encara molt preliminars, de Prados de la Escosura, tot mostrant l'estreta coincidència a mitjà termini entre el dèficit comercial "oficial"⁴⁵ i les xifres de la inversió exterior.

Independentment de la veracitat d'aquestes estimacions globals, quan es té en compte: I) el segur dèficit en les balances de serveis i els pagaments d'interessos del deute extern; II) el vincle de les inversions estrangeres localitzades a altres regions espanyoles amb les importacions de maquinària i materials per a aquelles inversions; III) les repatriacions de part del dividends derivats d'aquestes operacions (Broder, 1976), IV) el saldo majoritàriament positiu de les relacions del Principat amb la resta d'Espanya, la possibilitat que la capacitat d'importar de l'economia catalana mantingués una estreta relació amb l'evolució de les exportacions espanyoles em sembla molt versemblant. El contrast entre les exportacions brutes espanyoles i les importacions del port de Barcelona presenta coincidències prou significatives en els moviments de mitjana durada.

⁴⁵ És a dir, calculat directament a partir de les estadístiques oficials de comerç exterior, sense efectuar-ne correccions.



Font:

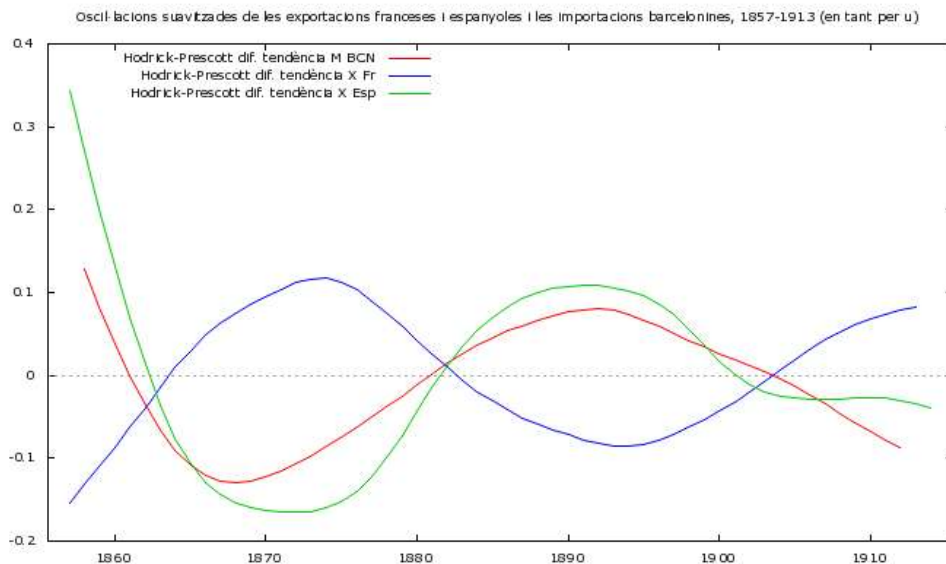
elaboració pròpia a partir de l'Annex 1 i de Tena Junguito (2005)

Tot i la clara discordança durant 1872-1879 i novament en 1890-1901, moments marcats per àmplies fluctuacions de les exportacions espanyoles, els paral·lelismes en l'evolució general a llarg termini i en diversos moviments cíclics són molt destacables. El gràfic apunta, doncs, a l'existència de lligams molt estrets entre les exportacions espanyoles i els fluxos d'entrada de mercaderies pel principal port importador d'Espanya.

Ja he mencionat que aquest podia ser un dels factors explicatius de les similituds observades entre les importacions barcelonines i les britàniques, en dos períodes: 1858-78 i 1897-1913. En la mesura que el Regne Unit constituïa un dels principals mercats d'exportació d'Espanya (no així de Barcelona ni del conjunt de l'economia regional), és raonable pensar que els moviments de la demanda d'importacions britàniques incidís en els fluxos de sortida de productes espanyols i, doncs, en la disponibilitat de mitjans de pagament per finançar les importacions barcelonines. A excepció potser dels anys 1857-66, en què l'estalvi intern català hauria jugat un paper molt rellevant per cobrir l'eixamplament del dèficit lligat a les importacions de maquinària i ferros per a la construcció de la xarxa ferroviària (Sudrià i Pascual, 1999). En tot cas, les asincronies i fases de divergència amb els cicles de la importació britànica eren d'una entitat considerable, que podria posar en dubte l'impacte real d'aquests mecanismes de transmissió. En canvi, en la comparativa amb les exportacions franceses, els lligams resulten molt més versemblants.

En definitiva, les trajectòries a mitjà i llarg termini entre exportacions espanyoles i importacions pel port de Barcelona, d'una banda, i exportacions franceses tingueren signe oposat, i presentaren clares coincidències temporals. Així es palesa a partir del contrast entre les tres sèries, aplicant-hi el filtre Hodrick-Prescott; mètode emprat per

extreure el component secular de les sèries eliminant-ne les fluctuacions. La comparativa es representa al gràfic que segueix i mostra, com a principal distorsió en la sintonia a llarg termini, el fet que el punt d'inflexió de la primera llarga onada de les importacions de Barcelona es produí entre 5 i 7 anys abans. Això respongué probablement a la recuperació que seguí a la fam de cotó, i a les peculiaritats ja esmentades per a bona part dels setanta: quan, excepcionalment, les importacions barcelonines mantingueren una relació de signe positiu amb les exportacions franceses, i divergiren notòriament de les espanyoles. Deixant de banda aquesta especificitat, el gràfic resulta suficientment eloqüent de les sintonies expressades. Constitueix, em sembla, un argument de pes sobre la hipòtesi que l'evolució de les exportacions espanyoles era el lligam clau i el principal factor explicatiu de les simetries observades entre exportacions franceses i importacions barcelonines.



Font: elaboració pròpia a partir de l'Annex 1, de Tena (2005) i de Federico i Tena Junguito (2019)

Al meu entendre, els cicles oposats d'aquest component del comerç exterior espanyol i francès al llarg del període eren fruit, fonamentalment, de dos factors compatibles entre ells. El primer seria de naturalesa sistèmica o global: derivat del procés de creixent integració del mercat mundial i dels efectes diferenciats que aquesta dinàmica tingué en totes dues economies. En el període de ràpida integració comercial, i de reducció dels costos de transport i aranzels, l'economia francesa patí les conseqüències de la creixent competència en alguns dels seus sectors industrials amb major capacitat exportadora, com les velles indústries tèxtils (sedera, llanera i cotonera) i siderúrgiques.

Segons tots els indicis, el país hauria assolit a mitjans dels anys seixanta la seua màxima quota del segle en les exportacions mundials, retrocedint a partir de llavors, davant la

puixança de vells i nous competidors, com el Regne Unit, Alemanya, els Estats Units o Bèlgica. El seu grau d'obertura també s'estancà o disminuí des dels màxims d'inicis dels setanta. D'una segona posició com a exportador mundial a començaments d'aquesta dècada, passà a ocupar el quart lloc a partir del 1875 (Lewis, 1981; Bairoch, 1993). En aquest panorama de retrocés o estancament relatiu de les exportacions, a banda dels efectes de la creixent integració comercial, sembla haver tingut també un paper rellevant un fet "accidental" (des del punt de vista de la història econòmica), com és la pèrdua d'Alsàcia i Lorena, com a resultat de la Guerra franco-prussiana (Dedinger, 2012). Però principalment, el comerç exterior francès es veié perjudicat per les dificultats d'adaptació al nou entorn econòmic: pels efectes de la competència d'economies industrials més dinàmiques (en el cas dels sectors industrials moderns, intensius en tecnologia o capital) o per països amb costos laborals més baixos (Levy-Leboyer i Bourguignon, 1990). Per contra, i de manera més o menys simultània, el desenvolupament de noves indústries i tecnologies a Europa, i la creixent integració comercial, generà avantatges per a una economia com l'espanyola marcada per unes exportacions de caràcter complementari, més que no competitiu, amb els principals focus industrials europeus (Tortella i Núñez, 2012).

Aquests efectes oposats, ajuden a entendre les trajectòries divergents de l'exportació espanyola i francesa durant el darrer quart del vuit-cents. Mentre que el procés de diversificació que, malgrat tot, experimentaren les exportacions franceses al llarg d'aquestes dècades, explicaria la relativa recuperació des de finals dels noranta, coincidint amb un canvi de cicle per a les exportacions espanyoles (Becuwe et al. 2015). Canvi de cicle que estigué motivat per l'esgotament de bona part dels factors de dinamisme que havien impulsat el creixement previ (fil·loxera francesa, enduriment de la reserva comercial de les colònies). Però també per la transformació de la política comercial i aranzelària europea, que perjudicà considerablement les exportacions espanyoles (Pinilla i Gallego, 1996; Eva Pardos, 1998). França s'hauria adaptat relativament millor a aquest canvi en les regles del joc, a jutjar per l'evolució de les exportacions en relació a la tendència.

El segon dels factors té a veure amb les relacions competitives entre les exportacions espanyoles i franceses. L'estructura exportadora era, no cal dir-ho, ben distinta en tots dos països tant des d'un punt de vista geogràfic com de composició. França va ser al llarg de pràcticament tot el segle XIX una potència en sectors com: manufactures tèxtils (especialment les d'alta qualitat destinades a mercats d'elevat poder adquisitiu); productes siderúrgics; maquinària o químics. Renglons que, en diverses conjuntures o bé de manera relativament constant, van tenir un pes determinant en les seues exportacions. Per contra, la indústria tèxtil catalana adquirí una rellevància destacable al si de l'estructura exportadora espanyola només a les darreries del vuit-cents, coincidint precisament amb l'esmentat procés de diversificació de les exportacions franceses, que es traduï en retrocessos relatius dels teixits de llana, cotó i sobretot de seda (Becuwe et al. 2015). La principal coincidència entre totes dues estructures exportadores no era altra que la presència destacada dels vins al llarg de tot el període: amb graus variables, però

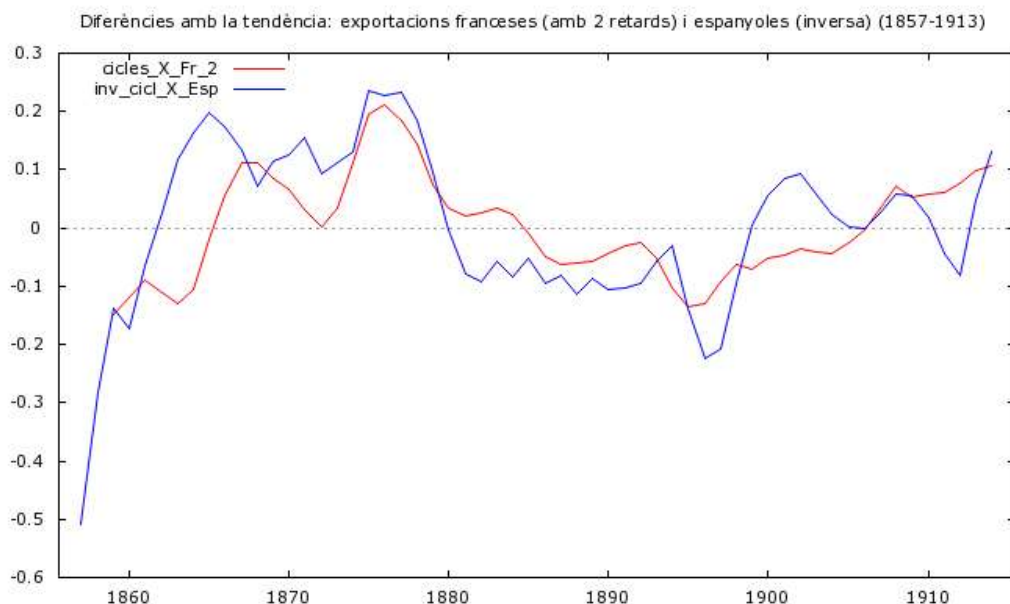
pràcticament sempre ocupant un lloc en les primeres posicions de l'exportació en tots dos casos.

Per suposat, malgrat el seu elevat pes relatiu, un sol producte o rengló difícilment pot explicar el comportament agregat de les exportacions en tots dos països. Però, tenint en compte els desequilibris que definiren l'evolució del comerç mundial de vins en el darrer terç del vuit-cents, és probable que les oscil·lacions en els fluxos vinaters tingueren un pes molt significatiu en les fluctuacions agregades a curt o mitjà termini. En aquest sentit, cal tenir en compte que el paper regulador a escala internacional del mercat francès tingué efectes sostinguts en les exportacions espanyoles, més enllà del període concret de la fil·loxera i dels canvis posteriors en la política comercial francesa en paral·lel a la recuperació de la producció. Com mostraré en capítols posteriors, les cotitzacions del vi i la situació del mercat a França, condicionaren notablement els fluxos espanyols d'exportació almenys des de mitjans del segle XIX. Els impactes, en tot cas, foren més perceptibles en termes de la destinació geogràfica de les vendes i dels ports que canalitzaven aquests fluxos, que en el nivell agregat d'exportacions. Però aquest fenomen, junt a la possible competència directa en tercers mercats, pot haver estat un dels factors subjacents als moviments cíclics de caràcter oposat⁴⁶.

Fóra com fóra, em sembla que les coincidències en els cicles de mitjana duració van ser suficientment nítides com per requerir explicacions més enllà dels efectes divergents derivats d'una fase d'acceleració de la integració comercial internacional. Aquestes divergències poden haver modulats les respectives trajectòries a mitjà-llarg termini, però difícilment traduir-se en moviments contraposats de caràcter molt més conjuntural.

Al llarg del període 1857-1913, la correlació entre les diferències amb la tendència de les exportacions en tots dos països va ser del -68%. S'hi podrien distingir dos períodes: entre 1857 i 1900, el vincle va ser clarament de signe negatiu (amb un coeficient de correlació del -76%); posteriorment, les oscil·lacions prengueren la mateixa direcció i la correlació fou fortament positiva (79,5%). Un darrer gràfic comparatiu permetrà il·lustrar la fortalesa d'aquests lligams entre els cicles de les exportacions de tots dos països.

⁴⁶ Cal aclarir que, com podria esperar-se tenint en compte els resultats del treball abans referit de Prados de la Escosura (1982), i el fet que França fóra un dels principals socis comercials d'Espanya, també s'adverteixen sincronies notables (en aquest cas amb una mateix signe) entre les importacions franceses i les exportacions espanyoles. Però són menys clares que les observades en les exportacions i presenten menys similituds en els moviments a llarg termini.



Font: elaboració pròpia a partir de l'Annex 1 i de Federico i Tena Junguito (2019)

En aquest cas, per fer visible la intensitat de les sincronies he representat: I) les diferències amb la tendència de les exportacions espanyoles, canviant-ne el signe; II) les diferències amb la tendència de les exportacions franceses introduint-hi dos retards. L'objectiu per tant, és contrastar visualment els moviments relatius de les exportacions franceses en un moment del temps, amb el que ocorregué dos anys després en les espanyoles. La decisió és arbitrària, en el sentit que no deriva d'una anàlisi economètrica o d'alguna proposició teòrica al respecte⁴⁷. Però l'objectiu és fer èmfasi, si no en la causalitat, almenys en la seqüència temporal de les oscil·lacions observades; especialment en 1872-1898 quan la correlació entre les sèries (prenent dos retards per al cas francès) se situà lleugerament per damunt del 90%. En tot cas, alguns cicles marcats per una major simultaneïtat queden obscurits en aquesta representació: és el cas, sobretot, dels moviments gairebé simètrics que tingueren lloc durant la dècada dels seixanta. Però pense que, globalment, el gràfic així presentat contribueix a remarcar la sorprenent similitud en els perfils de totes dues corbes. Si més no, en els quaranta darrers anys del vuit-cents, ja que la sèrie per a Espanya evidencia les fortes turbulències que travessà el seu comerç exterior a partir de la pèrdua de les colònies, en contrast amb una evolució molt més suau de les exportacions del país veí. En els primers anys del segle XX doncs, i com ja he avançat, es trencà una relació marcada per trajectòries oposades en els cicles mitjana durada amb cert desfasament temporal en el cas espanyol, i ambdues seguien evolucions paral·leles (que no queden ben reflectides al gràfic). La diferència en aquests anys és que les oscil·lacions, en el cas espanyol, es situaren normalment per sota la tendència, evidenciant una contracció relativa després de l'auge

⁴⁷ El coeficient de correlació per al conjunt de la sèrie és, de fet, lleugerament superior en la comparativa sense retards.

exportador finisecular; mentre que en el cas francès, implicaren una clara recuperació: una acceleració dels ritmes de creixement exportador, després de la frenada que caracteritzà els vuitanta i noranta.

En resum, crec haver demostrat l'existència de factors de fons que connectaven l'evolució de les importacions barcelonines amb la de les exportacions franceses. Entre els diferents tipus de factors caldria incloure: I) una inversió francesa a Espanya que, independentment dels seus condicionants, evolucionà sovint en oposició a les exportacions (i, potser al flux general d'inversions exteriors) d'aquell país, responent fonamentalment als condicionants interns espanyols i les canviants oportunitats; II) els efectes distints, oposats en molt sentits, que la fase accelerada d'integració econòmica internacional i de reducció dels costos de transport i aranzelaris tingué en la posició comercial a Espanya i França; III) les relacions de complementarietat i competència en un rengló essencial de les exportacions de totes dues economies com era el vi, derivada del paper regulador del mercat francès en aquest producte del que era el principal productor i consumidor a nivell mundial.

Des d'aquesta perspectiva, l'evolució de les exportacions espanyoles sembla haver estat un condicionant molt rellevant de les importacions barcelonines. Com també el principal mecanisme de transmissió de la conjuntura internacional o, si més no, dels impulsos i estímuls derivats del comerç exterior de França, una de les grans potències econòmiques mundials del període estudiat.

6.5 Conclusions

Els resultats que he presentat permeten afirmar que els cicles comercials del port de Barcelona, estaven relativament integrats amb moviments del comerç internacional, especialment amb els del Regne Unit i França. Aquesta integració no assolí un nivell excessivament elevat, però sembla clar que es donaren coincidències de diversa intensitat en les oscil·lacions de curt i mitjà termini, i amb alguns dels punts d'inflexió conjuntural, tant pel que fa a les exportacions com a les importacions.

En relació amb les primeres, el patró dels moviments cíclics del port català va ser, en general, diferent del que caracteritzà l'economia espanyola en el seu conjunt, més vinculada a les demandes de les potències industrials europees. Les exportacions canalitzades pel comerç marítim barceloní, per la seua especialització geogràfica en els territoris colonials i els mercats sud-americans, seguí des de mitjans de segle fluctuacions similars a les experimentades per les exportacions britàniques. Aquestes depenien de les funcions financeres de la City, cor de la liquiditat internacional que estimulava el comerç intercontinental, i entre el centre i la perifèria del sistema mundial; incloent, la demanda d'exportacions catalanes als mercats ultramarins.

A finals de segle, la reformulació de les relacions comercials amb les colònies espanyoles en benefici de la metròpoli, permeté al comerç barceloní desconnectar-se d'aquests cicles del comerç exterior britànic, i expandir-se notablement en una conjuntura depressiva del comerç mundial. Però partir del tombant de segle i del *desastre* del 98, la convergència s'intensificà. I això a pesar de la reorientació parcial de les relacions exteriors del port i del reforçament aranzelari, a Europa, però també a diversos països llatinoamericans, com l'Argentina i l'Uruguai. Aquesta integració en la dècada i mitja anterior a la Gran Guerra, va estar caracteritzada també per la sincronització dels ritmes i cicles exportadors del Regne Unit (i en conseqüència, també dels barcelonins) amb els d'altres grans economies europees. La qual cosa no deixa de ser paradoxal, en un context caracteritzat per polítiques comercials més clarament nacionalistes i per la competència imperialista.

Quant a les importacions, existeixen indicis d'una convergència amb les oscil·lacions a mitjà-llarg termini de les importacions britàniques, interrompuda en el context del boom exportador espanyol de les dues darreres dècades del vuit-cents. Però sobretot, d'una relació estreta, de signe oposat, amb les exportacions de França. Aquests lligams podrien derivar de la coincidència grosso modo de les fases baixistes en les exportacions franceses amb les etapes de creixement de la inversió estrangera a Espanya (liderada precisament per França, tot i que l'origen dels capitals es diversificà amb els temps). Però més probablement per l'evolució inversa que seguien les exportacions franceses i espanyoles al llarg de gran part del període, a causa dels impactes diferenciats de la integració econòmica mundial i de la competència en un dels principals renglons de l'exportació de totes dues economies: el vi. Tot i que aquesta evolució inversa resulta més versemblant com a factor de transmissió, és probable que els mecanismes financers i comercials es superposaren reforçant-se mútuament en diversos moments.

Des del punt de vista del comerç exterior barceloní, la sincronització de les conjuntures comercials (i, cal pensar, també de les macroeconòmiques, si més no en part) es donà a través de canals complexos i no sempre directes; fins i tot en contextos d'accentuació del proteccionisme, i malgrat la no pertinença d'Espanya al patró or. Quelcom que resulta coherent, amb les evidències prèviament aportades per Prados de la Escosura (1982) i Tafunell (1989) pel que fa als cicles comercials espanyols i a la inversió immobiliària a Barcelona, respectivament. Amb tot, els estrets lligams entre l'evolució de les exportacions espanyoles i de les importacions de Barcelona, convida a pensar que els beneficis de la pertinença a aquest sistema monetari en termes de possibilitats de superar les restriccions de la balança comercial (Flandreau i Maurel, 2005; Obstfeld i Taylor, 2005) no es donaren, o ho feren en una mesura limitada, en el cas espanyol. Permeteren, sens dubte, el desenvolupament d'aquells sectors altament intensius en capital i tecnologia en què penetraren els interessos internacionals, tot finançant les importacions de béns d'equip i materials necessaris per a la seua posada en marxa. Però és menys clar que sostingueren els dèficits comercials derivats del desenvolupament industrial autòcton i de l'expansió de la demanda de consum. En aquest sentit, les possibilitats de creixement de les importacions barcelonines depengueren en gran mesura de l'evolució de les exportacions espanyoles, en virtut del predomini del pol industrial català en el mercat

nacional. Aquesta qüestió en tot cas, requeriria d'un contrast molt més acurat amb l'evolució del saldo comercial, que constitueix una de les magnituds més afectades pels biaixos de les estadístiques oficials de comerç i pels procediments de correcció i reconstrucció seguits pels diferents investigadors (Tortella i Núñez, 2012).

Una darrera observació que palesen els resultats és que, almenys en el cas de Barcelona, la integració en els cicles econòmics internacionals es donà a partir de les influències de les grans economies del moment: ja foren influències directes, mitjançades pels intercanvis amb tercers, o sobre el conjunt de l'economia mundial. En aquest sentit, la convergència, quan es donà, va ser un procés multilateral, però condicionat per les jerarquies dintre de la xarxa internacional d'intercanvis, i pel pes determinant dels grans nuclis financers, productius i comercials del sistema, caracteritzats per una posició de centralitat en les xarxes de fluxos econòmics globals. Segons palesa la coordinació amb l'exterior dels cicles del comerç barceloní, el rol de les economies centrals en el procés d'articulació de l'economia internacional anà molt més enllà del lideratge políticoinstitucional britànic, i constituí un dels aspectes clau en la formació del mercat mundial. Així ho evidencia la coordinació amb l'exterior dels cicles del comerç barceloní. Aquest pes determinant de les grans economies el retrobarem en analitzar també els processos d'integració dels mercats de diversos productes concrets, com a mínim, des del punt de vista de la inserció del port català. En mercats com els del vi, el cotó, la llana o el carbó, la posició central i el paper de les grans economies donaria forma, amb intensitats i funcions diferents, si no al mercat mateix, almenys a les connexions que hi establí Barcelona i el seu hinterland.

PART TERCERA: MOTORS DEL CREIXEMENT DEL COMERÇ PORTUARI

7. EL PORT REGIONAL: BARCELONA EN EL SISTEMA DE RELACIONS COMERCIALS DEL PRINCIPAT

7.1 Introducció

La dimensió regional del port de Barcelona, la seua interacció a llarg termini amb el conjunt de l'economia catalana, constitueix un punt de partida ineludible en l'estudi del comerç exterior de la ciutat i del procés d'integració en el mercat mundial. El fet que la ciutat canalitzava gran part de les relacions comercials del conjunt de l'economia catalana és potser una obvietat. Però per entendre la trajectòria del comerç exterior i del procés d'integració en l'economia mundial de Barcelona es fa necessari concretar la seua posició en el marc d'una economia regional i analitzar el procés d'evolució d'aquest espai econòmic en interrelació amb els estímuls dels mercats exteriors. Quan es tracta d'analitzar les forces que impulsaren el creixement dels intercanvis exteriors més enllà de la superació o eliminació dels obstacles al comerç, prenent en consideració els processos de creixement i transformació econòmica i els seus efectes sobre l'oferta i la demanda, el concepte de regió té una gran rellevància. Independentment del grau d'especialització i de la seua diferenciació interna, o de l'existència al seu si de jerarquies productives o urbanes, la regió econòmica constitueix un conjunt relativament coherent i articulat d'activitats econòmiques interconnectades. Configura un pol de creixement diferenciat en l'espai i conforma el marc dels processos territorials de desenvolupament econòmic, que la constitueixen i transformen al seu torn (Walker i Storper, 1989; Sheppard, 2010).

En el camp de la història econòmica, les trajectòries regionals han estat des de fa dècades un dels marcs interpretatius privilegiats en l'estudi dels processos d'industrialització (Pollard, 2014; Maluquer de Motes, 1998). També la Nova Geografia Econòmica (NGE), com els estudis d'economia regional, han posat de manifest la centralitat del concepte de regió econòmica, sovint ambigu i definit ex post (a partir de l'existència d'un pol de creixement o d'un entramat d'activitats econòmiques ben articulades), a l'hora de copsar les complexitats de la geografia productiva i dels processos d'industrialització i aglomeració (Fujita et al. 1999).

I tanmateix, malgrat la rellevància atribuïda a aquesta escala habitualment subnacional per entendre l'especialització i els processos de creixement, en general els estudis relacionats amb els intercanvis mundials parteixen dels marcs dels estats-nacions i les seues relacions com a objectes prioritaris d'anàlisi. Tret d'algunes excepcions, tant els treballs sobre història comercial internacional, com els models explicatius relacionats amb la integració del mercat mundial (les teories d'avantatges comparatius ricardians o les seues evolucions posteriors) es centren en l'escala nacional: comparant així les dotacions de factors, els preus relatius o les remuneracions *entre països*. Un fet que, al meu entendre, en limita parcialment la capacitat explicativa. L'economia internacional del segle

XIX era abans que res una economia de regions, que dibuixaven una geografia productiva i comercial molt desigual, fins i tot a dintre de les escales nacionals.

Per suposat, des del punt de vista empíric, el focus eminentment nacional dels estudis d'història comercial té un sentit pràctic: les fonts estadístiques acostumen a presentar-se de manera agregada per a països acotats per fronteres, ja que es nodreixen dels registres duaners. I si en alguns casos (com és l'espanyol per al segle XIX) aporten informació sobre duanes concretes, difícilment incorporen un component essencial dels intercanvis *intranacionals*.

Recentment, les aportacions basades en la NGE i la idea d'economies d'aglomeració han permès avenços importants per interpretar l'evolució històrica dels tràfics comercials, sobretot a partir de la noció de "potencial de mercat", en què la mida relativa de les diferents economies regionals o pols de creixement constitueix una variable clau per explicar el volum dels seus intercanvis⁴⁸. Aquestes aproximacions es basen sobretot en la idea *smithiana* de l'escala de mercat, com a base de la divisió del treball. I si bé, en general, eviten l'estudi de l'estructura econòmica regional i de les distintes trajectòries sectorials en favor d'una anàlisi quantitativa del producte en termes agregats; constitueixen un matís decisiu als models centrats exclusivament en els avantatges comparatius com a motor de l'intercanvi i els beneficis generals derivats del comerç. La idea dels diferents potencials de mercat, de fet, connecta amb el concepte de "posicionalitat", desenvolupada entre altres per Sheppard (2002) i Massey (2010). Aquest concepte fa referència al fet que els processos d'integració són intrínsecament desiguals, en la mesura que la capacitat per connectar-se exitosament en les xarxes globals, per beneficiar-se de les reduccions en els costos de transacció i, en general, dels intercanvis no es distribueixen de manera equitativa i universal. Les capacitats per participar dels processos d'integració econòmica i per fer-ho de manera exitosa depenen en gran mesura de factors fixats en l'espai (però en constant evolució).

L'escala nacional, en referència als estats-nació o a territoris colonials ben definits i administrats de manera diferenciada, aporta elements d'indubtable valor per a la comprensió dels intercanvis mundials i dels processos d'integració. El primer i més obvi té a veure amb la intervenció de l'estat, començant per la política comercial, i amb els jocs d'interessos i aliances que en configuren l'economia política. La qüestió de l'articulació del mercat nacional, la geopolítica, o les diferències institucionals entre països, que han atret l'atenció de diverses aportacions a la historiografia des del prisma de la Nova Economia Institucional (Acemoglu i Robinson, 2012), constitueixen altres esferes de vital importància per entendre l'economia internacional (i l'adjectiu no és casual).

Però en la mesura que els complexos productius, i especialment aquells associats amb la industrialització i la consolidació del capitalisme, adoptaren dimensions territorials ben definides, donaren lloc a regions econòmiques i generaren processos de diferenciació al

⁴⁸ Per a una aplicació concreta al cas espanyol a llarg termini, veieu Martínez Galarraga (2013).

si de la majoria de països, l'anàlisi de la formació del mercat mundial ha d'incorporar necessàriament matisos i explicacions parcials que responguen 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 caracteritzada 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 el País Basc; als que es podria afegir l'exitós capitalisme agrari valencià.

Per això, en els dos capítols que segueixen, tractaré de relacionar l'evolució de l'economia del Principat amb l'expansió comercial del port de Barcelona i amb les vies concretes d'integració en el mercat mundial durant el període estudiat. La idea subjacent és que per entendre allò que s'esdevenia en l'esfera de les relacions exteriors, no n'hi ha prou amb estudiar la reducció dels costos comercials i els obstacles a la formació d'un mercat mundial; cal atendre als processos interns de creixement i transformació de l'economia regional i a les seues interaccions amb els estímuls exteriors. Amb aquest objectiu, en aquest primer capítol em centraré en analitzar la posició del port en el marc de la geografia productiva i comercial del conjunt de Catalunya; els processos paral·lels d'articulació del mercat regional i expansió de les funcions comercials de la capital. Quines eren les funcions de Barcelona en el context de l'espai econòmic català i quin el seu pes en el comerç exterior del Principat? Quin paper jugaven els intercanvis marítims i el mercat urbà en la integració d'aquest pol de creixement? Com evolucionaren al llarg d'un període d'importantes transformacions? Aquestes seran les qüestions a les que tractaré de donar resposta en les pàgines que segueixen.

Posteriorment, en el capítol següent, pararé atenció a un component decisiu per entendre aquesta relació entre regió econòmica i comerç exterior per al cas que ens ocupa, que no és altre que el de l'agricultura exportadora, i especialment, el sector vinícola en l'etapa de formació del mercat mundial de productes primaris i aliments.

7.2 Una llarga trajectòria de formació del mercat domèstic 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'aiguarent, producte protagonista de les vendes exteriors del país, les relacions de mercat havien anat prenent força, expandint-se geogràficament i consolidant-se. Junt amb elles, 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'aiguarents 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 levantina. Les tradicionals manufactures, sobretot la llanera, experimentaren també un

fort impuls a 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 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 Llobregat (Vilar, 1966; Torras, 2007).

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 dels tràfics importadors i exportadors, 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 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 al seu si, tingué efectes perceptibles des del punt de vista de l'organització territorial; que incidiren al seu torn sobre 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 major dimensions, jugà un paper vital en la canalització dels fluxos de mercaderies i en l'estructuració de l'activitat econòmica al seu entorn. Però sens dubte, seria el reforçament progressiu del pes econòmic i demogràfic de la capital 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 al temps 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'exterior (Fontana, 1988). L'esquema evolutiu i el tipus de connexions entre camp i ciutat que caracteritzaren la trajectòria regional no s'adaptaren bé al model clàssic anglès. Però el paper decisiu de la capital en la formació del mercat intern presenta clars punts en comú amb aquest país (i altres exemples de sorgiment de mercats nacionals a Europa), en què el paper de Londres en aquell procés va ser crucial. El desproporcionat pes demogràfic de la capital, el seu rol com a mercat per al consum popular de masses (aliments, vestits i béns salarials) i les seues funcions organitzatives dels intercanvis interns i externs són alguns d'aquests paral·lelismes (Eversley, 1967; Meiksins Wood, 2002; Hobsbawm, 1982).

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, 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 Europa), i les relacions canviants amb els mercats externs constituïren factors determinants en aquests procés d'integració, creixement i profunda transformació.

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

L'estudi sistemàtic i a llarg termini del comerç intrarregional català i dels mecanismes que el connectaven als intercanvis exteriors topa amb l'absència de fonts adequades. Les estadístiques de comerç exterior i de cabotatge, principals referències en aquest sentit, no presentaven dades sobre els ports d'origen i destí dels moviments de mercaderies (sí per a la navegació en el cas dels cabotatges), i deixaven de banda els tràfics terrestres, molt importants en el cas que ens ocupa. Les memòries de les companyies ferroviàries permeten una aproximació a les lògiques globals dels intercanvis regionals una volta aquest mitjà de transport es consolidà⁴⁹, però tampoc no fan possible la desagregació geogràfica dels fluxos ni una anàlisi continuada en el temps. Tanmateix és possible esbossar els trets més rellevants dels intercanvis regionals catalans, i els seus vincles amb el comerç exterior i els mercats mundials; com també apuntar a la posició de Barcelona i el seu port en el marc d'aquestes relacions.

Per a l'any 1848, coincidint amb la inauguració del ferrocarril Barcelona-Mataró, primer tram peninsular de la futura xarxa, disposem de la valuosa informació continguda en la Balança Mercantil elaborada per la Junta de Comerç de Barcelona⁵⁰. Tot i que aquest document es focalitzava en els fluxos cap a i des de la capital, presenta com a principals avantatges: l'exhaustivitat, la desagregació i la inclusió de la circulació per via terrestre per als fluxos de sortida des de la ciutat (no així, en el cas de les arribades, malauradament). Amb certa cautela, la lògica comercial que se'n desprèn es pot considerar representativa de les dècades centrals del segle, almenys fins els canvis derivats de l'arribada del ferrocarril.

Els fluxos d'entrada a Barcelona des d'altres ports 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.

⁴⁹ Pere Pascual (1988) n'ha presentat els resultats més significatius, vinculant-los a més amb l'evolució del cabotatge català fins a la dècada dels vuitanta. En diverses ocasions hauré de referir-me al seu treball al respecte.

⁵⁰ "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".

Entre els primers destacaven, no 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 quan no 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 salat⁵¹ (Palafrugell, La Selva i l'Escala: 25%), o el panís (Tortosa: 73%). Els ports catalans també sobreixien en un 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 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 marítims, 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 capital 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%
<i>Font: Balanza Mercantil de la Junta de Comercio</i>		

En canvi, pel que fa a les eixides (incloent la circulació per terra), les poblacions del Principat representaven valors comparativament més baixos i menys concentrats. Es pot

⁵¹ En aquest cas, el primer port d'origen era Isla Cristina, el segon Palafrugell i el tercer La Corunya.

dir que en la majoria dels renglons més significats de l'exportació barcelonina, les localitats catalanes 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 suposaven un 64% del valor de les sortides de Barcelona cap a la resta d'Espanya el 1848⁵². Aquests productes anaven dirigits fonamentalment a les principals ciutats portuàries del País Valencià i Andalusia, si més no com a primer tram del trajecte cap als mercats de 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 altres destinacions) a mercats com Reus i, en menor mesura, Blanes o Sant Andreu del 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 d'aquella 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 d'ells, 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 esperable, els ports catalans representaven la immensa majoria de les vendes. De fet, a excepció de València (4%) i 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 reexportacions 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, anaven Vic, Tortosa, L'Escala i Roses. El Principat representava un 66,2% del mercat de reexportació de sucre des de Barcelona, seguit pel País Valencià (18,1%). En el cas del cacau, tot i que València i Alacant

⁵² Com s'ha indicat, en la Balança Mercantil, les sortides inclouen també els tràfics terrestres, si bé el comerç marítim predomina de manera molt clara.

ocupaven les primeres posicions, les reexpedicions presentaven una distribució similar, amb municipis com Tortosa, Lloret, Vic, Manresa o Reus en posicions destacades.

L'enumeració podria continuar per a 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 del 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 massa 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 pel que fa a aquells 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 següents trets: 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, junt 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 dóna 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 mateix mercat urbà, 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 menyspreable per a bona part d'aquestes importacions. Pel que fa a les exportacions, a 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 següent capítol.

Però a banda d'aquest paper de tracció sobre el comerç marítim barceloní, les dades presentades posen de manifest la funció de la capital al 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, cosa que impedeix precisar el pes de Barcelona en aquest sistema de comerç regional. Les estadístiques de cabotatge aportaran més llum en aquest sentit per a un període una mica posterior.

7.4 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 als anys quaranta i es desplegaren amb força durant la dècada posterior, no seria fins 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. Com ja he indicat, aquesta font no permet establir vincles clars entre ports pel que fa als productes concrets o els intercanvis mercantils en sentit ampli, però la informació que conté en relació a la navegació i a la composició dels tràfics generals és suficientment detallada com per extraure'n resultats al voltant de la relació entre Barcelona i la resta del Principat i, entre l'economia catalana i la resta d'Espanya.

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%
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%, en termes d'arqueig, dels vaixells arribats als ports del Principat. 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 composava 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 dintre 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

a La Selva de Mar. En el primer cas, tant els trajectes d'entrada com de sortida en relació a 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 (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 País Valencià - costa gironina – 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 diferents 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, bastant 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 aquell 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: 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 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 composaven aquesta circulació marítima. L'anàlisi comparada dels productes comercials a través dels diferents 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 a una idea del contingut d'aquests intercanvis, almenys pel que fa a les importacions des de la capital.

Del port de Roses 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%
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 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 suposat, el vi l'escassa importància del qual en el cas de Barcelona en 1860, mereixerà un comentari posterior. A Barcelona i 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 a excepció de la capital tenien en comú també la presència destacada de productes majoritàriament importats de l'estranger. Els cuir 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

especificaven les estadístiques⁵³. I la resta de ports de la costa 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 Màlaga) i els ramats (en què un terç del valor corresponia a l'oví, tot i que cal pensar en una probable destí bàsicament alimentari) reflectien, a més de l'oli d'oliva, les demandes específiques del seu hinterland industrial i ampli mercat urbà.

Si ens fixem ara en la composició de les exportacions de cabotatge, les diferències són bastant més significatives. En els ports de la resta de Catalunya, a 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%	Aros 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 Tarragona, es limitaven als teixits de cotó i fil i l'aiguardent. 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 llewantina 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

⁵³ 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 per separat en tots dos apartats.

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, 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 ocupava l'onzena posició amb una quota molt similar a la del cacau.

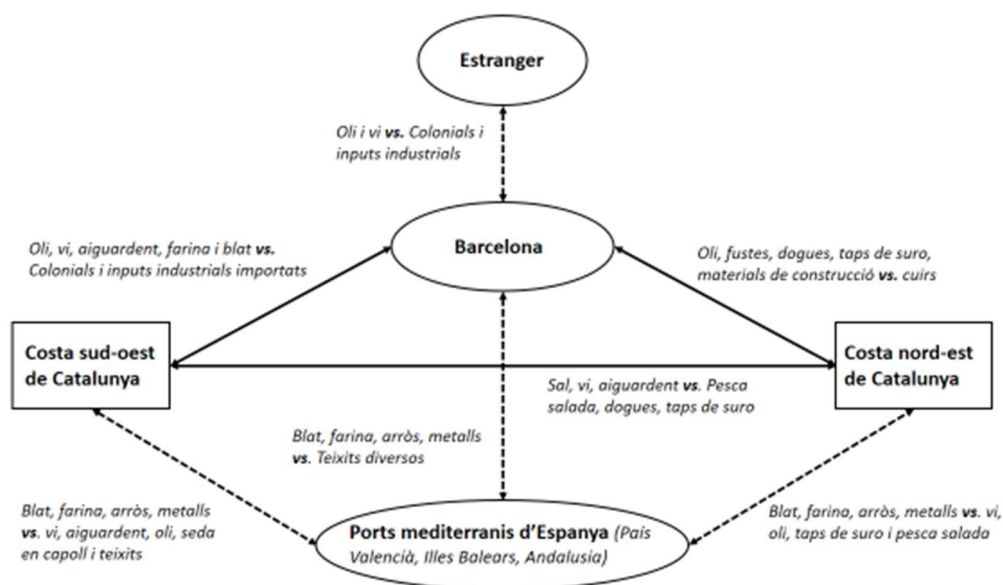
El contrast amb Tarragona presenta matisos importants. Des d'aquest port, a banda del vi i l'aiguardent (clarament predominants), eixien també manufactures diverses, tant del tèxtil i el sector del cuir, com del paperer. A més d'això, els fruits secs, els cereals de qualitat inferior, i l'oli completaven 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. En 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 estaven relacionades 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), aiguardent 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 Fradera (1987).

Per fer-nos 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 diferents ports del Principat, Barcelona exclosa, i un 16,1% del valor de les sortides des d'aquesta ciutat. Per suposat, 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 manufacturats⁵⁴.

A banda d'això, les dades que he presentat, 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'aiguarent, el botam i els taps de suro. En els segons, a banda de les arribades de cereals i farines (a les que podrien afegir-se les garrofes i els metalls), també els moviments de capolls de seda, taps, vi i probablement oli cap altres regions espanyoles, fonamentalment els ports valencians. El següent esquema ofereix un resum aproximat d'aquest conjunt de relacions.



La relació comercial de Barcelona amb el seu entorn regional, per tant, era ben diferent a 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 bé per la redistribució de productes estranger. D'altra banda, tot i que Barcelona absorbia també una part de les relacions comercials entre el Principat i altres regions espanyoles, els

⁵⁴ Per a una anàlisi sintètica del procés d'industrialització a Vilanova i la Geltrú, veieu Soler (2000).

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. La qüestió com ja avançava, requereix algun aclariment, ja que es tracta del 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 deus anys posteriors a 1852 va a afectar el sector vitícola català, especialment al Maresme, com d'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 que Catalunya es va veure molt beneficiada (Piqueras Haba, 2010; Giralt, 1991). No disposem de dades desagregades d'exportacions per ports i productes per a abans del 1862; però per donar una idea al respecte, les sortides de vi cap als mercats internacionals (sobretot

d'ultramar) des del port de Barcelona, assoliren un nivell de 48,5 milions de litres (1862) i 47,1 milions de litres (1863) en anys en què les entrades brutes per cabotatge al port de Barcelona es mantenien encara inusualment baixes: un 8% i un 11% d'aquests volums respectivament. A això, caldria afegir el fet que Catalunya va experimentar un auge de les exportacions de vi cap a la resta d'Espanya en el període 1859-1882 (Pascual, 1988). De fet, les sortides de vi des de Barcelona en l'any analitzat, representaven vora el 40% de les entrades, de manera que la importació neta de vi a través del cabotatge resultaria encara més minvada. Per al conjunt de tots els ports catalans, les sortides de vi més que doblaren les entrades, tot i que una part important d'aquests tràfics es corresponia amb la circulació interna. 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 les quantitats de vi arribades a Barcelona es reduïren en un 80% en 1857-1863, les expedides pels altres tres ports pràcticament es duplicaren. Com que els indicis amb què compten no apunten a una forta contracció exportadora en els anys assenyalats, la situació apunta a dues possibles explicacions: I) un fort creixement dels tràfics de vi per via terrestre, previ a la posada en marxa dels principals ramals del ferrocarril, en paral·lel a una expansió de les vendes de vi català a la resta d'Espanya; II) que gran part del vi exportat fóra transbordat directament des de les embarcacions arribades d'altres punts del Principat i no comptabilitzat en les estadístiques. La primera hipòtesi explicativa exigiria explicar però, el ràpid creixement dels tràfics marítims a partir del 1863, quan les connexions ferroviàries amb Girona i Tarragona ja s'havien posat en funcionament. La segona opció sembla més plausible, però hauria de ser corroborada amb un estudi més detallat, per la qual cosa he de deixar de moment oberta la qüestió⁵⁵.

Així, si les dades presentades per al 1860 quedaven parcialment distorsionades en l'apartat del vi arribat a Barcelona, al 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 intrarregional.

7.5 Els efectes del desplegament de la xarxa ferroviària

La construcció de la xarxa ferroviària, a partir de l'experiència pionera del tram 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,

⁵⁵ La qüestió d'un error en l'estadística seria també ben possible, però el fet d'afectar cinc exercicis consecutius i només a les entrades pel port de Barcelona em sembla un motiu de pes per descartar-la.

la xarxa catalana va ser finançada quasi exclusivament amb recursos propis. La burgesia barcelonina i el mercat de capitals de la ciutat hi tingueren un paper molt preponderant (Sudrià i Pascual, 1999). Com apuntava Fontana (1988), cal preguntar-se, per què es donà aquesta mobilització d'estalvis en contrast amb un finançament ferroviari que, a la resta d'Espanya depengué enormement de capitals estrangers i subvencions públiques. La resposta no pot residir exclusivament en una major abundància de recursos, derivada del creixement econòmic i els efectes del desenvolupament productiu i comercial, en la mesura que a altres regions espanyoles existien concentracions més grans de riquesa. La plena vigència de les relacions socials capitalistes (en les finances, però sobretot a la indústria i al camp), l'aposta per un desenvolupament en els termes definits pels interessos de les noves elits econòmicament dirigents constituí un factor clau per entendre l'episodi d'eufòria inversora i febre especulativa lligada a la immensa formació de capital fix en infraestructures ferroviàries.

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 llastraven la competitivitat internacional del tèxtil; 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 al procés de construcció ferroviària (Pascual, 1999).

Ara bé, la xarxa centrada en Barcelona, suposava també una millor articulació del rerepaís. Quelcom decisiu tant per a facilitar l'arribada de vi i altres productes d'exportació, com per nodrir el creixement 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 fèrries (íbid.).

Barcelona es va erigir així en el centre al voltant del qual s'organitzaren els eixos centrals d'una xarxa relativament densa: el 1891 Catalunya comptava amb el 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 atlàntica⁵⁶. La novetat havia de

⁵⁶ Nadal i Benaul (2012).

suposar un canvi vertaderament revolucionari pel que fa a les comunicacions amb l'interior. Però 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. També el comerç marítim amb la resta d'Espanya, en la mesura que s'establiren connexions amb mercats clau com València i Saragossa. Pere Pascual (1988) ha posat de manifest l'elevada correlació entre la contracció i estancament del comerç marítim dels ports catalans i la seqüència de posada en funcionament de les principals línies i ramals. Resultats que proven la capacitat competitiva del nou mitjà de transport davant els sistemes tradicionals. 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 1875.

Així, el desplegament de la xarxa, partint de les connexions encara molt limitades construïdes als anys cinquanta, determinà el gradual declivi del cabotatge català a partir de diversos punts d'inflexió. Des del 1861, l'entrada en funcionament de la via Barcelona-Saragossa (el tram fins a Lleida s'havia inaugurat l'any anterior) i les posteriors connexions de la capital aragonesa amb Madrid i el nord d'Espanya, modificaren decisivament els tràfics de cereals, farines, llana i teixits, protagonistes clars del comerç de cabotatge de la capital en les dècades prèvies. Els efectes foren especialment sentits pel port de Tortosa, enllaç tradicional amb l'Aragó per via fluvial. El mateix 1861, la via entre Barcelona i Tarragona establí el que havia d'esdevenir l'altra artèria principal de la circulació de mercaderies intrarregional, en aquest cas en paral·lel a la costa. L'any següent, Girona quedà connectada també amb la capital catalana per una doble línia (Mataró i Granollers). Amb la prolongació de la línia de Tarragona cap a Amposta (una estocada definitiva per al port tortosí) el 1865 i l'empalmament d'aquest tram amb la via cap a València tres anys després, quedà definida la llarga línia ferroviària pel litoral. Els esquemes del comerç de cabotatge, tant intrarregional com amb altres es transformaren per complet. Els darrers trams decisius, amb què es cloïa la xarxa, foren la connexió amb França a través de Portbou (probablement, la de major impacte sobre els tràfics del conjunt de la xarxa en els anys vuitanta) i el tram més curt, però en absolut irrellevant, entre Vilanova i Barcelona.

Els fluxos de cabotatge del conjunt dels ports catalans, mesurat 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 entre 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 forta expansió de la circulació de mercaderies al llarg del període: fins al 1877, la càrrega transportada pels ferrocarrils catalans es multiplicà per més de dotze (Pascual, 1989).

A partir del 1860, per tant, la fesomia dels tràfics marítims regionals començà a experimentar una ràpida transformació, que a llarg 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 6,3%, 3,8% i 3,7%, respectivament, i se situaven entre la vuitena i la desena posició entre els ports espanyols. Si exceptuem Tortosa, en què el tràfic de sortida estava netament dominat per l'oli d'oliva (73% del valor), segon producte de les importacions barcelonines, el vi 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 a 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.

El mostreig que, per a al 1865, he extret dels registres d'entrades del "*Diario de Barcelona*" permet una aproximació alternativa als intercanvis marítims de la ciutat amb la resta de Catalunya. En aquest cas, he de prescindir (per les raons exposades a l'Annex 2 sobre aquesta font), no sols dels valors i quantitats físiques dels productes; també de l'arqueig dels vaixells, ja que la font no recollia les dimensions de la immensa majoria d'embarcacions arribades de ports catalans, que es presentaven agrupades. Per això, la proporció de vaixells que transportaven un determinat producte i les anotacions (és a dir, les indicacions sobre operacions que assignaven a un consignatari concret una determinada càrrega) és l'única manera d'estimar, de manera necessàriament inexacta, la importància relativa de les diferents categories. En canvi, l'avantatge que presenta aquesta font és que ens permet acotar els tràfics d'entrada d'origen exclusivament català. La distribució seguint aquests criteris seria la següent:

Productes entrats amb origen en ports catalans 1865		
	Vaixells	Anotacions
Vins (comú, escumòs, 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 mineral	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%
Betums i quitrans	0,9%	0,9%
Cuir i pells	0,9%	0,9%
Hortalisses i tubercles	0,9%	0,9%
Llana i estam	0,9%	0,9%
Sal	0,9%	0,9%

Predomini del vi i l'oli, seguit del combustible vegetal, les 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 i com he pogut interpretar de les comparatives de la composició efectuades en els apartats anteriors. Caldria afegir, en relació a la qüestió del vi, que fins a un 44,5% de les embarcacions entrades a Barcelona que contenien 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, les dades reflecteixen una situació més bé d'estancament: una reducció negligible, del 0,35%. No insistiré novament en els problemes de fiabilitat de la font quant a la valoració dels productes, que impedeix prendre massa seriosament aquesta reducció. El que sí que està clar és que els efectes en termes monetaris devien ser forçosament molt més limitats que no en termes físics. Fonamentalment per dues raons. D'una banda perquè 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%. Això es degué molt probablement, a l'elevat pes dels mercats perifèrics i costaners d'Espanya en el consum de manufactures catalanes, ja que aquests intercanvis no s'havien vist directament afectats, per les vies posades en funcionament el 1865. Per contra, 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. Seria d'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. Per l'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 (probablement de tipus estadístic) a què ja he fet referència.

Els canvis en la geografia i la composició del cabotatge afectaren de manera molt més clara al comerç específicament català del port. No podia ser d'una 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 a mitjans dels seixanta, 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 dels tràfics entre del tràfic marítim català amb Barcelona, 1860-1865						
	Proporció de Barcelona com a origen i destí en funció de l'arqueig dels vaixells carregats				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%
Reste de ports a l'oest de Barcelona	21,6%	52,7%	18,5%	33,6%	-42,1%	-40,1%

Font: Estadístiques de 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 implicarien 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 aquells que constituïen els tràfics des de la ciutat als diferents ports de Catalunya. Caldria en tot cas contrastar aquesta hipòtesi amb altres dades, ja que reforçaria la imatge d'una major competitivitat de la navegació en el transport de productes valuosos. Això, malauradament, escapa als objectius de la meua recerca.

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 intrarregional.

El 1880, 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 de 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 intrarregional representava proporcions molt reduïdes de la capacitat de càrrega i estava caracteritzat per la presència d'embarcacions de 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 catalanes (Casañas, 1979).

Aquesta tendència no quedaria revertida, més bé 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, donat el

dràstic increment de les sortides de farina⁵⁷. 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, les fustes o el carbó vegetal figuraven ja entre els productes més destacats. L'estadística d'aquest any ofereix, a banda de l'arqueig, la càrrega efectiva transportada entre els diferents 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 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 proporció 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. Sabem així, per les Estadístiques de Comerç de Cabotatge que, si bé en el cas dels tràfics amb Tarragona o 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, als vuitanta. Però que a més, vindria a confirmar que, a 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 molta baixa capitalització i una capacitat de càrrega insignificant.

Per suposat, 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 bé 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. No disposem de dades directes per constatar-ho, però els indicis són sobradament concloents.

Un exemple clar en aquest sentit el proporciona la distribució de farines. Com és de sobres conegut, sobre la base del creixent mercat urbà, i recolzant-se en les entrades de blat estranger i nacional, es desenvolupà en les darreres dècades del vuit-cents una potent indústria farinera a Barcelona i el seu entorn (Nadal i Tafunell, 1992). Això va fer de la ciutat un focus de reexportació de farines cap a altres ports espanyols. L'any 1895, Barcelona en remetia per via marítima fins a 65 milions de quilos. Per posar en context

⁵⁷ Sobre el desenvolupament de la indústria farinera al Pla de Barcelona, veieu Nadal i Tafunell (1992).

aquesta xifra, n'hi ha prou amb apuntar que Santander, el gran port fariner de l'agricultura castellana, 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 L'Alcúdia 1,2. En canvi, en coherència amb el declivi del cabotatge regional, i amb aquest canvi en la geografia de la producció farinera, les poblacions catalanes no presentaren entrades significatives per via marítima. Però quan es té en compte el dèficit tradicional del país en aquest rengló i el seu probable agreujament amb l'expansió de la viticultura durant els setanta i vuitanta; a més de la major proximitat al nou node d'exportació farinera, intensificada per la densa xarxa ferroviària, tot indica que les remeses d'aquest producte des de Barcelona cap a altres poblacions del Principat devien ser ben remarcables. Cal suposar, per tant, que la demanda regional constituí un estímul afegit d'entitat considerable per a les importacions de blat. Importacions que, en les darreres dècades del segle, conformaren una partida clau del comerç exterior del port i un aspecte essencial de la problemàtica integració als mercats internacionals.

Quant a la reexportació d'inputs industrials d'origen estranger, que havia conformat un dels eixos prioritars dels intercanvis entre Barcelona i gran part de la regió, la situació és fins i tot més clara. En el cas del cotó en floca, ja hem vist que aquest era un dels renglons més importants del comerç intrarregional 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 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 major: 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 enrere (Nadal i Benaul, 2012). Però, com ha explicat Carreras (1983), els elevats preus del carbó importat per Barcelona, que afectaven greument l'estructura de costos de la indústria cotonera, estimulà el progressiu trasllat de fàbriques cap a zones interiors de muntanya per 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 als 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 va triplicar-se (Nadal i Benaul, 2012).

Aquesta deslocalització, parcial però de suficient 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 bé a l'interior i s'integraren en cadenes productives amb Barcelona i altres nuclis industrials del litoral (Carreras, 1983). És evident que aquest procés hauria estat molt més difícil sense l'abaratiment i acceleració del transport interior que els ferrocarrils i carreteres van fer possible.

El mateix pot dir-se dels cuirs, amb una indústria assentada fonamentalment a 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 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 seguien constituint un estímul clau per a l'activitat del port i per al comerç exterior de la ciutat. Barcelona es situava ara al centre d'una xarxa relativament densa de transport ferroviari, ben connectada amb l'interior peninsular i amb l'economia valenciana. Per això, 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.

L'expansió del comerç exterior i la transformació del sistema de transports, per tant, contribuí a la plena formació d'un espai econòmic articulat, complex i estretament connectat amb els intercanvis amb l'estranger. Donà 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 i a la lògica de l'economia de mercat: 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.

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 transports 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%	-
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%	-
<i>Font: elaboració pròpia a partir de Nicolau (1990) i l'Anuari estadístic de la ciutat de Barcelona (1902)</i>				

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 indestruïble 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 al 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 estaven ja molt avançades: tant en el sector marítim com en el terrestre. Això convida a pensar que, probablement, aquest sector devia tindre 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 comerç s'expandia de manera molt remarcable.

Al mateix temps, i com seria d'esperar, 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, donat l'elevat pes demogràfic que aquesta tenia. Segons *l'Anuari Estadístico de la Ciudad de Barcelona* publicat l'any 1902⁵⁸, el sector comerç era el segon àmbit principal d'ocupació a la ciutat, després de la indústria

⁵⁸ Les dades d'ocupació d'aquesta publicació es referien a les de dos anys abans.

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.

Vista la centralitat de Barcelona dintre 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), queden per examinar les dimensions d'aquest predomini sobre els fluxos del comerç exterior del país.

7.6 El port de Barcelona en el comerç exterior català

A partir de l'esquema de relacions catalanes, les principals línies del qual he sintetitzat en els apartats precedents, 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 marítims, 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 claríssim 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 vicle amb els mercats exteriors ha de ser posat de relleu, especialment en aquells anys més marcats per l'auge de les exportacions de vi a França, als setanta i 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. En les eixides per exemple, tant les sèries oficials com les que he pogut construir i deflactar, mostren 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 (més sobtada i oscil·lant en el cas de les sèries oficials, com seria esperable). 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'un nivell 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 i fins 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 Tarragona. Com mostraré més endavant, existien evidents relacions de complementarietat en els tràfics internacionals de tots dos ports que contribueixen a esclarir el funcionament del complex comercial català en el seu conjunt.

Convé apuntar alguns dels factors que permeten explicar, si no una forta tendència a la concentració del comerç en la ciutat, ja que el punt de partida es caracteritzava ja per un alt grau de centralització, almenys l'estabilitat d'aquesta posició de predomini en un període de forta expansió dels intercanvis.

En aquest sentit, cobren importància les economies d'aglomeració en el comerç: l'ampli mercat urbà i progressivament metropolitana, que anà fent-se més gran amb la creixent concentració demogràfica al Pla de Barcelona; l'expansió de l'estructura productiva de la capital i el seu entorn, però també la centralització de les relacions comercials i els negocis mercantils, especialment clara en un àmbit clau dels intercanvis catalans, com eren les relacions colonials (Rodrigo, 2007b). A això cal afegir-hi les esmentades transformacions en els sistemes de transport marítim i les economies d'escala que potenciaren; a més de les inversions en capital social fix: infraestructures que contribuïen a reforçar la vehiculació de la circulació amb l'exterior a través de la capital.

Tot i així, existiren dos elements que contrarestaren aquesta tendència. El primer ja l'he esmentat: 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 següent taula 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
<i>Font: Elaboració pròpia a partir de les Estadístiques de Comerç Exterior</i>						

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, al 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, existien evidents solapaments amb l'estructura comercial del port de Barcelona. Estaven liderades, en termes de valor, per la llana i els ramats. En un segon pla, hi 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 hispano-francesos que impulsaren tant les vendes de vi espanyol com les arribades de manufactures del país veí, generant problemes considerables a la indústria autòctona, com veurem. En termes de valor, el carbó mineral hi tenia un pes molt preponderant.

Principals importacions per la duana de Portbou (en milers de ptes.)			
		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 importacions	27.147	50.448

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% de l'arribat per Barcelona el 1881 i el 13% el 1885; els cuirs, 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 en 1881 i 1885, respectivament. En dècades posteriors es confirmaria aquesta situació. Així, en 1895 el carbó arribat per la duana terrestre suposava un 8,1% de l'entrat pel port de Barcelona; els cuirs en cru, 11,7% i la llana, 192,6%. El 1910, aquestes proporcions eren, respectivament de 30,1%, 1,1% i 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 (en general, molt clar, des d'un punt de vista quantitatiu) de la duana de la capital. 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 arribaren 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.

Evidentment, una de les raons d'aquest fet és que França no era el principal origen de molts d'aquests productes clau en el comerç regional. Tot i el paper de redistribució de França, evident en el cas d'una llana d'origen majoritàriament australià i argentí, era significatiu i es veié probablement accentuat. Però el comerç marítim va seguir representant el vincle essencial de l'economia catalana amb els mercats estrangers. Els tràfics marítics amb el país veí es veieren sens dubte afectats per l'obertura de la connexió ferroviària. Els impactes foren gairebé immediats, a jutjar per les dades

reflectides en el registre de vaixells arribats publicat pel Diari de Barcelona: la proporció de França en l'origen de les embarcacions entrades amb càrrega sofrí una ràpida caiguda entre mitjans dels setanta i inicis de la dècada posterior. Tot i que el fet que les dades pel 1880 es corresponen a una extracció per mostreig (mentre que per a la resta d'anys, es tracta d'extraccions completes), els efectes reflectits són suficientment amplis com per respondre a una simple distorsió o biaix de la mostra. Les dades pel 1895, a més, confirmen aquesta evolució. Malgrat tot, la quota del país veí en el comerç marítim va romandre en nivells molt elevats i Marsella continuà posicionant-se com a primer o segon port d'origen dels tràfics portuaris de Barcelona amb l'estranger. La proximitat geogràfica i l'existència de línies de vapor de recorregut regular contribuïren indubtablement a aquest fet.

Proporció dels vaixells amb càrrega arribats al port de Barcelona provinents de França sobre el total dels arribats de l'estranger, 1865-1895					
	1865	1870	1875	1880*	1895
Vaixells	34%	33%	33%	22%	23%
Arqueig	29%	29%	28%	20%	21%

Font: elaboració pròpia a partir dels registres d'entrades del Diari de Barcelona
** Les dades pel 1880 es corresponen a una extracció per mostreig, les de la resta d'anys, a extraccions completes de les entrades*

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 per complet l'evolució posterior de la duana interior. Especialment a partir dels noranta: una vegada recuperada la producció francesa, 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 bruta⁵⁹ i les patates. Es 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 castellana tenien un pes més que notable, lideraren aquest auge des de finals del vuit-cents.

Per tant, malgrat els canvis en el sistema de transports que donaren força a la circulació terrestre amb l'estranger, el comerç marítim i el port de la capital continuaren sent, com ho havien estat al llarg del segle, el nexa fonamental entre un mercat regional dinàmic,

⁵⁹ Els tràfics de llana bruta eren importants en totes dues direccions, ja que corresponien a fibres de qualitats i naturalesa 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 major valor.

ben articulat i caracteritzat per un alt grau de comercialització, i l'economia internacional. Tenint present la importància que els nuclis agrícoles i industrials de l'interior tenien en l'oferta d'exportacions i la demanda importadora, el procés d'inserció del port de Barcelona en les xarxes globals d'intercanvis, només pot entendre's en relació al procés paral·lel d'integració de l'espai econòmic català: caracteritzat per l'expansió del mercat domèstic i l'ordenació i reordenació productiva en resposta a les pressions del mercat global i de la pròpia dinàmica del capitalisme regional. El creixement sostingut a llarg termini del comerç marítim i la posició de la ciutat en la densa malla dels fluxos comercials internacionals fou indestruïble de la capacitat de Barcelona de mobilitzar i articular el seu hinterland regional. Però de manera recíproca, la centralitat de la ciutat en el sistema productiu i comercial intern responia en gran mesura a les seues funcions intermediàries amb l'estranger; al fet de ser un node destacat del comerç global. La formació de la moderna economia catalana, almenys en les formes que prengué, va ser resultat de la interacció entre aquestes forces internes i externes. El procés de mercantilització, especialització productiva i acumulació de capital hauria estat impensable sense un conjunt d'indústries (en el sentit ampli) amb vocació exportadora, que impulsaren l'ampliació del mercat intern i donaren coherència a la divisió interna del treball; també sense unes importacions vitals (sobretot inputs, però també d'aliments) de què depenia tot l'entramat productiu i mercantil.

7.7 Conclusions

Aquest capítol s'ha centrat en analitzar les relacions entre la posició de Barcelona en l'entramat productiu i comercial català i un comerç exterior canalitzat (principalment) pel port de la ciutat. El rol de Barcelona com a port regional va constituir un dels factors explicatius de l'auge comercial del vuit-cents i va donar forma al procés d'inserció de Catalunya en una economia internacional creixement integrada.

Un rerepaís conformat per una economia regional diversificada, articulada en un mercat domèstic català i sotmesa cada vegada més als condicionants del creixement capitalista i les forces del mercat, proporcionà alguns dels components clau de les forces d'oferta i demanda que constituïen les relacions exteriors de la ciutat. En aquest sentit, el cicle d'expansió comercial associat al procés de globalització és inseparable de la força de tracció proporcionada pel pol de creixement industrial i agrícola que abastava gran part del Principat.

Al mateix temps, el procés de desenvolupament d'aquest pol econòmic regional i el dinamisme de les seues relacions internes, és inseparable de les funcions que la capital jugava al seu si: unint a la importància d'un mercat de consum creixent, funcions d'intermediació amb els mercats exteriors; eixos sobre els quals pivotava en gran mesura

el desenvolupament de sectors clau com la viticultura exportadora, les activitats agrícoles orientades a la demanda urbana, o les indústries tèxtils.

Inicialment els fluxos entre la ciutat i el seu ampli entorn regional estigueren protagonitzades fonamentalment per un intens tràfic de cabotatge que pivotava sobre el gran port català. Això no exclou, evidentment, els intercanvis terrestres i els intercanvis directes amb altres regions d'Espanya, amb una importància considerable; però que no constituïen el seu principi organitzador. La posada en marxa d'una xarxa ferroviària dissenyada i finançada principalment per la burgesia barcelonina, i estructurada al voltant de la ciutat, conduí a una crisi definitiva de l'abans atrafegat cabotatge català; al temps que accelerava un procés d'integració ja en marxa des de dècades abans. Les noves possibilitats del transport terrestre, facilitaren l'ampliació del perímetre de l'agricultura comercial i intensificaren el creixement dels pols industrials de l'interior del país; constituïren així un factor decisiu (tot i que no necessàriament únic ni el més important) en el procés de formació d'una economia robusta i de l'expansió geogràfica de la producció capitalista moderna. Com a part d'aquesta dinàmica, i malgrat l'auge puntual de les exportacions vinateres per Tarragona i l'activació del ferrocarril de Portbou, Barcelona veié reforçada la seua preeminència, en un moment de creixement conjunt dels fluxos exteriors i de la ciutat mateixa com a centre demogràfic, econòmic i comercial del país.

Des d'aquest punt de vista, el creixement de Barcelona com a centre econòmic regional i l'expansió paral·lela del les seues relacions amb els mercats exteriors es donà sobre les línies apuntades per Polanyi (2016) en la seua distinció entre el comerç precapitalista intermunicipal, limitat i dominat per les ciutats; i el comerç basat en la formació d'un mercat *interior*. La penetració de les relacions de mercat en el camp, accelerada per les noves condicions tècniques en el transport, contribuí a fer de Barcelona una metròpoli comercial connectada a les xarxes globals d'intercanvi. Per això, per entendre la llarga etapa expansiva del comerç exterior i la inserció del port en els mercats internacionals és imprescindible analitzar la trajectòria d'aquell sector productiu que al llarg de la pràctica totalitat del segle XIX llarg constituí l'eix principal de les relacions exteriors de l'economia catalana: el vi i l'agricultura exportadora.

8. TRANSFORMACIONS AGRÍCOLES, COMERÇ EXTERIOR I INTEGRACIÓ

El capítol anterior m'ha servit per situar Barcelona al centre de les relacions comercials de Catalunya, i per relacionar el creixement del comerç marítim del port amb la integració econòmica de la regió i amb les funcions de la capital al seu si. Tot i que la qüestió del vi i d'altres productes agrícoles d'exportació hi han anat apareixent, com no podia ser d'altra manera en analitzar aquestes relacions, és necessari aprofundir en el paper clau que el sector vinater jugà en la configuració de les relacions d'intercanvi catalanes i en l'expansió general del comerç.

En primer lloc, estudiaré els vincles entre vitivinicultura i comerç des del punt de vista de la base d'exportació; és a dir, d'aquell sector que generava ingressos de fora de la regió i estimulava així la demanda, i el desenvolupament d'indústries orientades a l'interior i el comerç d'importació.

La teoria de la base d'exportació va ser desenvolupada per Douglas North (1955, 1956) fonamentalment per explicar el desenvolupament nord-americà durant el vuit-cents, com un exemple que podria generalitzar-se a les economies especialitzades en l'exportació de productes primaris. El model sorgí en oposició a les teories *etapistes* del desenvolupament i el seu focus excessiu en el sector industrial. Segons North, el creixement modern de les economies regionals dinàmiques estigué en funció de les respostes i l'adaptació dels sectors exportadors a la demanda mundial. Donat l'abast limitat dels mercats regionals de consum, el sector exportador havia de condicionar decisivament l'evolució de la renda per càpita regional i doncs els increments del mercat intern que haurien de fer possibles ulteriors desenvolupament productius; a més de proporcionar els capitals i generar encadenaments que estimularien la diversificació i expansió de les economies. Si bé reconegué que les institucions i la distribució de la renda podien influir en les possibilitats de transformar el creixement exportador en una via de desenvolupament sostingut, North restà importància al paper de la política econòmica, la intervenció estatal o dels altres sectors productius en la determinació de la senda de creixement. Considerà a més que els fluxos d'exportació cap a l'estranger jugaven un paper molt més decisiu que no les vendes a altres regions dintre del mateix mercat nacional. Analitzaré inicialment el cas català a la llum d'aquest model, com a base per entendre el desenvolupament comercial de la segona meitat del segle XIX llarg.

En segon lloc, centraré l'atenció en la inserció del sector vinater català en els mercats internacionals i el rol del port de Barcelona en aquest procés. Estudiaré les complexitats lligades a l'existència d'espais d'exportació *separats* però amb clars vasos comunicants i influïts pel rol de França com a mercat regulador, corresponent a una fase de creixent interconnexió. Situaré després el procés d'integració avançada en relació amb la ruptura d'aquestes esquemes i dels desequilibris entre l'oferta i la demanda, i n'analitzaré les

conseqüències per al comerç exterior en el seu conjunt, tot considerant el rol de la política comercial. Per últim apuntaré les línies de canvi en el comerç de productes agrícoles i en la producció agrària catalana en resposta a la crisi agrària finisecular, producte de la mateixa integració del mercat mundial de producte alimentaris.

8. 1 Viticultura i comerç exterior en el tercer quart de segle

És un fet establert que la viticultura va constituir durant gran part del segle XIX la peça clau de les relacions exteriors de Catalunya i la base del seu procés d'industrialització. El "cicle del vi" recollí el testimoni de la llarga expansió de l'aiguardent dels segles XVII i XVIII. La crisi d'aquest sector davant els canvis en els mercats internacionals de licors d'alta graduació perllongà la dramàtica situació viscuda per les exportacions de destil·lats catalans durant les convulsions sociopolítiques i les guerres internacionals d'inicis del vuit-cents. La conjuntura exterior, gens favorable a priori, sumava a la pèrdua dels tradicionals mercats europeus la fi del domini espanyol sobre el vast imperi americà.

L'aposta per l'especialització vitivinícola i l'ampliació de la superfície dedicada a la vinya es produí, a més, en un context marcat per la caiguda general del preu dels principals productes agrícoles, incloent el dels mateixos vins, que afectà els mercats del Vell Continent en els anys vint i trenta del segle XIX (Colomé i Valls, 1994). Aquesta aparent paradoxa s'explica, entre altres raons, per les diferències en rendiments agraris i guanys potencials amb la producció de cereals i aiguardents. Però el teló de fons d'aquestes decisions microeconòmiques, és el canvi que en les dècades prèvies s'havia anat donant en l'organització productiva, i que no faria més que aprofundir-se al llarg del segle XIX. Poques manifestacions més clares de la consolidació d'una economia agrària dominada per la producció per al mercat, que el fet que, davant la crisi general i la caiguda de preus, la resposta no fóra el gir cap a l'autoconsum, almenys parcialment, sinó l'augment del producte comercialitzat, sota consideracions sobre rendibilitat de la inversió i la producció a mitjà termini. No sols cresqué la proporció de terres dedicades al sector, sinó que la vinya conquerí amb força noves comarques en la zona prelitoral i interior, donant continuïtat al camí emprès a les darreries del segle XVIII (ibid., Vilar, 1962).

Aquesta resposta al descens de preus és altament significativa per dues raons. En primer lloc, perquè implica que la dinàmica dels preus a escala continental influïa ja decisivament en el funcionament i l'evolució de l'economia regional i local, condicionant-ne comportaments i decisions. En segon lloc, perquè l'adaptació de l'oferta a un rengló de menor valor dintre d'un moviment general depressiu és simptomàtica d'allò que Meiksins Wood (2002) ha anomenat "dependència del mercat": els intercanvis mercantils com a imperatiu, més que no com a simple oportunitat de negoci en base a elevats beneficis potencials o conjuntures alcistes. La penetració de les relacions capitalistes al camp no

era encara completa, ni l'avenç de la vinya i el retrocés definitiu de l'autoconsum van ser generalitzats a tot el país: els cereals i altres conreus resistien durant dècades a les comarques gironines i de Ponent, ocupant proporcions molt més elevades de la superfície conreable. Tanmateix, aquesta fase de transformacions agràries, condicionada pel moviment internacional dels preus, es traduí ja en importants dislocacions, reestructuracions i episodis de crua conflictivitat social. La crisi de les economies camperoles reforçada per l'auge de la moderna manufactura; els moviments migratoris interns, sobretot cap a Barcelona i algunes de les ciutats mitjanes del país, i el malestar social que, a determinades zones rurals, havia de nodrir l'alçament carlí, no en foren en absolut aliens (Congost, 2008; Fontana, 1988).

La progressiva i complexa integració dels mercats de productes agrícoles a una escala geogràfica creixent avançaria en paral·lel a la consolidació de les relacions capitalistes al camp català, tot i que no sempre sota formes "pures": convivint de manera habitual amb figures jurídiques més pròpies del feudalisme i l'Antic Règim (Congost, 2007; 2008). L'etapa alcista, de creixement i relativa prosperitat, que marcà el segon terç de la centúria, en suavitzà alguns dels aspectes més traumàtics, que tornarien a fer-se palesos en les darreres dècades de segle. Però, de fet, durant els primers anys de vida de l'Institut Agrícola de Sant Isidre, associació dels grans propietaris catalans fundada el 1851, les seues publicacions i esforços apuntaven a les amenaces derivades de la integració en el mercat nacional i internacional, i feien gala d'una actitud i uns plantejaments de signe productivista: situant la inversió, la reducció de costos i les reorganitzacions orientades a millorar la competitivitat, com a condicions necessàries per a la supervivència a llarg termini davant les pressions derivades de la producció d'altres regions o països (Garrabou et al. 1992). La vinya i el vi, per la seua vocació comercial i orientació cap als mercats forans, constituí la punta de llança d'aquest procés de transformacions i amb el temps hauria d'ampliar al conjunt del país les posicions de clar predomini que a mitjan segle ja ostentava a les comarques de Barcelona i Tarragona.

Tot i que el consum intern (urbà, del conjunt del Principat i conjunturalment del mercat espanyol) va conformar sempre una part molt destacada de la demanda total de vins catalans, la vocació exportadora del sector, herència del cicle de l'aiguardent, en constituïa una de les seues característiques centrals. A diferència de la resta dels sectors productius dinàmics que es desenvoluparen amb força al llarg del segle, els mercats externs foren des de l'inici punt de referència i estímul al creixement de la viticultura.

Pel que fa al consum intern, la seua estimació és complexa i escapa a les pretensions d'aquest treball, més enllà d'assenyalar que la demanda regional o espanyola constituí una part molt considerable de les vendes de vi en la fase d'expansió vitícola durant els dos quarts centrals del segle. Un tret, tanmateix, compatible amb la forta dependència exportadora del sector. Així, per exemple, pel que fa a la demanda urbana, les dades de consum proporcionades per l'*Estadística de Barcelona* de Figuerola per a Barcelona i

Gràcia en els anys 1847-49 ascendien de mitjana a uns 19,3 milions de litres anuals. Tenint en compte les xifres de població del mateix autor, el consum mitjà per habitant s'hauria situat en uns 100 litres anuals. Les estimacions per al conjunt d'Espanya, apunten a un consum d'uns 88 litres per habitant en el període 1860-1875 (Anderson et al., 2017); la qual cosa, és bastant coherent amb les xifres de Figuerola, tenint en compte l'especialització productiva i la capacitat de consum a Catalunya. Tot fa pensar que aquests nivells mitjans devien incrementar-se en paral·lel als augments de la renda per càpita de les dècades posteriors. Sabem, en tot cas, que una porció enorme del producte total de vi a Espanya era consumit dintre de les fronteres: en els quinze anys assenyalats el consum intern suposà el 87,8% de la producció (íbid.). El percentatge devia ser ben diferent per al cas català, donada la forta vocació exportadora del sector i l'existència d'un saldo favorable a les sortides cap a la resta d'Espanya al llarg d'aquests anys.

La taula següent mostra alguns aspectes destacats de la comparativa entre els tràfics interns i externs de vi. En ella es recullen les entrades i sortides a través del cabotatge pels ports de Barcelona, Tarragona i Vilanova: els principals ports catalans del període i els més implicats en el tràfic d'aquest producte.

Saldos dels fluxos de vi per cabotatge a Barcelona, Tarragona i Vilanova i comparació amb les exportacions del port de Barcelona (1857-1875)					
	Barcelona, Tarragona i Vilanova		Barcelona		
	Sortides/ Entrades	Entrades - sortides (en litres)	Sortides/ Entrades	Entrades - sortides (en litres)	Saldo de cabotatge/ Exportacions a
	1857	60%	11.990.325	9%	23.191.789
1860	373%	- 27.472.620	66%	1.330.151	
1865	114%	- 3.646.472	11%	22.039.214	53,4%
1870	361%	- 30.512.097	23%	5.055.645	8,4%
1875	346%	- 25.474.597	24%	4.733.669	4,8%

Font: Estadístiques del Comerç de Cabotatge

Les dues primeres columnes comparen les importacions i exportacions de vi agregades per cabotatge. El que posen de manifest és que, a excepció dels anys centrals dels cinquanta (en què, probablement, existí una forta entrada neta de vins valencians), Catalunya mantingué un saldo clarament favorable a les exportacions cap a la resta d'Espanya per via marítima.

Pere Pascual (1989) ha assenyalat com aquesta tendència es perllongà des del 1859 al 1882. És raonable pensar que, sobretot des de finals del seixanta, uns volums considerables de vi devien arribar també per via fèrria cap al Principat de manera que no podem estar completament segurs de quin era el signe del saldo global interregional. Un

clar símptoma del fenomen: les arribades de vi en cabotatge al port de Barcelona experimentaren una brusca contracció immediatament després de la inauguració del pont de l'Ebre, que completà l'únic tram restant de la via de Tarragona a València, connectant així tots dos centres regionals. En els dos anys posteriors a la inauguració d'aquesta infraestructura, el 1868, les importacions per via marítima a la ciutat caigueren un 78%. No obstant això, les disminucions de les sortides de vins des dels ports de València i Alacant, que concentraren les caigudes (no així el de Benicarló, un dels més destacats de la regió) suposaven només un quart de la davallada dels tràfics de vi cap a Barcelona; de manera que és molt probable que les desviacions de tràfic cap al ferrocarril implicaren també la producció d'altres comarques catalanes, com a part del procés gradual de transferència de càrrega al llarg dels seixanta.

Donat els valors inusualment baixos de les entrades el 1860, que ja he tingut ocasió de comentar adés, tot indica que els saldos del 1865 foren més representatius de la realitat dels intercanvis interregionals de vi des d'un punt de vista global. En qualsevol cas, sembla que el superàvit exportador de la viticultura catalana amb la resta d'Espanya es mantingué almenys fins la segona meitat dels setanta, quan Catalunya es convertí en via de pas per a les sortides de vi en direcció a França.

La tercera i quarta columnes de la taula assenyalen el fet poc sorprenent que el port de Barcelona mantingué una posició neta importadora en els tràfics de vi per cabotatge. En aquest cas és encara més clar que l'absència d'informació equivalent sobre la circulació del producte per via terrestre impedeix una avaluació global dels fluxos reals de vi cap a la ciutat, i deixa fora una part molt important d'aquests. Tot i així, les similituds en els saldos i les dimensions relatives dels dos components del cabotatge entre el 1865 i el 1857, abans de l'establiment de les principals connexions ferroviàries, és indicativa de la persistència encara a mitjans dels seixanta d'una voluminosa circulació de vins per via marítima malgrat l'arribada del ferrocarril.

La comparativa entre entrades netes i exportacions cap a l'estranger reforça la imatge d'un nodrit tràfic per via terrestre, especialment als anys setanta: les arribades netes per via marítima suposaven un percentatge molt reduït de les exportacions a l'estranger des del mateix port. Independentment de les dificultats per precisar les quantitats i orígens del conjunt del vi arribat a la ciutat des de la resta del Principat i altres regions espanyoles, el que està clar és que la proporció del producte total que es dirigia posteriorment cap als mercats estrangers devia ser molt considerable. Per resumir-ho: l'agricultura vitícola catalana estava molt lluny d'orientar-se exclusivament als mercats externs, però aquests concentraven una quota altíssima de les seues vendes totals i, per força, n'havien de condicionar l'evolució i incidir sobre els preus interns, no sols en els moments alcistes i les conjuntures excepcionals.

Aquesta dependència però, era clarament bidireccional durant les primeres dècades de la segona meitat del vuit-cents. No resulta exagerat afirmar que l'evolució del comerç

exterior barceloní, sobretot (però no exclusivament) de les exportacions, estigué en funció del moviment de les vendes exteriors de vins durant les dècades centrals del segle. Si es comparen les xifres que donava Pascual Madoz⁶⁰ per a l'any 1842 amb les de la primera estadística de comerç exterior desagregada per ports, vint anys més tard, l'exportació d'aquest rengló hauria crescut, en volum, a una taxa mitjana del 5% anual, multiplicant-se per 1,6 en dues dècades. Aquest vigorós ritme d'expansió, que pot resultar sorprenent, es veu encara més reforçat si es contrasten les dades de la Balança Mercantil del 1848 amb l'esmentada estadística del 1862: arribant a pràcticament un 7% de creixement mitjà per any. S'explica així que el vi passara de representar al voltant d'un quart del valor dels tràfics de sortida cap a l'exterior en 1848, a una xifra propera als dos terços del total a mitjans l'any 1865.

Cal indicar, tanmateix, que aquest darrer exercici s'assolí una quota extraordinària en les vendes totals a l'estranger. Tot i així, segons les estadístiques oficials, el pes relatiu dels vins (comuns, blancs i generosos) sobre el valor de les exportacions del port durant tot el decenni posterior al 1862 es situà sobre el 48%. En els primers setanta descendiren considerablement, fins a un terç del total, per tornar el 1875 a nivells aproximats del 65% del valor. I en els deu anys posteriors rondaren novament el 50%. Independentment dels biaixos i inexactituds propis de la font, és indiscutible que es tracta de xifres vertaderament impressionants; més encara si es té en compte l'elevat pes relatiu de les exportacions d'aiguardent (l'altre gran producte derivat de la viticultura) fins la dècada dels setanta: situant-se sempre entre el principals productes en valor i assolint en alguns anys la segona posició darrere dels vins. És suficient comparar aquestes xifres amb les de les quotes de les principals manufactures exportades des del port per prendre consciència de l'enorme concentració en els productes primaris i l'absolut predomini del vi, que caracteritzaren els fluxos de sortida del port durant els anys seixanta i setanta.

Quotes sobre les exportacions del port de Barcelona de diverses categories de manufactures, 1862-1872					
Teixits	Calçat	Sabó	Paper	Taps de suro	Total
2,8%	7,2%	3,5%	3,7%	1,3%	18,6%
<i>Font: Estadístiques del Comerç Exterior</i>					

Les vendes de vi a l'exterior expliquen, per tant, gran part del creixement exportador al llarg de la primera meitat del període analitzat. Lamentablement, la manca d'exactitud en les valoracions de les estadístiques de comerç exterior m'impedeix estimar amb precisió en quina mesura hi contribuïren. Les dades oficials indiquen que la contribució al creixement agregat de les exportacions per part dels vins (incloent el vi generós, amb

⁶⁰ *Diccionario Estadístico-Geográfico e Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1847

menys d'un 1% del valor total de mitjana en aquests anys) hauria estat del 69%; una xifra sorprenent i probablement excessiva. De la sèrie que he construït deflactant els valors amb els preus del 1910, en resulta una contribució del 43%. Cap de les dues xifres són completament satisfactòries per raons òbvies: no recullen els canvis en els preus relatius reals dels diferents components de l'exportació. Segons la sèrie de preus interns del vi a Catalunya elaborada per Pujol (1998), per exemple, en aquest període el seu valor es situà al voltant del 80% del de 1910. Però sense un ventall suficientment ampli de preus per als altres productes exportats, m'he de conformar amb oferir aquestes dues aproximacions. En tot cas, el que sembla inqüestionable és que el vi constituí no sols la principal partida de les exportacions sinó també el més important motor del seu creixement.

8.2 Efectes sobre la demanda importadora i l'articulació de les relacions exteriors

El paper del vi en el comerç exterior barceloní no es limità al component exportador. Les importacions es veieren també notablement influïdes per les vendes exteriors de vi per diverses vies: el finançament parcial de les importacions i de les activitats importadores; l'estímul indirecte sobre la demanda interna de consum regional; l'articulació de les relacions exteriors i l'impuls als tràfics de retorn.

La qüestió del finançament de les importacions és potser la menys estudiada, entre altres raons, pel fet que la balança comercial catalana amb l'estranger, es mantingué sistemàticament en negatiu; raó per la qual hagué de ser compensada per altres vies. Tanmateix, i malgrat les dificultats per resseguir-ne els vincles, hi ha raons per pensar que aquesta era una aportació significativa de l'agricultura exportadora al dinamisme general del comerç exterior del país.

D'una banda, com ha explicat (Pascual et al., 1992), agricultura i comerç constituïren, amb diferència, l'origen més destacat del finançament empresarial a la Catalunya de mitjans de segle, almenys pel que fa a la formació dels capitals socials de les companyies. Ara bé, tenint en compte el pes relatiu que el capital circulant tenia en l'estructura de la majoria d'empreses, entre elles les del tèxtil, és raonable pensar que, a banda del paper clau de l'autofinançament industrial, els sectors implicats en la producció i comercialització de vins havien d'aportar també una massa considerable de recursos crediticis que, en bona mesura servien per finançar les entrades d'inputs productius.

A banda d'això, i de manera molt més clara i directa, tractant-se de la principal partida exportadora, és evident que una de les fonts més importants de mitjans de pagament internacionals per a la importació la constituïen de les vendes de vi a l'estranger. És cert que quan es contrasta el valor de les sortides de vi, amb les del principal rengló importat, el cotó en floca, la taxa de cobertura rarament arribà a superar el 20% de les importacions

de fibra entre finals dels seixanta i inicis dels vuitanta. Però deixant de banda els problemes de valoració de les estadístiques oficials, cal tenir en compte el fet que els de les importacions eren valors CIF (és a dir, incloent els costos de transport i assegurança fins a l'arribada a la duana) i els d'exportació eren FOB (és a dir, valors de sortida), i per tant no recollien els preus finals en els mercats exteriors; diferencial responsable d'un ampli benefici comercial i, per tant, d'una major capacitat de compra d'importacions. En tot cas, el fet que les sortides de vi estiguessen lluny de cobrir les despeses d'importació, no treu que en foren la principal partida compensatòria dintre de l'estructura de relacions exteriors del port i que el seu paper en el proveïment de mitjans de pagament fóra un requisit per al creixement sostingut del comerç amb l'estranger.

En aquest sentit, és fonamental tenir en compte que es tractava d'un sector productiu amb escasses necessitats d'inputs forans, i per això mateix excedentari en les seues relacions externes, per la qual cosa, generava un saldo net de divises per a la importació disponible per a altres sectors de la demanda. Les dogues, barrils i materials de boteria constituïren probablement el component més destacat de la demanda d'importacions per a ús productius del sector (com també d'altres rames de l'agricultura comercial). En conjunt no arribaren a superar en cap cas el 2% del valor de les importacions del port de Barcelona (segons les dades oficials), i normalment es situaren per sota de l'1%. Llevat del sofre (d'escàs pes en el valor total, a excepció potser dels anys de l'oïdi) i de les possibles importacions de maquinària per al sector (que les estadístiques habitualment no separaven amb claredat), eren gairebé l'únic input importat destacable del gran sector exportador durant la major part del segle.

Tot i no suposar una quota excessivament elevada del valor total de les importacions, sí que sembla clar que tingueren molt rellevància en els tràfics marítims i en l'articulació de les relacions amb Amèrica del Nord. Segons el mostreig dels registres al *Diario de Barcelona*, l'any 1850, quatre de cada deu vaixells provinents dels Estats Units contenien dogues en el seu carregament. En poques ocasions era aquest l'únic contingut de la càrrega (un 7% dels vaixells vinguts d'Amèrica del Nord), ja que normalment anaven acompanyats de cotó, o bé d'altres fustes. Constituïen, per tant, un dels productes destacats dintre dels tràfics de tornada en els esquemes comercials que connectaven les exportacions de vi i manufactures cap a ultramar, amb les arribades de colonials i inputs industrials. A més, prop del 80% dels vaixells arribats amb dogues o boteria aquell any provenien dels Estats Units, cosa que indica que aquesta era la via principal de proveïment exterior d'envasos per a l'exportació de vi, oli i altres béns. La resta dels estrangers arribaven des d'Itàlia. La situació canviaria posteriorment, especialment a partir del cicle d'auge lligat a l'arribada de la fil·loxera a França.

Les entrades de dogues visqueren una forta expansió a inicis de la segona meitat de la centúria, en contrast amb els de barrils i altres envasos: matèria primera per a una manufactura auxiliar que degué experimentar els efectes d'arrossegament dels cicles de

creixement exportador, tant als cinquanta, com als setanta. Des de finals d'aquesta dècada però, es produí una brusca contracció en totes dues partides. Això obeí a la importació temporal de botam estranger per a l'exportació, i al retorn dels envasos prèviament exportats que vingueren a suplir les creixents necessitats de la viticultura en el context de creixement de les vendes exteriors. Tenint en compte que una part molt important del moviment exportador es dirigia ja en aquelles dècades cap als mercats europeus (el francès, sobretot), això degué afectar els tràfics de matèria primera des d'Amèrica. Els registres del *Diario de Barcelona* per a l'any 1880 així ho corroboren: el nombre de vaixells arribats al port amb botam era un 33% major que el d'aquells que transportaven dogues. En el primer cas, el principal país d'origen era França, mentre que els Estats Units es mantenien com el gran proveïdor de matèria primera per a l'activitat botera. A partir dels anys noranta una clara caiguda de les entrades de dogues es produí en paral·lel a al creixement sostingut de les entrades d'envasos acabats: senyal de l'estancament de la producció local de botam i envasos de fusta, desplaçada per l'oferta internacional.

Amb tot, a banda de l'evolució de les importacions d'aquest input per al sector vinater (input en què, com hem vist al capítol anterior, les comarques gironines tenien també un pes important en l'oferta), és evident que la viticultura exportadora generava un enorme saldo comercial en favor seu que altres branques de la producció, molt necessitades d'importacions i mitjans de pagament internacionals, podien aprofitar.

Però aquesta no era l'única, ni la més important, via d'influència de les exportacions de vi sobre la demanda importadora catalana. Els estímuls indirectes a la demanda de consum regional, derivats del desenvolupament agrícola impulsat per les vendes exteriors, foren un aspecte essencial del dinamisme comercial. Se'n poden identificar tres mecanismes principals, clarament interrelacionats.

En primer lloc, a nivell microeconòmic, les creixents possibilitats de col·locació de vins a l'exterior, en reforçar el creixement de la viticultura i la seua orientació al mercat, havien d'intensificar les interaccions mercantils dels productors i, de retruc, la demanda d'importacions que proveïen una part dels béns de consum al país. La creixent mercantilització de les economies familiars camperoles i dels seus mecanismes de reproducció, suposava un estímul al desenvolupament general del comerç (com també de la producció industrial, de dependència importadora).

En segon lloc, estretament relacionat amb l'anterior, però des d'un punt de vista de l'economia regional: l'especialització agrícola en productes d'exportació, reforçà la tradicional dependència exterior del Principat quant al proveïment d'aliments bàsics, especialment el blat. Les dècades centrals del segle, assistiren a un retrocés absolut de la superfície destinada a cereals en el camp català que, ja des dels anys seixanta fou superada pels conreus arbustius, a mesura que el blat i altres grans inferiors retrocedien a les comarques de Girona i Lleida, on tenien una major presència (Maluquer de Motes,

1991). Per suposat, fins el 1868 aquestes necessitats foren cobertes per l'agricultura cerealista espanyola (incloent la catalana), protegida darrera la muralla altament proteccionista en aquest rengló de les importacions. No seria, de fet, fins els anys vuitanta que les entrades de blats i altres grans estrangers cobrarien una rellevància decisiva en el comerç exterior català i en la conjuntura de l'economia espanyola. Però la combinació entre especialització vitícola, obertura a les entrades de blats i cereals estrangers i desenvolupament de la indústria farinera a Barcelona i altres punts del Principat suposà, segons tots els indicis, un fortíssim estímul a les importacions de grans.

El tercer factor d'estímul indirecte a la demanda interna va ser el creixement sostingut de la renda per càpita a llarg termini. Si en iniciar-se la centúria el PIB per habitant a Catalunya era equivalent a la mitjana espanyola, i es trobava per darrere del madrileny, andalús, balear o extremeny; al llarg del segle cresqué un 50% més ràpid, guanyant terreny a Madrid i superant amb claredat la resta de regions⁶¹. Malgrat que la indústria i determinats subsectors dels serveis hi contribuïren en major mesura, l'èxit de la viticultura, especialment en els cicles alcistes dels preus internacionals, suposà un factor afegit del creixement de la riquesa mitjana al Principat.

En sabem poc de la distribució d'aquest poder adquisitiu a escala regional. Necessàriament havia d'estar marcat per una forta desigualtat tant territorial com entre classes i estrats socioeconòmics. No obstant això, el predomini de la petita i mitjana propietat al camp català, junt amb l'alta proporció d'arrendaments i la persistència de fórmules contractuals com la *rabassa morta*, favorables a l'arrendador en moments de creixements dels preus, asseguraven que els efectes de l'auge exportador tant en les dècades centrals del segle, com ja en els setanta i vuitanta, revertiren en increments relativament difusos de la capacitat adquisitiva. Cal tenir present que l'any 1860, el sector primari concentrava un 54,7% de la població activa a Catalunya, i encara el 1887, aquesta proporció ascendia a un 48,5⁶². La sort de l'economia agrària seguia determinant, malgrat l'avenç de la industrialització, el poder adquisitiu de gran part de la població. A això, cal afegir-hi uns salaris agrícoles que, tant en termes reals com monetaris, experimentaren un creixement significatiu entre mitjans dels cinquanta i els vuitanta. Un procés que, en tot cas, es relacionava també de forma molt directa amb l'esmentada penetració de les relacions de mercat al camp català. La proletarització agrària comportà la gradual decadència d'altres mecanismes complementaris (tradicionalment molt rellevants) en la reproducció de les famílies camperoles: pagaments en espècie, proveïment directe d'aliments o accés a porcions de terra; mecanismes que anaren obrint pas a una situació marcada pel major protagonisme del mercat en l'accés als principals béns de subsistència, si més no per als jornalers (Garrabou et al 1992).

⁶¹ Carreras et al (2005)

⁶² Nadal i Benaul (2012)

Salaris agrícoles masculins en termes nominals a diverses localitats de les comarques de Lleida i Barcelona, 1848-1887 (1848-52 = 100)		
	Barcelona	Lleida
1848-52	100	100
1853-57	99	123
1858-62	105	138
1863-67	105	131
1868-72	98	-
1873-77	122	155
1878-82	130	171
1883-87	143	193

Font: Garrabou et al (1992). S'hi inclouen dades del Vallès, el Penedès i el Bagès (Barcelona) i la Segarra i l'Urgell (Lleida)

El creixement del poder adquisitiu, i la seua difusió relativament àmplia en la societat catalana, derivà en l'augment a llarg termini de la demanda potencial de béns de consum, una part significativa dels quals eren importats, o bé depenien considerablement de la importació per a la seua producció final. Ja ho hem vist en analitzar, en el capítol anterior, el paper d'intermediari de Barcelona en relació a les importacions estrangeres de la resta del país. Tant les entrades d'inputs per a una manufactura relativament dispersa i ben connectada a la demanda regional, com en el cas de la redistribució de colonials. En aquest darrer cas, per exemple, les dades de la Balança Mercantil pel 1848, apuntaven a que el 19,3% de l'aiguardent de canya importat, el 50,3% del cacau, el 4,5% del cafè i el 24,7% del sucre era redistribuït des de la capital a altres poblacions catalanes. Els colonials en general, constituïen encara a mitjans de segle un producte molt lligat a formes de consum conspicu de les classes mitjanes i altes. Però no era un bé de luxe exclusiu dels sectors adinerats i, donada la seua elevada elasticitat-renda, el seu consum aniria generalitzant-se a la majoria dels estrats socioeconòmics durant les dècades posteriors, de la mà dels increments de la renda i els salaris reals, com també de la difusió de noves institucions de sociabilitat urbana i burgesa, com els cafès (Miller, 2015). L'excepció en aquest sentit és potser la del tabac. Les dades sobre comerç exterior no permeten confirma-ho⁶³, però les xifres aportades per la *Monografia de la Classe Obrera* d'Ildefons Cerdà per mitjans dels anys cinquanta, indiquen que les despeses de fumar suposaven, de mitjana, fins a un 13% dels pressupostos familiars obrers. Cosa que indica la seua consolidació en el consum dels estrats populars, almenys en l'àmbit urbà.

⁶³ Les dades sobre d'importació d'aquest producte estancat es presentaven en aquests anys de manera separada a la resta de les importacions i sense desagregar les seues arribades per les diferents duanes. A més, els processos d'elaboració del producte a fàbriques andaluses, valencianes o gallegues fa molt més difícil establir associacions entre la geografia de les entrades i del consum quan les estadístiques començaren a presentar, a finals de segle, les dades d'importació desagregades per ports.

Ara bé, no està clar que malgrat els factors assenyalats, a mitjans de segle existiren uns patrons de consum de colonials diferenciats de la resta d'Espanya, atribuïbles creixement de la renda mitjana al país. Catalunya representava als anys seixanta al voltant del 10,5% de la població total a Espanya. Les importacions de sucre a través dels ports catalans a inicis dels seixanta suposaven un 16% de total espanyol⁶⁴. Si comptem les sortides netes per cabotatge mitjanes del conjunt de la regió des de mitjans anys cinquanta, es poden estimar unes entrades marítimes netes a Catalunya al voltant del 13% de les importacions espanyoles. Això sense comptar les probables remeses per terra cap a mercats de l'Espanya interior que reduirien aquest consum aparent a xifres molt properes a les d'Espanya en el seu conjunt. Una cosa similar al sucre es pot dir del cacau. En el cas del cafè, la quota importadora era considerablement més elevada, per damunt del 25% del total. Tot i que les dades agregades per a Espanya responien a la influència de centres de consum amb fortes concentracions de riquesa, com Madrid i diverses ciutats costaneres en què s'havia desenvolupat una burgesia comercial, els resultats per a Catalunya no són massa impressionants.

Ara bé, el creixement de les arribades d'aquests productes a Barcelona va ser sostingut en les dècades posteriors, i en alguns casos sorprenentment alt. Entre el 1862-66 i el 1888-92, quan els aranzels sobre el sucre tallaren la tendència ascendent de les importacions, les entrades des de l'estranger d'aquest producte pel conjunt dels ports catalans s'expandiren a un impressionant 6,5% anual. Entre el primer quinquenni esmentat i l'immediatament anterior a l'esclat de la Gran Guerra, el cacau cresqué a un 2% de mitjana i el cafè fins a un 5,4%. Però aquesta expansió respongué també a la notòria concentració en el port de Barcelona de les relacions d'intercanvi del conjunt d'Espanya amb les colònies (Cuba, Filipines i Fernando Poo, en aquests casos); ja que de fet la tendència contrasta amb les contraccions de les importacions a la resta de ports espanyols⁶⁵. El cas del cafè és diferent (la resta d'Espanya registrà augments d'un 3,9% de mitjana anual fins la guerra) i probablement més representatiu dels canvis en el consum.

Almenys en les dècades centrals de la centúria, els increments en la renda mitjana semblen haver influït de manera bastant limitada en el consum d'aquests productes *exòtics*, en probable contrast amb la situació del darrer quart de segle; quan la millora dels salaris reals i els amplis efectes del boom agrícola exportador devien ampliar notablement les possibilitats de consum més enllà de la subsistència. Amb tot, els efectes més rellevants dels increments de la renda i la capacitat de consum popular devien sentir-se sobre el desenvolupament de les indústries de béns de consum, que en la seua immensa majoria, depenien de la importació per al proveïment dels seus inputs principals. No és el moment d'entrar a analitzar els vincles entre indústria i comerç exterior, però és

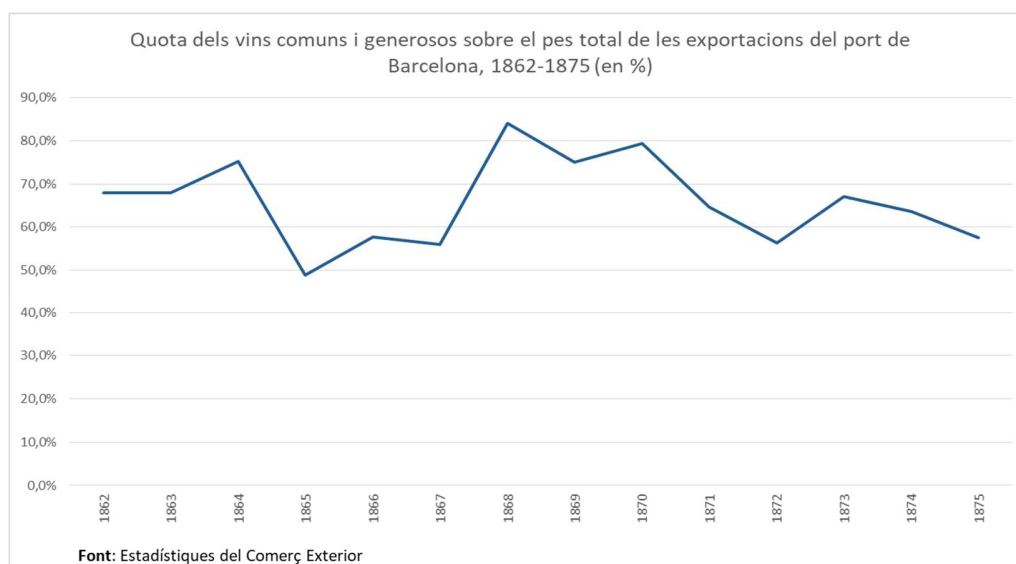
⁶⁴ En el quinquenni 1862-66, primer per al que disposem d'estadístiques desagregades.

⁶⁵ Per a un estudi de les relacions comercials entre Fernando Poo i Barcelona, dels interessos catalans a la colònia i del paper del cacau en elles, veieu: Sant Gisbert (2017)

necessari reconèixer en el creixement de les exportacions vinícoles i el desenvolupament comercial i agrícola que l'acompanyà, un dels seus estímuls més importants.

Als a l'estímul importador lligat a la mercantilització, l'especialització i l'increment de la renda per càpita, cal afegir-hi, per suposat, un potent creixement demogràfic, que no era tampoc completament aliè a les transformacions lligades al desenvolupament de l'agricultura comercialitzada ja des de la segona meitat del segle XVIII (Nicolau, 2005; Tortella i Núñez, 2012). Els efectes socioeconòmics interns del creixement de les exportacions vitivinícoles foren així un dels motors del creixement de la importació, tant de béns acabats, com d'inputs per a una manufactura per a la qual consum regional continuava representant la seua base més sòlida.

El darrer aspecte a esmentar, quant al paper del vi en els intercanvis amb l'estranger, és la rellevància d'aquest component dels fluxos de sortida des del port de Barcelona a l'estranger en l'articulació de les relacions comercials. En termes de volums, la proporció del vi sobre els tràfics d'eixida era fins i tot més gran que les xifres en valor, tal i com pot observar-se al següent gràfic: oscil·lant al voltant del 70% durant bona part dels seixanta i la dècada dels setanta, amb mínims puntuals propers al 50% de la càrrega i un màxim del 85% l'any 1868. Clar protagonisme, per tant, no sols de manera directa, sobre els saldos i valors del comerç; també en termes de càrrega, i del transport marítim que organitzava els intercanvis amb l'exterior, especialment en el comerç a llarga distància.



Les remeses de vi esdevingueren doncs, centrals per a l'articulació del sistema d'intercanvis de Barcelona. Sobretot si es té en compte les dificultats estructurals i duradores que definiren el comerç marítim amb l'estranger: el gran pes dels vaixells sortits

en llast des de Barcelona, que encarien considerablement els costos d'importació i reflectien les dificultats de l'economia catalana per participar amb una oferta àmplia i diversificada de productes en els mercats internacionals. Així, el mostreig que he obtingut del registre de sortides d'embarcacions publicat al *Diario de Barcelona* per al 1850 (únic any dels seleccionats en què s'especificaven productes d'eixida), expressa que la proporció de vaixells que transportaven vi era equivalent a la dels sortits en llast: al voltant del 40% en tots dos casos. Entre els vaixells carregats en què s'especificà el seu contingut, un 79% transportaven vins, exclusivament o junt amb altres productes.

Les dades sobre arribades de vaixells als ports de Liverpool i Londres confirmen amb contundència aquesta realitat; com també els canvis que experimentà amb el pas del temps. L'any 1840, el 83% dels vaixells espanyols entrats als esmentats ports, partint de o fent escala a Barcelona, contenien carregaments de vi. El 1860, aquesta proporció s'havia reduït al 53%. El 1870, sota els efectes del Tractat Cobden-Chevalier, que perjudicà seriosament els vins amb alt contingut alcohòlic com els espanyols, aquest pes havia caigut fins al 25%, en favor d'una àmplia diversitat de productes primaris que, com el plom, les taronges, el brandi o l'espart, es carregaven habitualment en altres ports peninsulars durant el trajecte⁶⁶. Els retorns de l'ampli tràfic d'importacions des d'Europa occidental cap a Barcelona estaven reduïts pràcticament als vins.

Però en l'àmbit en què realment els carregaments de vi havien de ser decisius per a la configuració dels intercanvis a llarga distància era el del comerç ultramarí. En aquest cas les necessitats de retorns per a les exportacions, que abaratiren els nòlits del comerç a llarga distància, constituïren el vertader detonant per a la massiva arribada de cotó i altres productes des d'Amèrica. Un cercle virtuós en què navegació, agricultura, gran comerç i indústria tèxtil catalanes es reforçaven mútuament, iniciant una llarga senda de creixement des dels anys trenta i quaranta fins a les darreries del vuit-cents, que només episodis com la fam de cotó havien d'interrompre (o més bé afeblir) de manera temporal (Fradera, 1987; Valls, 2003). El fet que la proporció de vaixells en llast en els viatges entre Barcelona i Amèrica, tant d'anada com de tornada, fóra insignificant és ben indicatiu de la fortalesa d'aquest vincle. Si bé els tràfics inclogueren altres productes com olis, farines i manufactures, en les exportacions, i colonials, cuirs, tints o dogues en les arribades; aquest ramal del comerç exterior tingué el seu estímul originari i la base més fiable del seu desenvolupament en el binomi vi-cotó en floca.

Aquest conjunt de consideracions pel que fa als efectes directes i indirectes del desenvolupament de la viticultura comercialitzada sobre el comerç exterior i, evidentment, sobre el creixement i transformació de l'economia regional, fan del català un cas històric peculiar del model de *base exportadora*.

⁶⁶ La informació extreta dels registres de duanes dels dos ports britànics m'ha estat facilitada amablement pel professor Jesús M. Valdaliso.

Com ha indicat Maluquer de Motes (1998), el desenvolupament històric del capitalisme a Catalunya presenta paral·lelismes evidents amb bona part dels arguments generals desenvolupats per Douglas North (1955, 1956). Tanmateix, és imprescindible establir alguns matisos al respecte, pel que fa a les relacions exteriors de l'economia regional. En primer lloc, a diferència dels models explicatius de North, en què el factor decisiu d'impuls era la demanda externa de consum, no està clar fins a quin punt el creixement de les exportacions de vi i de la producció mateixa del sector estigué determinada per la demanda mundial. Això és potser cert per al cicle de l'aiguardent, exportat sobretot en direcció als mercats europeus. En els dos quarts centrals del segle, i com mostraré tot seguit, les exportacions de vi estigueren en canvi molt condicionades per les possibilitats d'obrir mercats o bé accedir-hi conjunturalment, i tingueren en l'espai colonial un àmbit reservat de col·locació d'importància cabdal. En aquest sentit, és possible que les explicacions des del costat de l'oferta, és a dir des de la lògica d'una agricultura comercialitzada i en transformació, necessitada de mercats exteriors on abocar-hi el creixent excedent, constitueixen un contrapunt necessari a al model de North, basat fonamentalment en factors de demanda; si més no, en la seua aplicació al Principat.

En segon lloc, quan s'atén a les interdependències de l'estructura de relacions exteriors que he esmentat més amunt, es fa evident que el creixement agrícola català depengué també en gran mesura del desenvolupament industrial de la regió: el vi fou durant dècades la premissa de les importacions cotoneres, però les exportacions estigueren al seu temps condicionades per les possibilitats de nòlits de retorn. Difícilment hauria pogut donar-se una expansió tan sostinguda i notòria de les vendes a l'exterior de vi i de la producció vitícola, en absència d'un sector industrial capaç d'absorbir els productes que omplien els vaixells en els tràfics de tornada; fonamentalment en el cas del comerç ultramarí.

En tercer lloc, i en estreta connexió amb l'anterior, aquests vincles foren possibles no pels simples efectes virtuoses del creixement exportador; sinó també per l'entramat altament proteccionista (prohibicionista de fet durant diverses dècades) que va possibilitar el desenvolupament industrial (Nadal, 1982). Cosa que contrasta amb una visió, com la de North, centrada en els factors purament de mercat i que confereix a la intervenció estatal i l'esfera política un paper molt limitat.

La consciència d'aquests vincles exteriors estava present en els plantejaments i visions de les classes dirigents catalanes, frontalment oposades a unes teories del lliure comerç que no sols amenaçaven el procés d'industrialització, sinó la mateixa producció de vins orientada als mercats americans. En paraules d'un conegut exportador català d'aiguardents als anys trenta, els principis del lliure-canvi aplicats a Espanya "equivale[n] a dir: «Españoles, volved al estado en que os hallaron los Cartagineses; vuestro único anhelo sea cultivar el ganado lanar; aprovechad este don de la naturaleza y dejad a la Inglaterra el cuidado de la industria y fabricación»" (Valls, 2001). De fet, els impactes

positius de l'exportació en forma de transferències de recursos a altres sectors i diversificació productiva, difícilment haurien estat possibles sense aquest entramat protector. Els riscos, inherents al model de base exportadora, d'una variant específica de "malaltia holandesa", en què l'èxit dels sectors primari-exportadors atragués el gruix dels factors productius (bloquejant l'oferta de força de treball) i generés un poder de compra de béns importats que, conjuntament, il·lustraren les possibilitats dels desenvolupament industrial, no es poden descartar d'antuvi. La trajectòria comparada entre Catalunya i el Llenguadoc, ambdues regions especialitzades primer en la producció d'aiguardents i posteriorment en els vins, evidencia que la segona no va ser capaç de resistir la competència externa (en aquest cas, des d'altres regions franceses) en els rams manufacturats, ni de transformar la puixança vitícola en una base per al desenvolupament industrial. Més bé al contrari (Valls, 2007).

En quart lloc, la distribució de la propietat i les formes institucionals d'accés a la terra conformaren un aspecte cabdal en les possibilitats de traduir el creixement exportador en un augment sostingut i socialment difús (tot i les grans desigualtats existents) de la capacitat de compra i, doncs, de la demanda tant d'importacions com de béns de consum de la mateixa economia regional. Aquest és un dels aspectes que explica el fet que altres regions espanyoles que havien travessat en dècades prèvies o experimentaren paral·lelament grans auges exportadores no foren capaces de traduir en un vertader canvi estructural el creixement econòmic.

Per últim, en aquests anys clau en la formació de l'estructura de relacions exteriors, tant el creixement industrial com, en menor mesura, el de la viticultura catalana depengueren en gran mesura de les vendes a altres regions espanyoles, no exclusivament (ni de manera necessàriament prioritària) als mercats estrangers.

De manera que la centralitat estratègica de la viticultura i l'exportació mantingueren durant dècades, tant en termes del desenvolupament intern com de l'expansió comercial i l'estructura de relacions exteriors, no s'ha d'entendre en el sentit que la base exportadora dirigira i explicara el creixement del conjunt. Em sembla que el quantíofic dèficit comercial i la composició de les importacions indiquen, precisament, que el procés de desenvolupament i obertura a l'exterior obeí a dinàmiques molt més complexes i contradictòries; lligades això sí, a la formació d'un mercat regional i a les seues connexions vitals amb determinats mercats exteriors. A partir de la lògica de les exportacions vitivinícoles, a continuació, tractaré d'aportar llum a les contradiccions i especificitats d'aquest procés d'obertura, inseparable com hem vist, de la formació de l'economia catalana del vuit-cents.

8.3 La inserció en els mercats internacionals de vi abans de la fil·loxera

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 comercialitzat 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 (Topik i Wells, 2012). Tanmateix, en comparació amb la majoria d'aquests productes, el vi presentava peculiaritats significatives. 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; 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 diferents països, en derivava un mercat relativament fragmentat. Fragmentació a què també contribuïa, per suposat, els marc polític-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 vertaderament 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 donaven exportacions de vins als mercats anglosaxons; tanmateix els volums eren relativament baixos i les característiques del consum bastant diferents. Mentre als països tradicionalment productors, especialment a 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 a l'alimentació i l'oci quotidians de les classes populars; als 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 qualitat (Pinilla i Ayuda, 2002).

A banda de l'heterogeneïtat del producte, i dels significats culturals i socioeconòmics molt distints 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 gradació alcohòlica, la dolçor o la fortesa de sabors i colors per elaborar productes millor 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·loxera (íbid.).

Dintre 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 composaven (a diferència, per exemple, del xerès i productes similars) i, de manera molt clara, cap als mercats americans. Inicialment, el desacoblament respecte la demanda europea i americana, dirigí l'exportació de vins catalans cap al Brasil i després cap a les colònies antillanes (Colomé i Valls, 1994).

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 que 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 exportats des de Barcelona; només l'any 1874 baixà de la barrera del 90%. Des de mitjans de segle, els mercats de destinació es diversificaren notablement. No disposem de xifres oficials desagregades per països més que per a tot el comerç espanyol; tot i així, el claríssim predomini del port barceloní sobre el conjunt (al que caldria afegir el de Tarragona) apunta al fet que les dades d'exportacions espanyoles podrien ser ben representatives de la geografia del comerç català de vins. 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. Tot i així, i en comparació amb les xifres de finals dels anys quaranta, es va donar un procés de diversificació i de progressiva penetració en altres mercats americans. 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 que l'Argentina, l'Uruguai i Mèxic en menor mesura, despuntaren des de finals dels anys seixanta. Podríem parlar d'un reforçament de l'intercanvi de vins per carn salada i sobretot cuirs, paral·lel a cert retrocés relatiu dels intercanvis per cotó en floca, vehiculats de manera indirecta a través de Cuba que conservà la seua notòria preponderància com a principal mercat de destinació.

	Quota per països de les exportacions espanyoles de vi a Amèrica						Quota del port de Barcelona sobre les exportacions espanyoles de vi a Amèrica
	Cuba	Puerto Rico	Argentina	Brasil	Estat Units	Altres	
1860	47,7%	0,2%	28,2%	8,6%	4,1%	11,2%	-
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 del Comerç Exterior

El sòlid creixement de les exportacions vitivinícoles en aquest període, sobre qual he proporcionat dades més amunt, va ser en gran mesura equivalent doncs, a l'expansió de les vendes ultramarines. La forta vocació americana, i no solament colonial, dels fluxos d'exportació de vi planteja diverses qüestions pertinents en relació al debat sobre els factors de creixement del comerç exterior i els mecanismes d'integració dels mercats internacionals.

En primer lloc, pel que fa al paper de les transformacions en els sistemes de transport i els seus efectes sobre els costos del comerç, com a motor de l'expansió dels intercanvis i de la integració. Els costos de transport foren, sens dubte, un dels determinants del sostingut creixement de les exportacions de vi a ultramar. Però aquesta influència no va respondre als canvis tecnològics en la navegació; almenys en les dècades prèvies a l'arribada de la fil·loxera, les de major creixement de les remeses de vi a Amèrica. Entre el 1862-64 i el 1874-76 les exportacions de vi des de Barcelona al continent americà es multiplicaren per 1,6, expandint-se de mitjana a un 3,9% anual. Però encara l'any 1880, els vaixells de vapor sortits des del port català cap al Carib i Amèrica Central i del Sud suposaven el 18% del total (només un terç dels quals eren espanyols)⁶⁷. I això precisament en un moment en què la substitució de la vela pel vapor, també en les rutes comercials més llargues, avançava a gran velocitat. Raó per la qual cal suposar que a la primera meitat dels setanta, la presència del vapor en els fluxos d'exportació catalans cap a Amèrica devia ser molt reduïda.

La reducció dels costos de transport que propicià aquest creixement del comerç transatlàntic de vins, en les dècades centrals del segle, va estar molt més relacionada amb la qüestió ja esmentada de l'àmplia disponibilitat de nòlits de retorn per a una economia industrial en expansió; és a dir, amb les economies d'abast i de xarxa en el comerç a llarga distància. Això contrasta amb les afirmacions sobre el paper decisiu de la navegació a vapor, i la revolució dels transports en general, no sols pel que fa a la possible convergència de preus entre mercats distants (que en aquest cas no estic en condicions de verificar), sinó també en termes del creixement del comerç, i especialment en productes primaris (Harley, 1988; Pascali, 2017). Matisa també la idea expressada per Pinilla i Ayuda (2002), segons la qual les dificultats de conservació del vi feien que

⁶⁷ Segons el mostreig efectuat per a les sortides registrades al Diari de Barcelona d'aquell any.

l'augment dels tràfics a llarga distància depenguera en gran mesura de la modernització dels transports i la consegüent reducció del temps requerits pels trajectes (a més de la millora en els sistemes de conservació). L'expansió dels mercats distants per a l'exportació vitícola catalana es produí de manera independent de l'evolució de la navegació, i derivà fonamentalment de la seua articulació amb altres circuits comercials i, evidentment, del domini colonial sobre una economia com la cubana. És altament probable, en canvi, que l'arribada del ferrocarril tinguera un paper molt més decisiu, en possibilitar la sortida del producte cap als ports d'exportació i facilitar l'expansió del conreu de la vinya a l'interior: tant al ponent català, com a altres regions no costaneres de la Península; especialment durant el gran boom del sector entre finals dels setanta i començaments dels noranta.

D'altra banda, l'existència de mercats d'exportació molt més propers, com el francès o l'italià, amb una demanda de vi molt més àmplia, i amb què existia un voluminós i heterogeni tràfic d'importacions cap a Barcelona, és també indicativa del fet que els costos de transport (molt menors en el cas europeu) eren només un dels factors explicatius dels fluxos comercials. Les exportacions des de Barcelona a aquests països foren, durant el tercer quart del vuit-cents, molt poc destacades. Com ja he esmentat, el consum del vi estava fortament condicionat per la tradició i les diferències de gustos, en un mercat políticament construït: en què els aranzels, acords comercials o el domini colonial directe eren (i continuarien sent en les dècades posteriors) determinants clau de la direcció i les possibilitats de creixement dels intercanvis. No obstant això, cal tenir present que els aranzels a les importacions de vi a França durant els anys seixanta, es mantingueren en nivells molt reduïts: representant un 0,52% del valor dels vins importats als anys cinquanta, un 1,07% als seixanta i incrementant-se fortament als setanta, fins a un 9,53% de mitjana decennal (Chevet et al, 2018). Els obstacles del principal producte de l'agricultura catalana per penetrar en els mercats europeus tenien més a veure amb les dificultats per competir amb els vins francesos o italians i adaptar-se a les condicions del mercat i la demanda; fet que contrastava amb les relatives facilitats en el cas americà, en què confluïen 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, com veurem. Però no deixa de ser significativa l'escassa entitat dels intercanvis amb els grans mercats de consum de l'entorn. En el mercat nacional espanyol, en canvi, les dècades dels seixanta i setanta estigueren marcades, com ja he indicat, per fluxos remarcables d'exportació de vins catalans a altres regions d'Espanya.

Un segon aspecte a comentar pel que fa a aquesta estructura fragmentada, a través de la qual es vehiculava la participació de Barcelona i Catalunya en el mercat internacional de vins del dos quarts centrals del segle, té a veure amb la influència dels preus

internacionals. Ja he esmentat com, des de l'inici de l'expansió vinatera als anys vint i trenta del segle XIX, la resposta a una evolució dels preus inserida en una dinàmica continental, condicionà en gran part les orientacions dels productors i propietaris. Està menys clar però, en quina mesura els preus finalment percebuts per comerciants i productors a mitjans de segle es determinaven en el mercat internacional; és a dir fins a quin punt els preus interns i d'exportació no estaven aïllats d'altres mercats altament rellevants en els tràfics globals.

L'evolució del preu del vi a Sant Pere de Ribes durant la plaga de l'oïdi, als anys cinquanta, permet una certa aproximació a la qüestió. Els preus en aquesta localitat es multiplicaren gairebé per quatre entre 1851 i 1854, i es mantindrien en un nivell similar fins experimentar una forta contracció, superior al 50%, en 1857-58 (Puig i Miret, 1951). Això, evidentment, podria ser una simple conseqüència de la caiguda conjuntural de la producció i els desajustos del mercat local; o també de la possible reducció de l'oferta regional del producte, ja fóra per a consum intern o d'exportació. Sense descartar cap dels dos factors, cal tenir present, tanmateix, que aquests anys assistiren també a un cicle paral·lel de creixement i posterior contracció en les exportacions vinícoles del Principat, on els efectes de la malura foren molt menors que en altres regions molt més humides d'Espanya o França. Les estadístiques del comerç exterior espanyol mostren, a més, un nivell insòlitàment alt de les exportacions de vi en direcció a Europa en aquests anys. El 1856 se situaven al voltant dels quaranta milions de litres i el 1857 arribarien als setanta-set. L'any següent, coincidint amb la normalització dels preus, descendiren fins als vint-i-cinc milions. Les estimacions de Maluquer de Motes (1991) apunten a un creixement sostingut de les exportacions catalanes de vi en 1852-57, quan s'haurien més que duplicat.

Passada aquesta fase de preus extraordinaris als mercats europeus, els fluxos d'exportació catalans (i en menor mesura, els espanyols en el seu conjunt) es redirigiren quasi completament de nou cap a Amèrica: territoris allunyats i de menor capacitat de consum, però en què el mercat reservat cubà i la integració de les exportacions en els circuits del comerç colonial generaven avantatges competitius i possibilitats de col·locació a preus, cal suposar, prou més elevats. La participació en els intercanvis exteriors a curta i mitjana distància, amb els grans països productors i consumidors de vins del moment, no era en aquestes dècades la norma, sinó que es veia probablement modulada per les oportunitats derivades de conjuntures alcistes als mercats europeus o bé per la possible saturació de les vendes ultramarines. Això no implica absència de competència internacional i de les pressions que en derivaven cap als productors i comercialitzadors, però sí que la penetració en entorns més competitius al continent era més l'excepció que la regla; constituïen un mercat secundari.

El rol dels mercats reguladors de l'Europa meridional era molt significatiu però funcionava sobretot de manera indirecta, donat 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 local (Chevet et al, 2018). Cal tenir en compte que, durant els anys seixanta, 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 els francesos i italians (Ayuda i Pinilla, 2002; Anderson et al., 2017). 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 de port de Barcelona no estava completament aïllada de l'evolució del sector a França; en la mesura que la resta del continent americà havia adquirit gran rellevància com a destinació dels vins catalans.

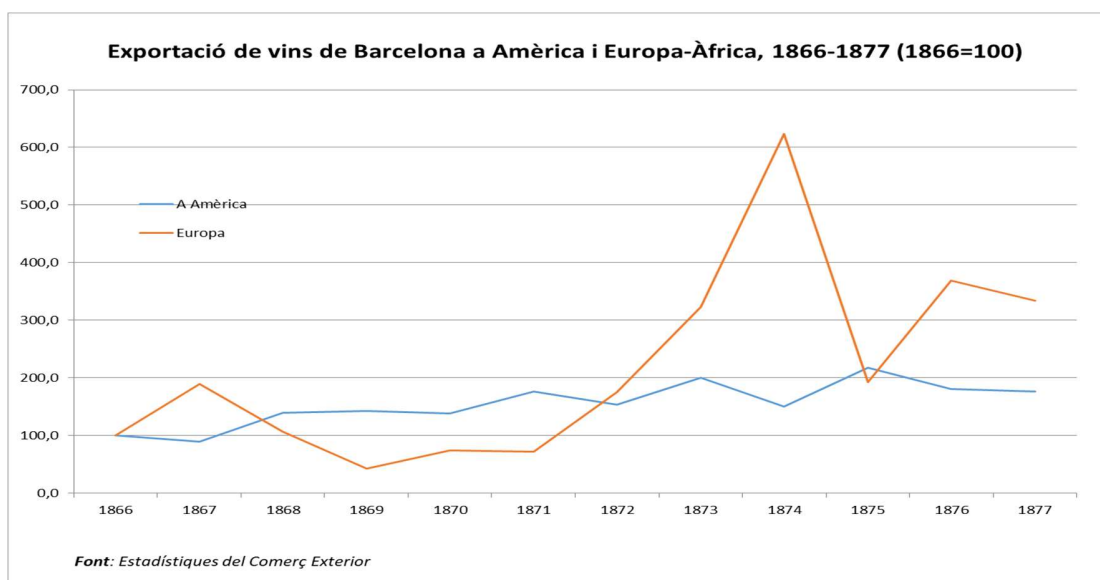
Durant bona part dels anys seixanta, les sortides de vins des de Barcelona cap a l'estranger semblen haver estat fortament influïdes pel cicle del comercial i productiu francès en aquest rengló. Bona part de la dècada estigué caracteritzada per una ràpida represa de les exportacions del país veí, després 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 es reduïren també considerablement, malgrat un repunt passatger l'any 1864. Cal afegir, 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 1865 i recuperacions temporals el 1864 i 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.

Comerç exterior francès de vi, preu a Sant Pere de Ribes i exportacions de Barcelona, 1861-1867 (1867=100)				
	Exportacions franceses	Importacions franceses	Preu del vi a 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 des 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 déu anys. Tot i que els impactes no eren immediats i les influències funcionaven de manera indirecta, tot apunta a que existien estretes connexions entre el comerç exterior del país veí i els fluxos d'exportació del port català. Ara bé, quins eren els mecanismes específics que canalitzaven aquestes influències del mercat regulador francès sobre els tràfics barcelonins?

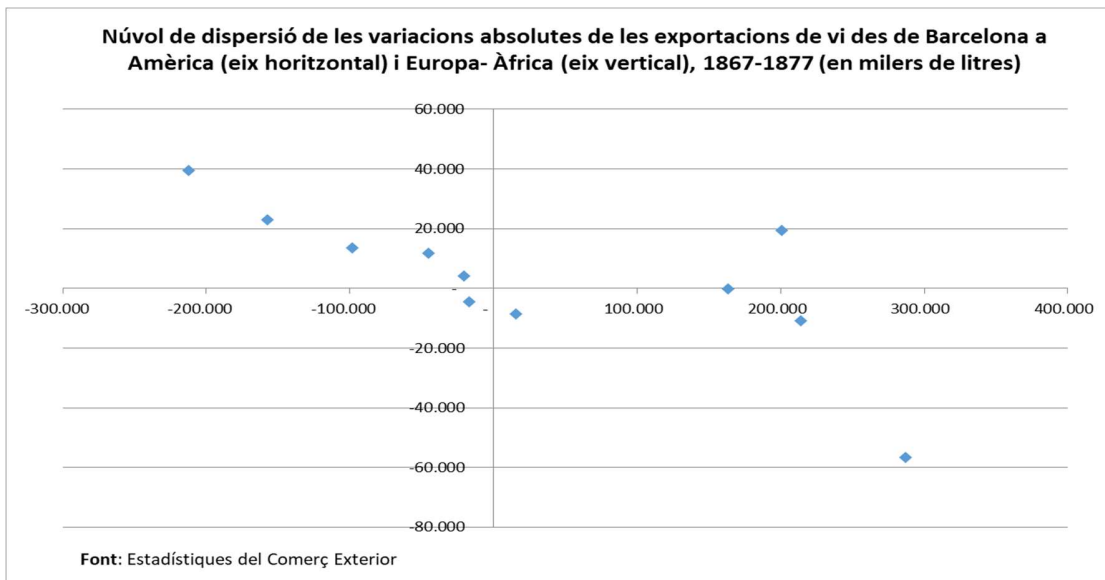
Un dels aspectes més cridaners de la nova conjuntura expansiva que s'obrí a finals dels seixanta són els moviments parcialment compensatoris entre els àmbits geogràfics de l'exportació barcelonina. Tot i que les estadístiques desagregades per ports només permeten distingir entre els tràfics per continents (a Amèrica, i a Europa i Àfrica conjuntament)⁶⁸, les dades d'exportació espanyola mostren que, en aquest segon cas, es tractava fonamentalment de sortides en direcció a França. El que s'observa, per al decenni previ al tractat comercial amb el país veí del 1877, en plena crisi fil·loxèrica, són fluctuacions anuals de signe clarament oposat entre els fluxos de vi cap a ultramar i Europa, amb l'excepció del 1873 i 1877.



⁶⁸ Les exportacions de vi a Àsia des de Barcelona tingueren en aquests anys un pes insignificant.

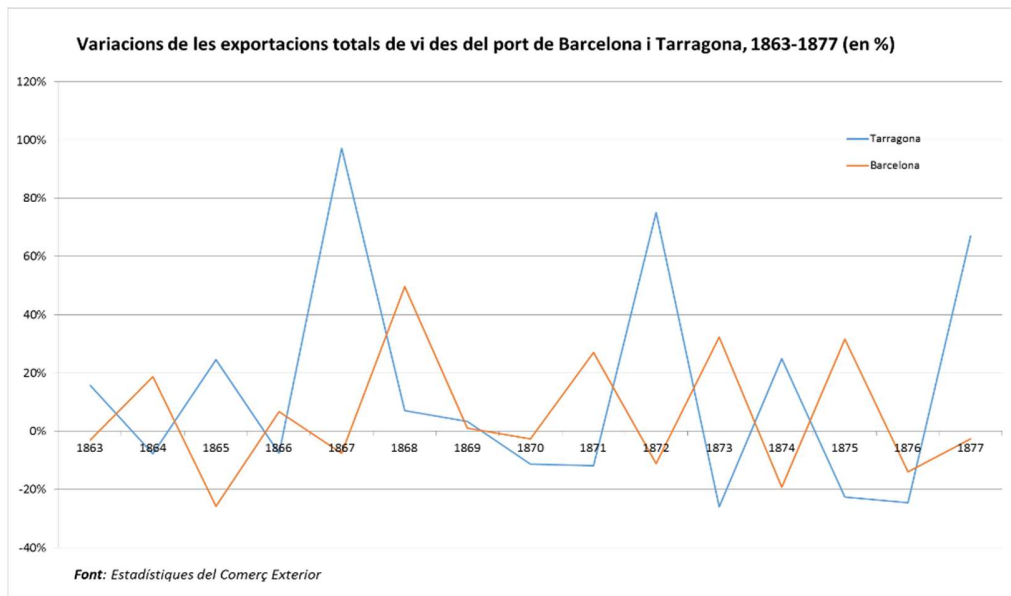
L'amplitud de les oscil·lacions fou molt més gran en el cas de les exportacions als mercats europeus, que representaven una proporció molt més reduïda del total: al llarg de la dècada suposaren només un 4% del volum de les exportacions barcelonines de vi a Amèrica. Això, tanmateix, no fa irrellevant els paper dels mercats europeus en el comportament de les vendes de vi pel port català. Les dimensions relatives d'ambdós àmbits geogràfics sobre el comerç de Barcelona farien pensar, a priori, que les exportacions cap a França i altres països de l'entorn responien sobretot a les condicions comercials dels mercats americans d'exportació. Però una anàlisi més detallada (tot i que necessàriament incompleta) del quadre general del comerç de vins matisa considerablement aquesta intuïció. Tot i que els moviments en el temps de l'exportació vitivinícola pel port català no podien ser en absolut aliens a les condicions de la demanda i, en general, dels mercats ultramarins, la influència indirecta del comerç exterior francès sembla haver tingut un pes molt més decisiu, com tractaré de mostrar.

Tenint present l'altíssima quota de les exportacions ultramarines, el *trade-off* entre Amèrica i Europa en les sortides de vi des del port català funcionava en aquests anys de tal manera que, en general, la contracció de les exportacions agregades de vi coincidia amb un increment de les exportacions a França, i viceversa. Entre els moviments dels fluxos per àmbits geogràfics existia una intensa connexió, com es pot comprovar al següent gràfic de dispersió, que en compara els moviments respectius (en termes absoluts), evidenciant l'existència d'una relació pràcticament lineal, molt més clara en els moments de caiguda de les vendes ultramarines. La correlació entre ambdues variables al llarg d'aquest decenni és del 73%; però cal tenir en compte que, tractant-se d'una mostra reduïda d'anys, el resultat queda molt distorsionat pel valor atípic de l'any 1873 (en què les sortides cap als dos continents cresqueren de manera conjunta). Prescindint d'aquest exercici, el coeficient de correlació, de signe negatiu, es situaria en un 88,5%. Els quatre anys de disminucions relatives més intenses en les exportacions transatlàntiques de vi (1867, 1872, 1874 i 1876) coincidiren també amb els majors increments relatius de les vendes a Europa. Però aquesta correlació no ens dona pistes sobre la direcció de la causalitat.



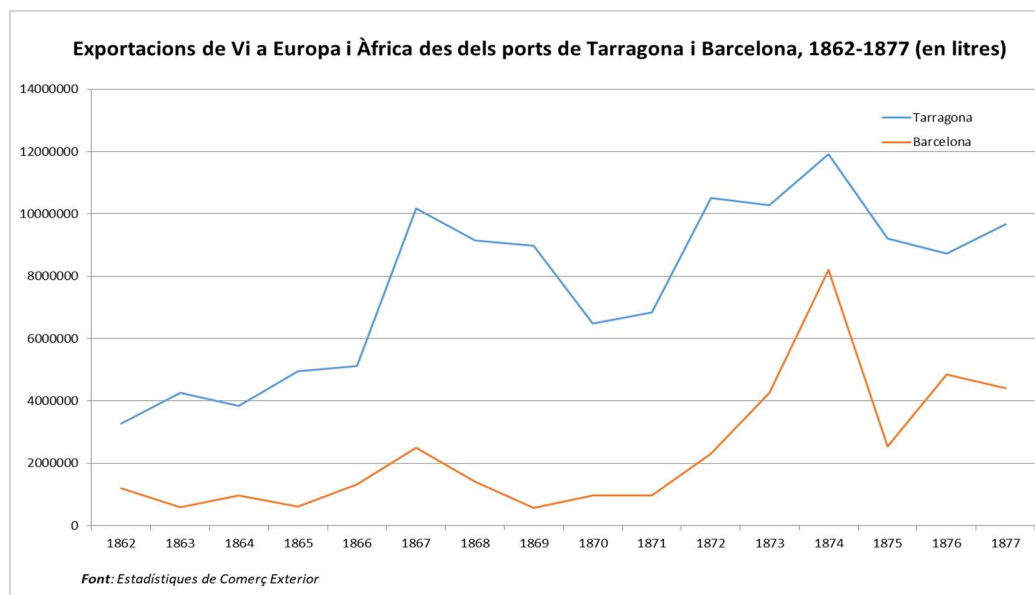
Per ampliar aquest quadre general sobre els moviments compensatoris entre els dos grans àmbits geogràfics del comerç exterior català de vi, és imprescindible introduir el paper del port de Tarragona. El segon gran node exportador del Principat jugava una funció complementària del de Barcelona en aquests tràfics. D'entrada, les exportacions tarragonines de vi presentaven una estructura geogràfica molt més equilibrada. En el període 1862-1877 la ràtio entre tràfics cap a Amèrica i cap a Europa va situar-se en 1,3 sobre 1. A Barcelona en canvi, per cada litre de vi exportat a Europa, se'n remeteren 26,3 als mercats ultramarins. En termes absoluts, les exportacions de vi des de Barcelona als mercats europeus suposaren, al llarg d'aquest període poc més d'un 30% de les sortides des de Tarragona cap al continent. Cosa que ens mostra una certa divisió de funcions entre tots dos ports d'eixida de la viticultura catalana (que també canalitzaven vins d'altres regions). Es pot dir, per tant, que el port de Tarragona era el mercat català d'exportació de vi cap a Europa, mentre que el barceloní ho era en els tràfics cap a Amèrica, molt més voluminosos.

Amb les dades de què dispose no puc esclarir fins a quin punt aquestes diferències en la geografia comercial es corresponien amb possibles especialitzacions en funció de varietats o qualitats, ja que les característiques dels mercats llatinoamericans i francès, o d'altres països euromediterranis, devien ser lleugerament diferents en aquest sentit. El que sí que és constatable, i constitueix un argument contrari a aquesta hipòtesi de clara especialització en funció de tipologies de vi, és que els moviments compensatoris i influències indirectes dels mercats americans i europeus tenien també una translació, inexacta però perceptible, en l'evolució respectiva dels fluxos des d'aquests dos ports; en aquest cas, almenys des del començament de la sèrie el 1862.



Dels quinze exercicis previs a la signatura del tractat comercial hispano-francès del 1877, en onze, l'evolució de les exportacions totals de vi pels dos grans ports catalans tingué un signe oposat. Dels restants quatre, dos correspongueren a una fase d'estancament i variacions de molt escassa entitat relativa en els moviments dels dos ports, en 1869-70. Per tant, es pot concloure a grans trets, que els increments de les exportacions barcelonines de vi anaven acompanyats de contraccions de les tarragonines i viceversa. Ara bé, vistes les fluctuacions de signe oposat a curt termini entre els dos grans àmbits geogràfics de l'exportació de vins des de Barcelona, en quina mesura el port de Tarragona en relacionava amb aquests moviments compensatoris?

Els paral·lelismes en les corbes de les exportacions de vi a Europa (i Àfrica) des de tots dos ports contribueixen a esclarir aquesta qüestió. Com es pot comprovar, els moviments de mitjana duració d'aquest component del comerç seguien unes línies d'evolució molt similars en tots dos casos, coincidint, a més, en els pics d'exportació i els principals punts d'inflexió. Els signes de l'evolució anual no sempre foren coincidents; especialment en la primera meitat dels seixanta en què, com he assenyalat, les exportacions barcelonines cap a Europa romangueren estancades i sincronitzaren les seues fluctuacions amb les de les exportacions ultramarines. Tanmateix, és innegable que, al llarg del període i, especialment des del 1865, els tràfics amb els mercats europeus de vi de tots dos ports travessaren etapes molt similars i seguien un mateix comportament a mitjà termini.

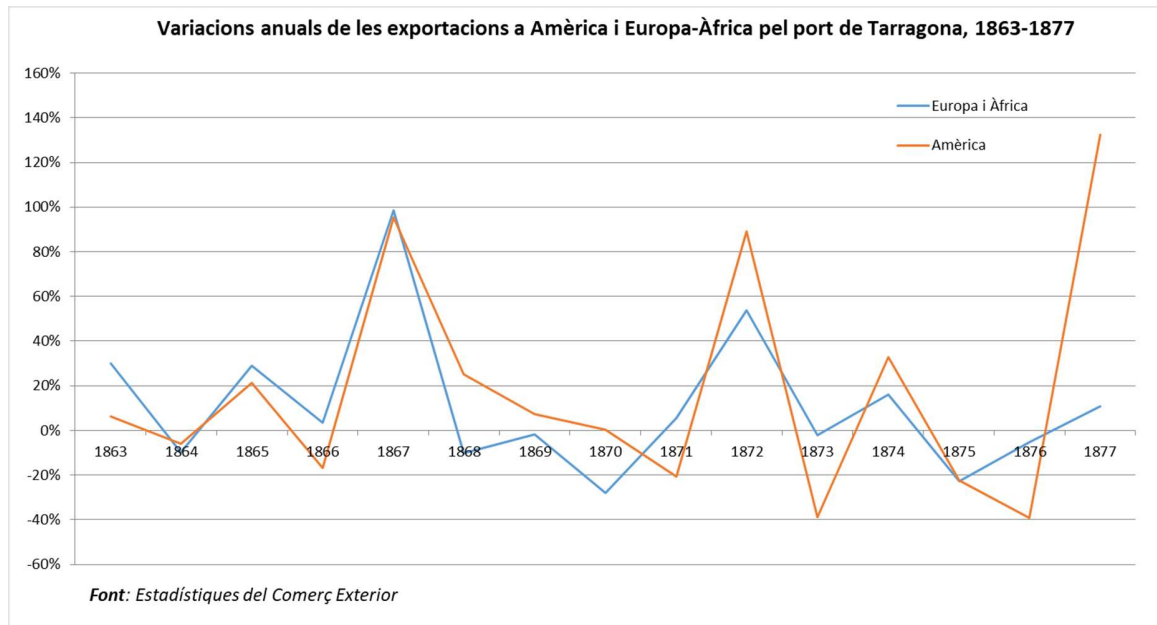


Aquest paral·lelisme contribuïa per tant a reforçar els moviments a curt termini de les vendes a Europa des del punt de vista del conjunt de l'economia regional. Com que els fluxos des de Tarragona cap als mercats euromediterranis foren durant tot el període considerablement més elevats que no els de Barcelona, la tendència experimentada pel port de la capital es veia fortament amplificada: els moments de creixement de les exportacions barcelonines de vi cap a França i altres mercats relativament propers, coincidien plenament amb els del comerç exterior català de vins en el seu conjunt en aquesta mateixa direcció. Una cosa similars s'esdevenia amb les fases de relatiu estancament o contracció d'aquests fluxos.

Però, tenint present que les vendes a Europa des de Barcelona tenien en general un comportament anticíclic, és a dir, invers al de l'evolució de les exportacions agregades del port, i que existien moviments parcialment compensatoris entre els tràfics d'ambdós ports, el resultat és que les contraccions de les exportacions totals de vi des de Barcelona, activaven alhora les tarragonines i les vendes totals catalanes als mercats europeus. Novament, en onze anys del període 1863-1877, les exportacions ultramarines des de Barcelona i les sortides cap a Europa des dels dos grans ports catalans tingueren variacions de signe oposat, i presentaren una correlació (de signe evidentment negatiu) del 68%.

En canvi, la relativa sincronia en les exportacions de vi cap als mercats europeus entre tots dos ports, no es reproduïa en el cas dels tràfics ultramarins. Les sortides des de Tarragona a Amèrica seguien unes fluctuacions en general molt similars a les exportacions des d'aquesta ciutat cap a Europa. En aquest cas doncs, no es donava el mecanisme de *trade-off* que hem pogut observar per al port de la capital, sinó més bé al

contrari: els tràfics tarragonins cap a Europa i cap a Amèrica experimentaren, almenys des d'inicis dels seixanta i fins el 1877, moviments molt similars en el curt termini. Quan les exportacions de vi des d'aquest port creixien, ho feien en direcció als dos principals àmbits geogràfics; quan decreixien, per norma general, ho feien també de manera conjunta.



Això ens dóna indicis sobre la lògica global del comerç català de vins als anys seixanta i setanta. D'una banda, es constata que les caigudes puntuals de les exportacions de vi des de Barcelona a Amèrica, reduïen els tràfics globals de la regió i desviaven una part de les vendes catalanes cap al mercat europeu; bé directament des de Barcelona, bé des del port tarragoní. Com que aquest segon port tenia una vinculació molt més estreta amb els mercats europeus, un dels efectes d'aquestes oscil·lacions a curt termini era que un major volum de vins es dirigia a través dels tràfics interns cap a Tarragona, per ser exportats des d'allà. De resultes de l'increment de l'oferta al mercat de Tarragona es produïa, no sols un creixement dels volums orientats des d'aquest port a Europa, sinó també cap a Amèrica; cosa que indica, de passada, que les caigudes de les exportacions des de Barcelona a aquest continent no necessàriament obeïen a un empitjorament de les condicions de venda en els mercats ultramarins. Més bé responien a una disminució total dels vins canalitzats pel port de la capital catalana. Disminució que, tenint en compte el major pes del port barceloní, tenia de fet un caràcter global per al conjunt del comerç exterior català: els increments puntuals dels tràfics de vi catalans cap a Europa

suposaren, de mitjana, un 30% de les caigudes dels fluxos de vi entre Barcelona i Amèrica.

Això s'explica, aparentment, per la desviació d'una part dels tràfics habitualment canalitzats pel port de Barcelona també cap altres ports espanyols, en els anys de davallada de les exportacions des de Barcelona a Amèrica. Efectivament, les sortides de vi des de la resta d'Espanya (excloent Tarragona i Barcelona) cap als mercats europeus travessaren una trajectòria molt similar a les tarragonines. La qual cosa implica: I) que els tràfics catalans, en el seu conjunt, estaven sincronitzats amb els de la resta d'Espanya pel que fa a les vendes a Europa (no així, en el cas de les exportacions transatlàntiques); II) que en els moments d'expansió de les exportacions barcelonines cap a Amèrica, aquest port canalitzava una part considerable de les exportacions de vi que, independentment de la seua regió d'origen, eren exportats per altres punts d'Espanya en aquells anys en què creixien les vendes als mercats europeus. Una dada pot resulta esclaridora, tant del pes de Barcelona sobre el comerç espanyol de vins, com de les lògiques diferents i complementàries amb la resta d'Espanya: en 1862-1877, les exportacions de vi espanyoles cap a Europa i Àfrica representaren (sempre en volums físics) un terç de total; però si considerem els tràfics de tota Espanya exceptuant Barcelona, ascendiren a un 69%. El comerç marítim de la ciutat, per tant, no sols tenia una quota absolutament preponderant sobre les exportacions de vi espanyoles (la meitat aproximada al llarg d'aquests quinze anys), sinó que, donada la seua orientació colonial i ultramarina, era responsable del baix americà de les vendes totals de vi espanyol.

Per oferir una imatge de sintètica d'aquest conjunt complex de vincles de complementarietat, he recollit les correlacions existents entre les diverses sèries d'exportació de vi en funció d'origen i/o destinació, per al decenni anterior al 1877, en què les sincronies i moviments compensatoris foren molt més marcats, i la tendència creixent de les exportacions a llarg termini va ser molt més clara (superades les conseqüències de la conjuntura fortament expansiva de les exportacions netes franceses en els primers seixanta, que he esmentat anteriorment). A la taula s'assenyalen amb diferents colors les correlacions en funció de la seua intensitat: baixa, mitjana-baixa, mitjana-alta i alta⁶⁹.

⁶⁹ Els llinars emprats són arbitraris, però de caràcter intuïtiu: 40%, 60% i 70%.

Coeficients de correlació entre les taxes de variació anuals de les exportacions de vi, 1867-1877			
	Barcelona - Amèrica	Barcelona - Europa i Àfrica	Tarragona a Europa i Àfrica
Barcelona - Amèrica		-67%	-45%
Barcelona - Europa i Àfrica			49%
Tarragona a Amèrica	-39%	16%	65%
Barcelona totals	99%	-60%	-42%
Tarragona totals	-46%	33%	86%
Resta d'Espanya a Europa i Àfrica	2%	40%	70%
Resta d'Espanya a Amèrica	-3%	-28%	-3%
França totals	79%	-53%	-49%

Font: Estadístiques del Comerç Exterior. Per a França: Andersona i Pinilla (2017)

Amb intensitats variables, es pot comprovar algunes de les connexions ja esmentades: les transferències entre els fluxos d'exportació de vi de Barcelona a Amèrica, i els tràfics amb Europa, incloent el paper complementari d'un port de Tarragona molt més sincronitzat amb els moviments generals de les exportacions de la resta d'Espanya al continent europeu.

La taula inclou a més, una nova dimensió d'aquests vincles: les relacions entre les exportacions catalanes amb les vendes totals de vi a l'estranger per part de França, la gran potència exportadora en aquest període. I mostra una vinculació sorprenentment intensa i de caràcter positiu entre les vendes totals franceses a l'estranger i les exportacions totals de Barcelona, majoritàriament cap als mercats ultramarins. També la relació, menys forta i de caràcter negatiu, entre els moviments de les exportacions franceses i els fluxos de vi des dels dos grans ports del Principat cap als mercats europeus.

Aquest darrer element fa possible aventurar una interpretació de caràcter global. El comerç espanyol de vins, i en major mesura el català, estava dominat per les exportacions canalitzades per Barcelona al continent americà. De manera secundària, la resta dels ports espanyols, incloent-hi Tarragona, vehiculaven un flux significatiu, però clarament menor, de les sortides de vi sobretot cap a Europa, i de manera molt preponderant, cap al mercat francès. En general, les conjuntures de fort creixement de les exportacions franceses devien coincidir amb moments en què els preus en aquest mercat eren baixos (per excessos d'oferta o caigudes de la demanda interna) o, si més no, en què existia un alt diferencial de preus favorable als mercats exteriors. Per això mateix, donat els mecanismes de compensació entre ports i àmbits geogràfics d'exportació a Espanya, el comerç barceloní responia a estímuls molt similars als de les exportacions franceses, marcats en gran mesura per les condicions del mercat francès en comparació amb la resta dels mercats d'exportació. Quan les condicions de la demanda i els preus eren favorables en el mercat francès, les exportacions d'aquest país es reduïen i una quantitat major de vins catalans i espanyols s'hi dirigien, contraient així els volums exportats pel

port de Barcelona, orientats majoritàriament a les colònies i Amèrica del Sud. En canvi, quan les condicions del principal mercat de consum mundial empitjoraven relativament, les exportacions franceses creixien, buscant col·locar excedents a l'exterior en condicions més avantatjoses; i al mateix temps, decreixien les exportacions catalanes i espanyoles a aquest país. Augmentaven llavors uns tràfics de vi americans que, en el context espanyol, eren dominats per la navegació i el comerç barcelonins.

El mercat americà, i especialment el colonial, constituïa per tant, no 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 tant avantatjoses. La caiguda de les vendes a Europa no contraïa les exportacions totals de vins; més bé 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. Això confirmaria, per tant, que l'exportació a Europa estava fortament modulada per l'existència de conjuntures alcistes: per les *oportunitats* del mercat, més que no 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 pot interpretar-se com una mena d'aïllament, d'absència d'interconnexions i influències recíproques. Al contrari, el mercat internacional de vi en aquestes dècades i la inserció d'un port tan destacat en aquest comerç com ho era el de Barcelona, estaven travessats per vasos comunicants i influències tant directes com indirectes. I el que potser és més important: fins i tot els sòlids vincles comercials entre Barcelona i Amèrica, fonamentats en un ampli mercat protegit pel domini colonial, responien amb molta claredat, ja fóra en els cicles de mitjana duració (com hem vist als primers anys seixanta) 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 el mateix, canviaria de manera brusca amb el context excepcional de la fil·loxera, que va intensificar el grau d'integració del mercat mundial de vins. Però 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. Em sembla que el paper decisiu dels mercats reguladors, en termes de l'oferta i la demanda globals, constitueix un dels aspectes clau sovint negligits en la comprensió dels processos d'articulació econòmica internacional, i de la integració comercial (es podria afegir també financera) a escala global. En el cas del vi almenys (tot i que es podrien establir paral·lelismes amb altres productes significatius), serien els desequilibris entre l'oferta i la demanda al principal mercat de del món, el francès, els que conduïrien al definitiu procés d'integració a partir d'una estructura basada en mercats fragmentats però interconnectats pel sostingut creixement global dels intercanvis des de mitjans de segle.

8.4 Boom exportador i sobreproducció: la integració en el mercat mundial de vi

L'episodi històric derivat de l'arribada i extensió de la plaga de la fil·loxera a França (i posteriorment a Espanya) és un dels aspectes que major interès ha suscitat tradicionalment en el camp de la història agrària i econòmica, tant catalana com del conjunt d'Espanya⁷⁰. La ràpida i massiva resposta del camp als senyals i les oportunitats del mercat exportador; la consegüent comercialització agrícola; el fenomen de l'articulació d'un mercat internacional sostingut per la demanda francesa, o els efectes de caràcter conjuntural i de llarg abast sobre el comerç i l'economia domèstica espanyoles, han estat els aspectes que major atenció han atret. Per això, aquest apartat només abordarà alguns dels aspectes d'aquest cicle més directament relacionats amb l'evolució del comerç marítim barceloní, la transformació de l'estructura de relacions d'intercanvi i el procés de plena integració de les exportacions vitivinícoles amb el mercat mundial.

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 d'expansió dels fluxos internacionals de vi, tot provocant-hi un vertader 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 producte (Ayuda i Pinilla, 2002). Donada 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 Andalusia (Pujol, 1984; Piqueras Haba, 2005).

La formació del mercat internacional de vins estigué marcada pels desequilibris entre oferta i demanda provocats per un factor exogen, com ho era l'esmentada malura; però es produí en paral·lel a la integració del mercat mundial de productes agraris i alimentaris. En aquest sentit, i almenys pel que fa a l'economia espanyola, es donaren solapaments temporals que van determinar les etapes i els efectes d'aquesta integració, especialment en relació a un dels seus impactes més traumàtics i coneguts: la crisi agrària finisecular.

Així, el moment d'auge exportador i de beneficis extraordinaris al sector coincidí en gran mesura amb els primers impactes derivats de la creixent competència dels blats forans;

⁷⁰ Veieu: Pujol (1984), Pinilla, Pan-Montojo (1994), Piqueras Haba (2005).

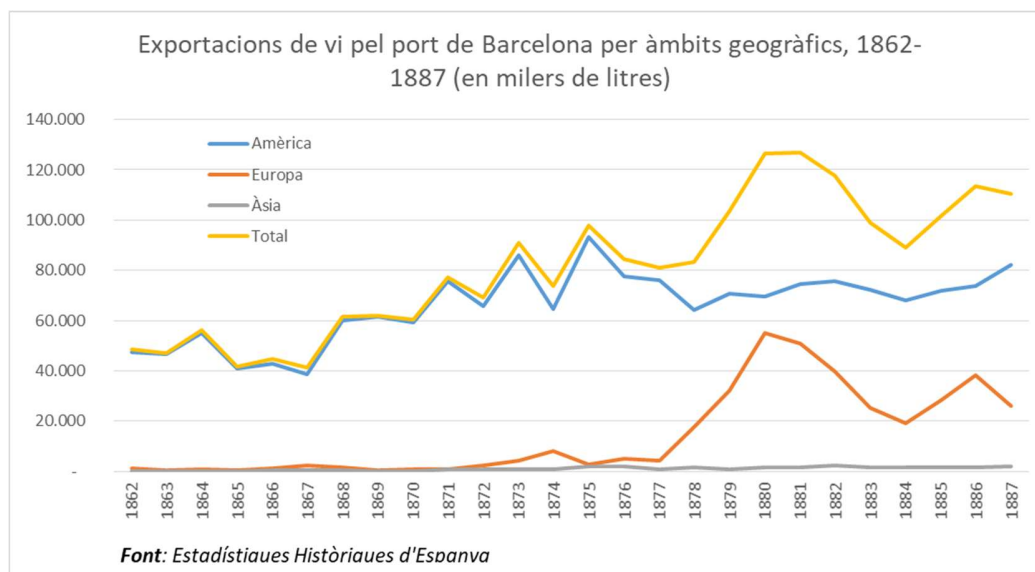
que havia de generar fortes pressions sobre el que encara constituïa (i ho continuaria fent durant dècades, malgrat tot) el principal subsector de l'agricultura peninsular: el cereal·cola. Les possibilitats d'aprofitar la conjuntura alcista en un producte com el vi, per al que el clima i els sòls espanyols oferien en general bones condicions naturals, suavitzaren inicialment els impactes depressius i desestabilitzadors de la crisi agrària, oferint una alternativa productiva altament rendible. Al mateix temps, la crisi del blat constituí una causa afegida de la resposta ràpida i generalitzada als senyals dels preus internacionals del vi. Tanmateix, quan les condicions del mercat extern s'enduriren, a causa de la sobreproducció global i el renovat proteccionisme francès, elements als que caldria afegir la necessària substitució dels ceps en un context baixista dels preus i de la demanda, els efectes parcialment postergats de la invasió dels grans estrangers es veieren amplificats, obrint una etapa econòmica caracteritzada per una llarga depressió agrària i el gir proteccionista de la política comercial (Garrabou, 1975).

Els impactes del cicle de la fil·loxera sobre les relacions exteriors canalitzades pel port de Barcelona es poden agrupar en 4 àmbits: I) els canvis en la geografia comercial dels tràfics de vi i les seues implicacions; II) els efectes de la fase alcista exportadora sobre les importacions; III) l'economia política al voltant del "sistema aranzelari"⁷¹; IV) les conseqüències de la crisi de malvenda que tancà l'etapa i marcà el tombant de segle. Em centraré, de moment en les tres primeres qüestions, deixant la darrera per al següent apartat.

En primer lloc, 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 marítims 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 hispano-francès que havia d'obrir definitivament 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 en 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 creixement molt moderat des de nivells inferiors als assolits en la primera meitat dels setanta.

⁷¹ L'expressió de Jose Maria Serrano Sanz engloba: les tarifes mateixes; l'estructura de doble columna de l'aranzel que permetia aplicar-ne rebaixes prestablertes a països concrets; com el conjunt d'acords comercials bilaterals a través dels quals la discriminació aranzelària es feia efectiva.



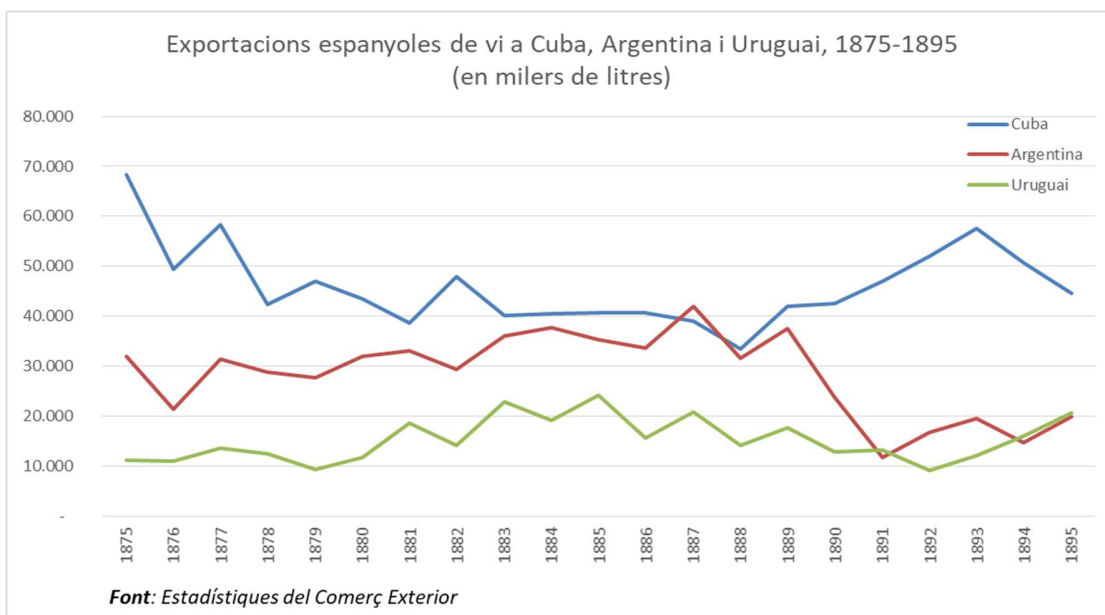
Efectivament, en l'àmbit geogràfic tradicionalment més important per a la col·locació dels vins catalans i, en general, els fluxos des de Barcelona travessaren una llarga fase d'estancament, d'almenys un decenni, després d'una primer moviment a la baixa dels volums exportats a partir del 1875. El 1887, últim exercici amb el que comptem amb informació desgranada per continents per als diferents ports, 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, suposà 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.

Malgrat que Amèrica va seguir constituint un mercat destacat de les exportacions de vi des de Barcelona i no perdé la seua primera posició com a destí dels tràfics marítims d'aquest producte, Europa absorbí, no sols una part significativa de les quantitats anteriorment 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 anys⁷².

El sobtat canvi de tendència de la circulació transatlàntica de vins no obeí principalment a una saturació dels mercats americans. És possible que les vendes al mercat cubà es ressentiren de la llarga crisi en què s'instal·là l'economia sucrera des de finals dels anys seixanta i, sens dubte, les vendes en altres països del continent no foren suficients per

⁷² Piqueras Haba (2005) i Estadístiques del Comerç Exterior.

restablir la dinàmica de creixement anterior. Però la causa fonamental no era altra, evidentment, que la demanda gairebé il·limitada del mercat francès i els elevats preus existents en aquest país que regulaven ja de manera indiscutible els preus del mercat internacional. La reestructuració geogràfica dels tràfics entre continents, anà acompanyada també de canvis en la distribució per països de les exportacions. Almenys així ho evidencien les dades per a les vendes espanyoles a Amèrica, sobre les que ja hem vist que el port de Barcelona representava una quota elevadíssima, que durant els anys vuitanta es situà al voltant dels dos terços del volum total dels tràfics transatlàntics.



Així, les dificultats del sector a França, amb els consegüent 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 que, en aquests anys, experimentaven una forta expansió, 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 contracció dels volums de vi col·locats al principal mercat colonial. Que l'evolució de les exportacions a Cuba estava en funció de les possibilitats de beneficis comercials en altres mercats, donat el seu caràcter de mercat de reserva, es fa palès amb el repunt que les vendes en aquest 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 dels 1892, també amb la fi dels acords comercials amb França i els posteriors recàrrecs de tarifes a la importació en aquest país (Pinilla i Ayuda, 2002).

Si bé l'expansió general de les vendes de vi a preus elevats, i el creixement de les col·locacions en països no colonials era un símptoma clar dels vents favorables a la viticultura i el comerç catalans, aquestes transformacions en la geografia dels tràfics d'un producte tradicionalment tan important en l'estructura exportadora del port devia tenir implicacions significatives per al funcionament de la navegació. Les xifres sobre els volums per productes del comerç americà de Barcelona en aquests anys poden resultar il·lustratives. Entre el 1875 i el 1880 la quantitat total de vins sortits en direcció al continent americà es reduí en fins a un 25%; entre aquest darrer anys i el 1885 s'incrementà en a penes un 3%. Aquesta caiguda en el volum total del principal producte de càrrega no es veié compensada pels increments en altres partides. Els tràfics de farines es multiplicaren per 4 en 1875-1880, arribant a les 3.991 tones de càrrega. Aquesta respectable xifra va fer que la farina esdevinguera el segon producte en termes de càrrega en aquests tràfics, però quedà molt lluny de compensar les pèrdues derivades de la contracció dels fluxos de vins (unes 22.000 tones). A més a més, des d'inicis dels vuitanta, les sortides de farina pel port català experimentaren una caiguda impressionant: el 1885 es limitaven a 4.617 quilos.

L'evolució de la càrrega dels vins (i de les farines) no es veié tampoc compensada per altres productes voluminosos. Els maons i llosetes romangueren pràcticament estancats; l'oli d'oliva cresqué en la primera meitat de la dècada en un 59%, però es contragué en més d'un terç en els cinc anys posteriors i no arribà als dos milers de tones; l'aiguardent experimentà un declivi molt més marcat que el del vi, influït, probablement per condicionants comuns que devien incidir sobre l'elaboració de destil·lats, donades les oportunitats en el mercat pròpiament vinícola.

Exportació a Amèrica: productes seleccionats, 1875-1885 (en kg)					
	1875	1880	1885	Variació 1875-80	Variació 1880-85
Vins*	92.633.374	69.068.198	71.147.773	-25%	3%
Sabó	2.582.724	2.277.083	5.468.091	-12%	140%
Aiguardent	1.361.427	823.800	562.921	-39%	-32%
Paper (diferents classes)	1.098.458	1.447.372	1.017.748	32%	-30%
Oli comú	1.063.300	1.693.835	1.072.625	59%	-37%
Farina de blat	944.210	3.991.429	4.617	323%	-100%
Maons i llosetes	-	999.920	1.051.231		5%
Arròs	943.803	529.613	262.545	-44%	-50%
Alls	695.299	588.709	657.695	-15%	12%
Pasta per a sopa	614.184	182.857	65.682	-70%	-64%
Espelmes	100.790	379.471	584.692	276%	54%
Teixits de cotó	341.443	505.249	957.508	48%	90%
Calçat	345.797	484.066	661.313	40%	37%

**Suposant una densitat de 0,992 g/ml*
Font: Estadístiques del Comerç Exterior

La reducció de la càrrega dels tràfics americans associada al canvi parcial d'orientació en les exportacions de vi, devia afectar un sector navilier català que afrontava en aquests anys un difícil context. La transició de la vela al vapor, la creixent competència internacional reforçada per l'eliminació del dret diferencial de bandera, i les dificultats financeres i industrials per desenvolupar la producció autòctona d'embarcacions a vapor, conduïren a partir dels setanta, a la fi de l'esplendor navilier català que havia marcat bona part del segle. El predomini dels vaixells de bandera estrangera o de la marina d'altres regions espanyoles va tindre efectes dramàtics sobre el sector a Catalunya. Tanmateix, el manteniment dels mecanismes de protecció a la navegació espanyola en les rutes colonials, focus tradicional de les exportacions barcelonines, feu d'aquest àmbit un refugi per a la gran navegació del país i possibilità el sorgiment de noves companyies. En aquest sentit, la contracció dels tràfics físics d'exportació cap a Amèrica suposava un problema afegit a la competència d'altres flotes i a l'obstacle que representaven les dificultats per exportar als mercats europeus, amb les consegüents sortides en llast des del port català (Pascual, 1991).

A més d'això, amb l'esmentat canvi de tendència en els tràfics de vi a ultramar, començà a gestar-se la transformació de la composició del comerç americà del port. La reducció de l'oferta disponible de vins per a l'exportació americana i, especialment per al mercat cubà, central en les relacions exteriors de la ciutat, sembla haver estimulat el creixement dels tràfics en productes molt menys significatiu pel que representaven en termes de càrrega, però caracteritzats per una alta relació valor-volum. Els fluxos de sabó, per exemple, més que es duplicaren i assoliren, a mitjans dels vuitanta una xifra propera als 5,5 milions de quilos; constituent, amb molta diferència, el segon producte de càrrega. Els carregaments d'espelmes es multiplicaren gairebé per 6 en una dècada, mentre que la quantitat de teixits de cotó es triplicava i la de calçat de cuir pràcticament es doblava. Seira poc raonable atribuir aquests canvis en exclusiva a la caiguda dels tràfics de vins. Les dificultats de la indústria i la reformulació de la política comercial imposada sobre les colònies (dos fenòmens relacionats) foren els factors clarament determinants. Però el fet que el creixement en alguns d'aquests renglons s'iniciara ja de manera visible en els darrers anys setanta, abans que aquests factors entraren en funcionament, situa en la reorientació de les exportacions de vi l'inici del procés de canvi en la composició del comerç americà, que la reformulació de la política colonial consolidaria posteriorment.

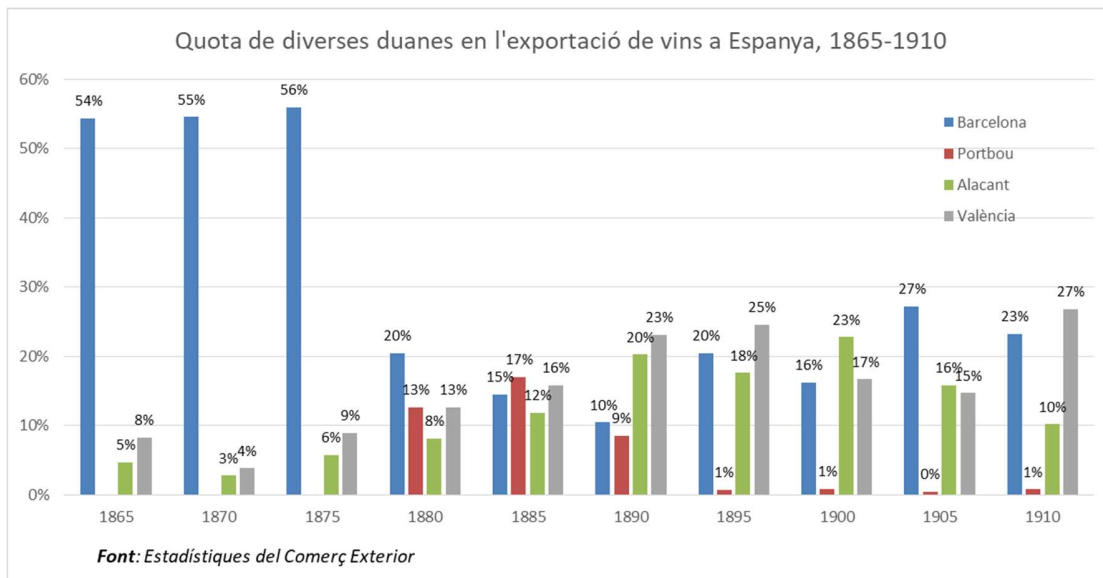
Pel que fa als fluxos de vi des del port cap als mercats europeus, el seu creixement es perllongà només fins el 1880, quan s'inicià un ràpid declivi. Tot i així, en el seu punt mínim de la dècada dels vuitanta, es situaven en nivells altíssims en comparació amb els decennis precedents. La causa d'aquesta tendència contractiva, que afectà les exportacions agregades del port, no és altra que la transferència de gran part del tràfic cap al transport terrestre, un cop inaugurada la connexió ferroviària amb França a través de Portbou. 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 (Pascual, 1988). Però és indubtable que devia ser molt important, ja que aquests foren anys d'expansió generalitzada de les exportacions de vi tant catalanes com espanyoles.

Les conseqüències econòmiques i logístiques d'aquesta nova connexió es traduïren 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, a la segona meitat de la dècada baixà del 60% situant-se puntualment en nivells inferiors al 50%. Després d'una recuperació oscil·lant, a 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, es situà fins la Gran Guerra en nivells lleugerament superiors al 30% del total. Però en aquell moment, per suposat, els condicionats del comerç exterior de vins havien canviat per complet.

El que és evident, vista la transferència de càrrega, és que el ferrocarril va ser altament competitiu i, per tant, no sols facilità les sortides de vi, sinó que degué contribuir a una disminució de les diferències de preu entre mercats d'origen i destinació.⁷³ Tanmateix, els voluminosos tràfics de vi que tant el port de Barcelona, com els de València i Alacant, mantingueren en direcció a Europa (amb quotes conjuntament molt superiors a la de la duana terrestre), posa de manifest que el transport marítim, dominat ja quasi totalment per la navegació a vapor, representà una alternativa sòlida en la canalització d'aquests fluxos. La posició destacada de Portbou es mantingué només al llarg dels anys vuitanta i inicis dels noranta, quan el mercat francès concentrà el gruix de les vendes. Malgrat tot, és clar que el comerç marítim continuà sent la principal via d'eixida per a les exportacions de vi, fins i tot en els anys de més clar predomini de França com a destinació: aquells en què la duana terrestre es mantingué en una posició destacada.

⁷³ Al respecte, veieu Herranz (2003).



La comparació a llarg termini de les quotes d'aquests quatre punts d'expedició (que concentraren entre el 50% i el 70% dels volums exportats al llarg del període) posa de manifest: I) la pèrdua de la posició de clara primacia que Barcelona havia ostentat en les dècades centrals del segle, dominades per les exportacions de vi a ultramar; II) el fet que Portbou vehiculà els tràfics que, en absència d'una situació boiant al mercat francès, tornaren a ser canalitzats en gran part pel port de la capital (presumiblement, cap a Amèrica, en bona mesura); III) l'ampliació dels ports d'eixida, derivada de l'extensió per diverses regions espanyoles del conreu de la vinya i l'elaboració de vins; ja que és raonable pensar que els ports valencians expedien una part significativa de la producció castellana i de l'Espanya interior meridional, a banda de la pròpiament regional. El fet que passada la conjuntura excepcional de les exportacions al país veí, els ports valencians conservaren encara posicions molt destacades té a veure, molt probablement, amb la diversa cronologia de l'expansió de la malura a través de les vinyes del conjunt d'Espanya. També amb una certa diversificació de les exportacions europees cap als mercats atlàntics i del centre del continent (Ayuda i Pinilla, 2002).

Precisament en les possibilitats d'una expansió tan substancial de la superfície conreada a Espanya, el paper del ferrocarril va ser molt més decisiu que en la de l'articulació dels fluxos cap a l'estranger i la integració amb el mercat regulador francès. Entre 1877 i 1889 diverses regions interiors espanyoles ampliaren a gran velocitat la superfície dedicada a la viticultura: a Castella -La Manxa, es multiplicà per 1,4; igual que a Castella i Lleó; a la Vall de l'Ebre (Aragó, La Rioja, Àlaba i Navarra), per 1,8. En el cas català, a banda dels increments a les províncies tradicionalment productores, Lleida veié multiplicada per tres la superfície de vinya, superant Tarragona en l'extensió total de conreu i aproximant-se a Barcelona. En aquest sentit, per tant, el ferrocarril generà les condicions per a l'ampliació

productiva, apropant els mercats de consum i producció. La reducció dels costos del transport terrestre constituïa una condició de possibilitat d'aquesta extensió; sovint a terres caracteritzades, a més, per rendiments en general més baixos que els d'algunes zones de producció tradicional (Maluquer de Motes, 1991).

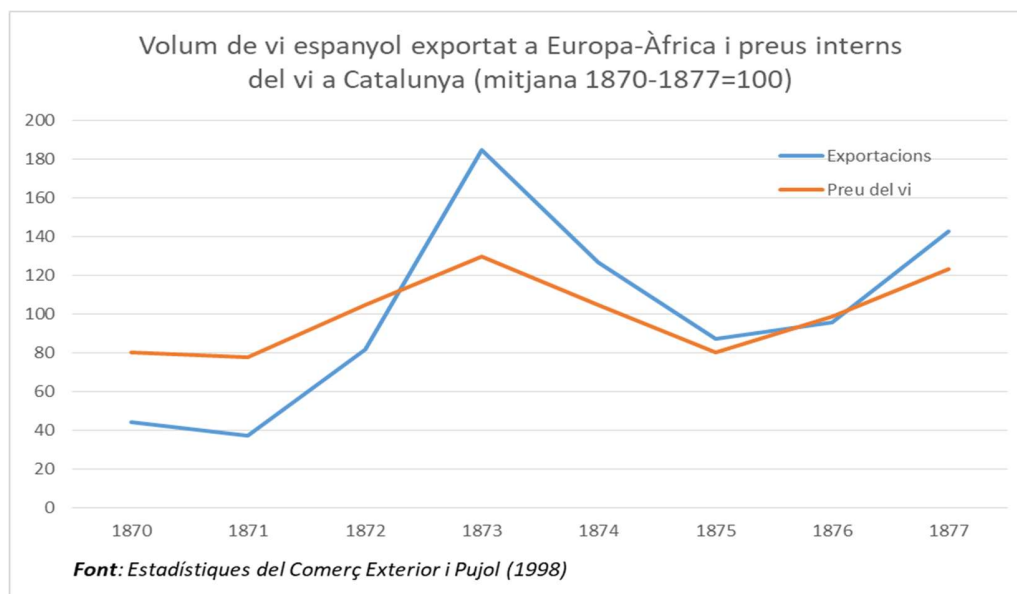
Amb tot, si el ferrocarril i els moderns mitjans de transport jugaren un paper significatiu en el procés de creixement de la producció i les vendes, és evident que no en foren ni molt menys la causa última: els desequilibris en el mercat internacional de vins, estructurat fonamentalment al voltant de la demanda francesa, incidiren de manera determinant, junt amb les ja esmentades dificultats dels cereals. La inserció espanyola i catalana en el mercat mundial de productes primaris prengué doncs la forma d'un solapament entre conjuntures baixistes i alcistes en sectors diferents, que conduïren a una substitució (molt parcial, però gens menyspreable en les seues dimensions i efectes) cap a un rengló altament comercialitzat i allunyat dels patrons previs de producció per al mercat intern i l'autoconsum.

L'expansió de la producció de vins i la seua forta comercialització va ser decisiva també en la definició de l'estratègia de la política comercial i en les pugnes d'interessos al voltant del sistema aranzelari espanyol durant aquest període. Des d'un bon inici, el foment de l'exportació de vi fou la clau de volta de la política aranzelària del règim de la Restauració. Aquesta quedà definida a partir del 1877 en el sistema d'aranzels de doble columna, en combinació amb els tractats de comerç bilateral. L'aranzel de doble columna feia possible l'establiment d'unes tarifes generals i d'altres, més reduïdes, reservades a països concrets. Això permetia l'establiment de negociacions bilaterals per l'aplicació mútua de rebaixes en productes específics de les respectives importacions. La política d'acords comercials bilaterals, de fet, formava part d'una tendència internacional, a escala europea, que donà forma a les relacions multilaterals al continent entre les dècades seixanta i noranta. El seu origen era el Tractat Cobden-Chevalier (1860) entre el Regne Unit i França, que va suposar l'inici del tomb lliurecanvista al continent. En el cas espanyol, l'ús dels tractats com a mecanisme d'estímul a les exportacions i defensa d'interessos econòmics nacionals es definí des de la segona meitat dels setanta com a alternativa oportunista a l'aperturisme unilateral de l'aranzel Figuerola (Serrano Sanz, 1987).

Entre el 1875, abans de la implantació del sistema de doble columna, i els primers noranta, Espanya signà un ampli ventall d'acords i extensions que acabaren abastant la pràctica totalitat dels països europeus. En les negociacions conduents a aquests tractats, la qüestió del vi ocupà sempre una posició central, fet que constituí un dels grans consensos del bipartidisme durant la primera meitat de la Restauració. Així l'encara diputat i futur ministre conservador Francisco Silvela, presentà a les Corts el projecte d'acord comercial amb França del 1877 assegurant: "de tal manera favorecen nuestra industria, principalmente la vinícola, la más importante en nuestros cambios internacionales, que no ha habido una sola voz en España que, al ocuparse de este nuevo pacto, no lo haya hecho en el sentido favorable". Pocs anys després, el 1882, el ministre

d'hisenda liberal, Jose Francisco Camacho, apuntava en relació amb el segon acord amb el país veí: “La idea del Gobierno [...] ha sido favorecer lo que en realidad tenía importancia en nuestra exportación. En ésta, como todos sabéis, nuestro primer articulo son los vinos” (cit. Serrano Sanz, 1987, pg. 42 i 51).

Aquests dos tractats foren, junt amb la llei de relacions comercial amb les Antilles, sens dubte, els més importants del període, tant per les seues conseqüències sobre l'exportació de vins, com per la significació de les contrapartides obtingudes per França. És innegable que el creixement comercial i productiu que va viure el sector, i el grau d'inserció en el mercat mundial de vins, vingué determinat per les rebaixes obtingudes en els aranzels francesos. En absència d'aquestes condicions, és plausible que les exportacions al mercat francès hagueren crescut de manera significativa, i fins i tot que els vins catalans i espanyols hagueren penetrat amb major força als mercats americans, ocupant el buit parcial deixat per aquest competidor. D'altra banda, com he mostrat a l'apartat anterior, les exportacions de vi espanyoles responien en gran mesura a les condicions del mercat francès ja en les dècades anteriors. De fet, com mostra el gràfic, en els anys previs a la signatura de l'acord hispano-francès, les exportacions espanyoles de vi a Europa seguien una evolució paral·lela a la dels preus interns del producte; cosa que indicaria que la demanda francesa i l'evolució dels preus en aquest mercat tenien una considerable influència sobre aquells.



Ara bé, tant la caiguda de les exportacions italianes a França en el context de la guerra comercial entre tots dos països, en la segona meitat dels vuitanta, com els dramàtics efectes de la no renovació de l'acord hispano-francès des d'inicis dels noranta, posen de manifest que l'entramat aranzelari i els tractats bilaterals amb el país veí jugaren un paper

cabdal en el boom exportador (Ayuda i Pinilla, 2002). Conscients de la fortíssima concentració de les vendes en aquest país, i dels riscos de l'eventual recuperació de la producció, tant les autoritats com els grups d'interès lligats al sector buscaren la signatura d'altres tractats que permeteren la penetració en mercats distints i la diversificació de les vendes. Però els resultats foren bastant decebedors.

En el marc d'aquesta estratègia diversificadora, un dels grans objectius dels interessos comercials i vinaters al llarg d'aquests anys va ser l'obtenció d'un acord amb el Regne Unit, que permetera la rebaixa de l'escala alcohòlica en els gravàmens i la consegüent obertura d'aquest mercat, considerant que oferia un enorme potencial. El que es conegué com a *modus vivendi* amb els britànics arribà, finalment, el 1885. Aquest havia estat el principal temor dels interessos manufacturers catalans i despertaria un forta reacció: no és casual que aquest mateix any fóra testimoni de la redacció del Memorial de Greuges, considerada l'acta de fundació del catalanisme polític (Serrano Sanz, 1987).

Els industrials catalans articularen una forta oposició a la política de tractats, especialment als subscrits amb França i el Regne Unit, en la mesura que aquests comportaven, evidentment, contrapartides en forma de rebaixes aranzelàries a les manufactures d'aquests països, que representaven una dura competència per a la indústria del Principat. Les conseqüències negatives foren especialment sentides pel sector llaner, però afectaren igualment a altres rams del tèxtil i de la indústria de béns de consum en general. Si bé a finals dels seixanta la resposta a l'aranzel Figuerola havia generat una forta divisió en els interessos fabrils del país, entre la gran indústria i els empresaris més petits o amb manifestes dificultats competitives, al llarg dels anys vuitanta aquests anaren unificant-se conformant un dels grans pilars del bloc proteccionista, al que tractaren d'atraure els sectors cerealícoles.

És significatiu, en aquest sentit, que en les accions parlamentàries i propagandístiques en favor del lliure-canvi que tingueren lloc en aquests anys, els productors i comerciants catalans tingueren un escàs protagonisme, en comparació amb els d'altres regions (Palomas, 2002). I això malgrat que Catalunya es mantingué en 1877-1889 com la primera regió espanyola per superfície agrícola dedicada a la vinya: amb una quota del 20% i el 22% en els dos anys extrems del període (Piqueras Haba, 2005). En comparació amb altres economies regionals, la catalana presentava peculiaritats que és necessari considerar en aquest sentit. En primer lloc, el fet que, malgrat l'auge exportador a Europa, com hem vist, els mercats americans continuaren tenint un pes molt remarcable en les vendes de vi català a l'estranger. En segon lloc, la diversificació d'inversions, que feia que uns mateixos homes de negocis tingueren interessos en la indústria i la viticultura (a més d'altres sectors) sembla haver estat bastant generalitzada (Garrabou et al. 1992). En tercer lloc, i com ja he esmentat, existien connexions vitals entre la indústria i l'agricultura del país. Com va assenyalar Francesc Valls (2001), l'economia catalana del vuit-cents presentava un difícil encaix en els models teòrics clàssics del comerç internacional, que Ricardo havia exemplificat amb els intercanvis entre un país especialitzat en la producció de vins i un altre en la teixits de cotó. Efectivament, en el cas del Principat, el desenvolupament econòmic avançà de la mà de tots dos. Però aquest fet, potser

anecdòtic, no reflecteix una simple coincidència: com ja he indicat, els vincles tant interns (en termes de demanda de béns de consum, transferència d'inversions, etc.) com externs (com a part d'un complex entramat comercial) eren essencials per a la continuïtat del desenvolupament de tots dos sectors, protagonistes principals del creixement productiu i comercial del segle XIX.

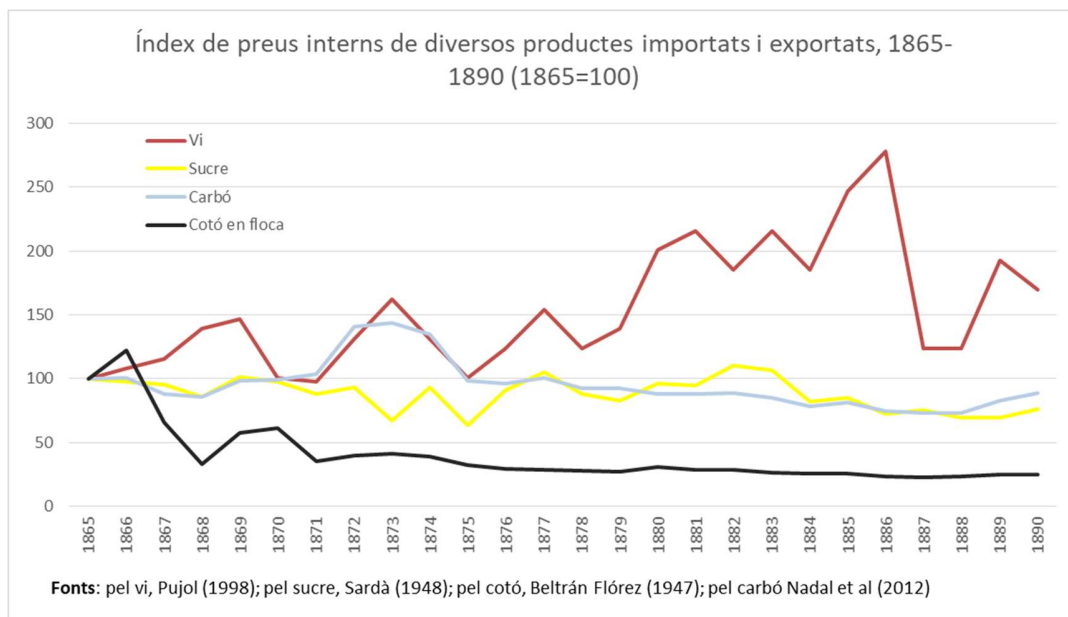
En qualsevol cas, més enllà dels posicionament en les pugnes al voltant del sistema aranzelari, els diversos tractats que impulsaren l'exportació de vi, generaren contradiccions importants en l'economia catalana i, consegüentment, en les seues relacions comercials, com veurem seguidament.

Un darrer aspecte decisiu pel que fa a la política comercial i la centralitat que les exportacions de vi hi tenien, té a veure amb la no renovació de l'acord amb França el 1891-92. Aquest fet suposà un complet punt d'inflexió en la política comercial espanyola. D'una banda, perquè la lògica negociadora seguida fins al moment en l'esquema descrit, conduïa a un reforçament dels aranzels generals (el de la primera columna, aplicats als països amb els quals no existia un tractat vigent) com a mecanisme per fer més atractiu l'acord i obtenir els corresponents concessions. La no renovació del conveni amb França deixà vigent per tant, un aranzel de tarifes molt elevades per a un dels dos principals socis comercials d'Espanya. De l'altra banda però, el tancament parcial del principal mercat, en benefici de la producció francesa i algeriana tingué dues conseqüències cabdals i estretament interrelacionades. La primera, agreujar una situació de sobreproducció latent, que vingué a sumar més dificultats a una agricultura en crisi general. La segona, posar fi a un període d'auge exportador i superàvits en la balança comercial. El retorn dels tradicionals desequilibris en favor del saldo importador constituí una causa afegida de la nova orientació fortament proteccionista que caracteritzà les dècades posteriors, i que conduí a un canvi de lògica en les pugnes entre interessos econòmics nacionals: pressions per increments de la protecció dels diferents sectors productius, sovint amb efectes contraproductius (en la mesura que afectaven l'estructura de costos i la competitivitat d'altres sectors, generant noves demandes de protecció); en una espiral de proteccionisme integral de conseqüències molt negatives per al conjunt de l'economia a llarg termini (Palafox, 1991; Gallego i Pinilla, 1996).

Vistes les conseqüències sobre la geografia de les exportacions barcelonines i sobre l'economia política del sistema aranzelari, és necessari esmentar les conseqüències del cicle de la fil·loxera sobre les importacions del port.

Inicialment, el creixement ràpid i sostingut de la principal partida exportadora del Principat a través de les diverses duanes del país, impulsà el comerç exterior en el seu conjunt, en estimular també la demanda d'importacions. Com he apuntat anteriorment, malgrat el caràcter estructural i l'amplitud del dèficit comercial català amb l'estranger, les exportacions de vi constituïen una via fonamental en el proveïment de mitjans de pagament, de manera que el seu creixement, ja fóra a través del port de Barcelona, del tarragoní o de la duana de Portbou, generà un augment de la capacitat de compra a

l'exterior. Per suposat, a això contribuí, no sols l'expansió dels fluxos de vi en general, arrossegats per la demanda francesa, sinó la sobtada millora de les relacions d'intercanvi, derivada de l'augment dels preus internacionals del principal producte exportat. La comparativa dels preus interns del vi amb els de partides destacades de les importacions, com el cotó en floca, el carbó o el sucre ho exemplifica amb claredat. Si des del 1865 l'evolució relativa havia estat en general favorable al vi, però marcada per fortes oscil·lacions, a partir del 1875 s'inicià un període de més d'una dècada en què els moviments fortament alcistes en les cotitzacions d'aquest producte contrastaren nítidament amb la trajectòria molt més suau i, en general descendent, d'algunes de les partides d'importació més remarcables. La conjuntura alcista es va mantenir fins el 1887, quan els preus interns del vi patiren una fortíssima davallada; però tot i així fins als primers noranta, els preus d'aquest rengló exportador es situaren en nivells superiors als de mitjans dels setanta, mentre els del sucre, el cotó i el carbó cotitzaven per sota d'aquells nivells de partida.



La situació de bonança i l'eufòria econòmica que aquesta situació desencadenà donà lloc a l'episodi de la *febre d'or*: un boom inversor i especulatiu amb epicentre a la borsa de Barcelona i especial protagonisme de les societats bancàries, ferroviàries i navilieres, que conduí al crack financer d'inicis del 1882; deixant tocat de mort, per dècades, l'entramat bancari i financer del país. Aquest període de febre especulativa, que comportà la fundació de fins a vint-i-quatre entitats bancàries a la plaça barcelonina només el 1881 (en paral·lel a les ampliacions de capital del Banc de Barcelona i l'Hispano Colonial, les dues principals societats del sector), respongué a la combinació de factors d'índole

diversa: I) un context polític favorable als grans negocis, determinat per la Restauració Borbònica (1875), la fi de la Tercera Guerra Carlina (1876) i la Pau de Zanjón a Cuba (1878); II) la ruptura de l'equilibri financer a Barcelona, marcat fins llavor per l'apatia i la posició dominant del Banc de Barcelona, amb la fundació de la sucursal provincial del Banc d'Espanya, que impulsà a la baixa els tipus d'interès; III) l'auge exportador de vi i el consegüent increment del poder adquisitiu, els recursos prestables i l'oferta de divises, en contrast amb una situació de creixement lent o fins i tot contracció en la majoria dels altres sectors productius a Catalunya (Tafunell, 1991, Maluquer de Motes, 1994).

Aquest darrer fou, sens dubte, el factor desencadenant de la bombolla financera i de la posterior crisi al sector que, durant la segona meitat de la dècada es combinaria amb la depressió industrial i les creixents dificultats de la mateixa agricultura exportadora. Aquest desequilibri entre sectors, i les seues traduccions financeres, connecta amb alguns dels arguments exposats adés en discutir l'aplicabilitat al cas català de la teoria de la base exportadora. En aquest sentit, si bé a diferència de les dècades prèvies d'expansió de la viticultura i de les vendes a l'estranger, el moviment exportador respongué amb molta més claredat a l'augment de la demanda internacional, més que a factors d'oferta; el context favorable dels mercats externs no generà una dinàmica de creixement vertaderament sostingut i de desenvolupament productiu, donades les dificultats de la resta de sectors per reciclar productivament els beneficis i rendes d'aquest cicle.

L'economia catalana cresqué, almenys inicialment, fruit d'aquest auge. Però travessà també tensions i desequilibris derivats de la sobreoferta de recursos financers, en contrast amb l'escassetat d'oportunitats d'inversió rendible en l'economia real. Que la fase expansiva d'un cicle lligat a l'evolució del mercat mundial per a un producte primari es traduïra en possibilitats de transformació estructural i creixement sostingut, o bé en forts desequilibris interns i especulació lligada a l'excés de mitjans de pagament depenia, per tant, en gran mesura de la capacitat d'absorció de la resta de l'economia. Capacitat que no era completament aliena, per cert, al marc de política comercial, marcada en aquests anys per l'obertura a les importacions estrangeres en la majoria de renglons, com veurem.

Ara bé, malgrat això és innegable que, si més no inicialment, la millora de les relacions d'intercanvi i l'expansió de les vendes exteriors i de la producció de l'agricultura comercialitzada, impulsà de manera decidida les importacions en diversos renglons, tant de béns de consum, com d'inputs productius.

Cicles de les importacions de diverses categories de productes durant l'auge d'exportació vitivinícola					
	Vall 1	Pic	Vall 2	Anys	Amplitud*
Maquinària	1878	1882	1885	7	1,7
Fustes	1879	1883	1885	6	1,9
Ferros i acers	1879	1883	1885	6	1,6
Teixits de llana	1877	1881	1885	8	1,9
Teixits de cotó	1877	1881	1884	7	1,6
Cafè	1877	1881	1882	5	1,9
Cotó en floca	1877	1883	1888	11	1,4
Índex de cotitzacions borsàries	1877	1881	1887	10	2,3
* Valor del pic en relació a la mitjana de les dues valls					
<i>Font : Per les cotitzacions de la Borsa, Estadísticas Históricas de España; la resta, Estadísticas del Comerç Exterior</i>					

Tot i que amb diferències visibles, diverses partides importadores altament rellevants experimentaren una fase d'auge entre 1877-79 i 1881-83, seguida d'una contracció significativa. Destaca sobretot l'amplitud d'aquest moviment cíclic que, en alguns casos comportà que els volums màxims d'importació anual arribaren pràcticament a doblar la mitjana dels punts mínims del cicle en molt pocs anys. Els marcats moviments d'ascens i caiguda es produïren tant en productes estretament lligats al consum intern (espanyol o català), com els teixits estrangers i el cafè, com en aquells relacionats amb la inversió en capital fix. No així en altres renglons significatius no inclosos en la taula, com el sucre, el carbó o els cuirs. Pel que fa al primer, travessà un cicle curt d'ascens (1879-1881) i posterior contracció; i a partir del 1882 va iniciar una fase de ràpid i sostingut creixement en el marc de l'enfortiment de la protecció al comerç colonial, derivat de la nova Llei de Relacions Comercials aprovada aquell mateix any. Quant al carbó, després d'un ràpid ascens entre 1873 i 1877, en què les entrades al port es doblaren, entrà en una etapa de creixement destacable però molt més moderat i oscil·lant (augmentant a un 3% de mitjana anual en 1878-1891). Tant en aquest cas com en el dels cuirs en cru però, cal tenir en compte l'oferta suplementària de les arribades des de Portbou, a les que ja he fet refer

En qualsevol cas, la taula recull un ventall ampli de productes que, més enllà dels moviments complementaris a través de Portbou i, en molta menor mesura, Tarragona, poden ser representatius del moviment comercial i la conjuntura econòmica catalana en la fase alcista del boom exportador.

Tant la fase ascendent com els primers anys de contracció de les importacions, coincidiren a grans trets amb els del cicle borsari. Tenint en compte que, en general, l'activitat industrial era poc dependent del finançament en el mercat de títols (molt centrat en la banca i el sector dels transports), i que tot i l'eufòria especulativa, la construcció ferroviària real tingué un abast relativament limitat en aquests anys (Tafunell, 1991); tot sembla indicar que aquests moviments importadors reflectien essencialment la

conjuntura de l'economia no financera, malgrat que els efectes riquesa derivats del cicle borsari devien tenir efectes, generalment procíclics, en la demanda agregada i l'estat d'ànim empresarial. Aquest cicle i la seua amplitud, per tant, mostren tant els efectes d'arrossegament de l'exportació sobre el comerç exterior, com les seues limitacions, en topant amb les possibilitats de creixement a mitjà termini de la demanda interna i els sectors productius més enllà de la viticultura. Unes limitacions que no foren alienes a la progressiva integració en els mercats internacionals i a l'esmentat context aperturista de la política comercial.

Les importacions cotoneres mereixen un comentari a banda, ja que la duració del cicle importador fou bastant més llarga i similar a l'experimentat per les operacions financeres. També pel fet que la seua evolució era la més clarament relacionada amb l'estat del conjunt de l'economia, donades les dimensions i la centralitat d'aquesta indústria. En aquest cas, l'amplitud del cicle va ser molt menor, sobretot perquè el seu volum "normal" d'importacions era molt elevat i les possibilitats de creixement a curt termini estaven més limitades que en altres productes per la capacitat productiva existent i les dimensions del mercat. De fet, vist en perspectiva temporal, el període 1877-1888 assistí a les oscil·lacions de mitjana duració de major amplitud durant la segona meitat del segle en les importacions d'aquest producte: les caigudes en el marc de la fam de cotó van ser molt més grans, però la recuperació molt més lenta i d'un menor abast relatiu. La davallada de les entrades de cotó en floca a partir del 1883 es va perllongar fins els darrers anys de la dècada, en solapar-se amb la crisi industrial, producte de la creixent competència dels teixits estrangers i dels problemes de l'agricultura cerealista espanyola.

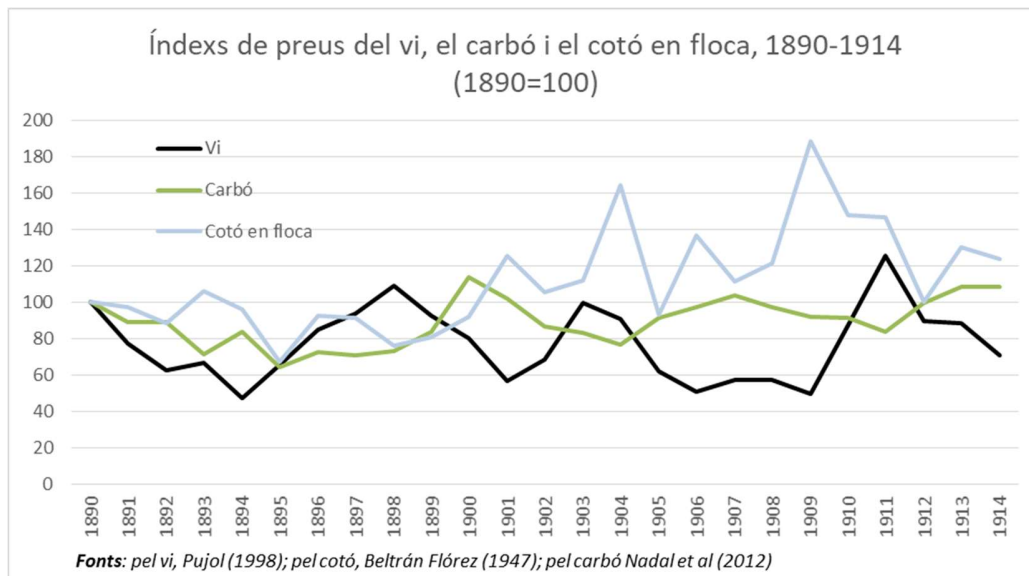
En suma, les xifres per a aquest conjunt de partides evidencien que els primers anys de boom exportador cap a França estimularen clarament les importacions, en paral·lel a un augment de la demanda de consum regional (i probablement també, en altres punts d'Espanya), de la producció i la inversió. Aquests increments, tanmateix, no foren suficients per absorbir la creixent oferta de mitjans de pagament i generaren un desequilibri, perceptible en la inflació de les cotitzacions borsàries i la hipertròfia bancària i financera d'aquests anys. Més que una bombolla completament desconnectada de la conjuntura de l'economia real, la febre d'or reflectí la bonança i les expectatives derivades de l'increment de la demanda agregada i l'activitat productiva; però al mateix temps, traduïa una situació de sobreacumulació, una plèthora de capital i estalvis, que conduí a una fase de creixement molt més intens que el de les importacions de béns de consum i inputs productius. Tard o d'hora el creixement borsari havia de tocar sostre, davant la impossibilitat de transformar el superàvit de la balança de pagaments en una expansió sostinguda de la producció i els beneficis en l'economia real. La fi de la breu eufòria comercial i inversora coincidí amb l'esmentada depressió industrial. Una depressió derivada dels problemes de l'agricultura cerealista, i de la situació de sobreproducció en el tèxtil cotoner, creixentment agreujada per les importacions estrangeres.

De manera que els efectes multiplicadors del sector exportador sobre el comerç exterior en general i sobre la producció interna, malgrat que foren ben perceptibles, tingueren una durada limitada i anaren acompanyats de forts desequilibris. Només el dinamisme de l'activitat constructora a la capital catalana, lligada a l'Exposició Universal del 1888, i la reactivació industrial precipitada pel reforçament del domini comercial sobre les colònies i, posteriorment, el retorn a un fort proteccionisme foren capaces de reactivar completament producció, inversió i comerç importador en els darrers anys de la dècada.

8.5 La crisi finisecular i la reestructuració productiva i comercial en l'agricultura catalana

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 una crisi polifacètica i 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 Amèrica del Sud i del Nord i el 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. Però aquest procés de sobreproducció latent no es donà, com hem vist, en un mercat pur o abstracte, sinó que activà estratègies diverses per part dels estats. El canvi en la política comercial francesa respecte al vi seria, en aquest sentit, determinant per agreujar els impactes de l'excés d'oferta i la caiguda de preus a Espanya.

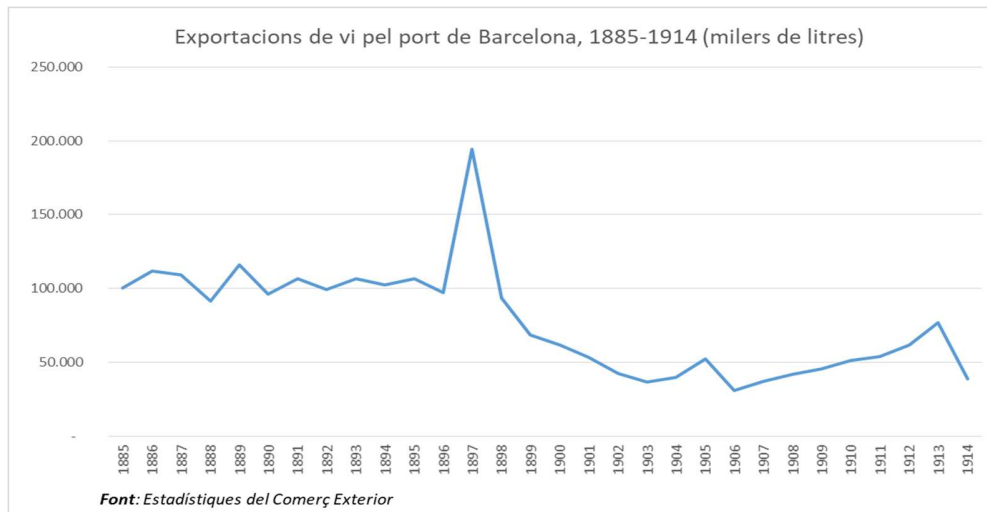
Com hem vist anteriorment, els preus interns del vi a Catalunya havien començat a caure ja des de mitjans dels vuitanta: després d'assolir un màxim el 1886 travessaren una forta contracció, de fins a un 55% en un any, segons l'índex agregat elaborat per Josep Pujol (1998). Tot i les fluctuacions posteriors, de considerable amplitud, 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 hispano-francès contribuí 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; tot i que en aquests moments, l'elevat pes que les manufactures (sobretot els teixits de cotó) havien adquirit en l'estructura exportadora, no permet esclarir fins a quin punt les relacions reals d'intercanvi de la regió es deterioraren. El que sí que sembla clar, i es veurà confirmat per l'evolució dels volums de vi comercials, és que la capacitat de finançament de la viticultura (i de l'agricultura catalana en general) envers la resta d'àmbits i components destacats del comerç exterior es veié molt reduïda.



Tenint en compte que la dècada dels noranta testimonià també la contracció general de les exportacions agregades de la resta d'Espanya, sobretot en el vi i, progressivament, en el sector dels minerals metàl·lics, es desencadenaren clares pressions en la direcció d'un enduriment de la restricció externa que havia de tenir efectes sobre el que era, amb diferència, el principal port importador de l'Estat: Barcelona. Existiren fortes contrarestants que mitigaren, si més no conjunturalment, aquests efectes sobre la capacitat importadora: la fuga de capitals des de les antigues colònies en direcció a la metròpoli, o l'obertura de nous nínxols d'inversió estrangera en les infraestructures urbanes i els sectors més lligats a les tecnologies de la segona revolució industrial, com la hidroelèctrica. Però les contradiccions en el que havia estat el model d'inserció català en l'economia internacional del vuit-cents, conseqüències en bona mesura de l'articulació del mercat mundial d'aliments, havien d'incidir en la trajectòria importadora de les primeres dècades del nou-cents i doncs en la senda de creixement i desenvolupament econòmic.

Pel que fa als volums comercials, les sortides cap a l'estranger pel port de Barcelona ofereixen pocs dubtes respecte a la trajectòria seguida pel que havia estat el principal component de les exportacions del port català. A això caldria sumar-li la ràpida pèrdua d'importància de la duana de Portbou en aquests tràfics, que ja he assenyalat més amunt, una volta el marc extraordinàriament favorable per a les exportacions de vi a França quedà modificat a inicis dels noranta. Les eixides des de Barcelona recuperaren el seu protagonisme en els fluxos regionals de vi amb l'estranger, però en termes de quantitats absolutes, això no es traduí precisament en una fase expansiva. Resulta sorprenent comprovar l'estabilitat que caracteritzà, ja des de mitjans dels vuitanta, aquests tràfics marítims que, en el difícil context dels noranta, només poden explicar-se per la claríssima especialització colonial i americana del port, que he assenyalat de manera repetida. En l'any 1897, s'experimentà una forta expansió que suposaria el cant de cigne del

tradicional comerç exterior de vins de Barcelona, tal i com havia funcionat, a grans trets, al llarg del segle XIX. És possible que les xifres d'aquest any estiguin exagerades o pateixin algun error⁷⁴, però el que resulta inqüestionable és que en aquell any es produí el decisiu punt d'inflexió.



La distribució de les exportacions del conjunt d'Espanya pot oferir alguns indicis sobre l'evolució de la geografia dels tràfics del port. Destaca, en primer lloc, cert estancament de les exportacions a Cuba en els anys noranta i el creixement que, passats els efectes més immediats dels nous aranzels al països sud-americans, experimentaren aquests altres mercats tradicionals del comerç barceloní. També els de la resta del continent, liderats per Mèxic i seguits per Colòmbia, Veneçuela o els Estats Units (puntualment també el Brasil). La independència de Cuba i Puerto Rico afectà notablement aquestes exportacions ultramarines, no solament les colonials. Amb l'excepció d'Argentina, que es consolidà al capdavant de les exportacions en nivells molt similars als d'un mercat cubà que, malgrat la indiscutible contracció que acompanyà la independència (i que s'havia iniciat, de fet, durant la segona meitat dels noranta). Per tant, i respecte al tradicional americà, els tres aspectes més remarcables de les transformacions del tombant de segle són: I) el reforçament inicial de la diversificació de les exportacions, en paral·lel amb la creixent importància de les vendes de manufactures en les relacions amb les colònies; II) la contracció general dels fluxos cap al continent derivada, en gran mesura, de la fi del domini polític sobre les Antilles; III) la consolidació i persistència d'un mercat, l'argentí, que reforçà la seua importància relativa per a les relacions exteriors del port de Barcelona en aquestes dècades (i no exclusivament en allò tocant al vi, com veurem).

⁷⁴ Les quantitats exportades per les diferents duanes quadren amb els totals espanyols, però no es corresponen amb l'augment significatiu de les exportacions de vi a cap país. Tampoc a les colònies antillanes.

Distribució geogràfica de les exportacions espanyoles de vi de taula (en milers de litres) i pes de Barcelona sobre el total (en %), 1891-1910									
	Cuba	Argentina	Uruguai	Resta d'Amèrica	França	Resta d'Europa	Àsia	Total	Barcelona
1891	46.935	11.847	13.259	14.508	930.935	83.041	2.930	1.103.454	9,7%
1895	44.516	20.010	20.613	21.323	367.832	148.768	3.153	626.214	17,0%
1900	26.720	18.230	12.214	13.118	255.298	52.834	3.897	382.310	16,2%
1905	26.920	18.406	7.267	8.095	75.791	53.845	1.578	191.902	27,2%
1910	20.664	19.195	7.700	1.000	132.002	10.236	1.104	221.435	23,2%

Font: Estadístiques del Comerç Exterior

Quant a les vendes espanyoles a Europa, França mantingué la seua primera posició global, sobretot en relació amb aquells vins que eren incorporats a l'elaboració de caldos francesos, per enfortir-ne el color, el sabor i la graduació (Pinilla i Ayuda, 2002). Això, va ser compatible, amb una fortíssima caiguda dels volums exportats a aquest país i amb un esforç inicial de diversificació de les vendes en direcció a altres països europeus entre els que destacaren Itàlia i el Regne Unit, en primer lloc, i Bèlgica i Alemanya a més distància. Aquest procés de diversificació que, com he esmentat, havia estat al centre de moltes pressions dels interessos vinyaters en la definició de la política comercial espanyola, va ser tanmateix limitat i experimentà un clar retrocés a partir del tombant de segle, contribuint per tant al signe advers de la conjuntura general.

La informació publicada en *l'Anuario Estadístico Municipal de Barcelona* des de començaments del nou-cents, permet copsar en quina mesura el comerç marítim de la ciutat participà d'aquesta trajectòria general. En l'esmentada publicació es presentaven dades no exhaustives, però que incloïen les principals destinacions dels tràfics cap a l'estranger des del port de la ciutat. En aquest sentit, els percentatges fan referència a la suma de les quantitats exportades a aquests països; una mostra que, en qualsevol cas, devia recollir la pràctica totalitat de les vendes, pel que sabem a partir de les estadístiques del comerç exterior per al conjunt d'Espanya.

Distribució de les exportacions de vi comú des del port de Barcelona, 1905 (en %)	
França	51,6%
Cuba	26,0%
Argentina	15,8%
Mèxic	2,7%
Itàlia	1,1%
Colòmbia	1,0%
Filipines	0,5%
Uruguai	0,4%
Regne Unit	0,3%
Estats Units	0,3%
Alemanya	0,1%
Puerto Rico	0,1%
Portugal	0,0%

Font: Anuari estadístic de la ciutat de Barcelona

A banda de la persistència d'alguns dels mercats tradicionals de les exportacions de vi català, com Cuba, Argentina i Mèxic, destaca el pes global de França (amb més de la meitat del total) en aquests tràfics. Una característica que modificava notablement la que havia estat l'orientació de les vendes de vi des del port de la capital catalana, a excepció dels primers anys del boom associat als efectes de la fil·loxera a França. Aquest tret encara és més significatiu si es contrasta amb l'evolució de les exportacions espanyoles, ja que, justament el 1905, les vendes a França havien estat especialment baixes. Tot sembla indicar que, la contracció generalitzada de les vendes als mercats americans (a excepció d'Argentina), derivada dels efectes de la pèrdua de les colònies en els esquemes del comerç transatlàntic, reorientaren les exportacions barcelonines de vi cap al país veí. Es trencava així la secular desconexió dels fluxos exportadors del port respecte els mercats europeus. Ara bé, aquesta reorientació cap a Europa va ser limitada: no sols perquè es corresponia amb uns volum d'exportació molt minvats respecte els de les darreres dècades del vuit-cents; també perquè el grau de penetració en altres mercats significatius per a l'exportació vinatera espanyola, com l'italià, el britànic o l'alemany sembla haver estat molt limitat. Vista l'enorme rellevància que adquirí el mercat francès, no ha de sorprendre que els preus interns del vi a Catalunya seguiren des dels anys noranta una evolució paral·lela i estigueren fortament integrats amb els francesos (Pujol, 1984).

Però més enllà dels canvis en relació al tràfics en aquest rengló i a 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 socioeconòmica regional. Especialment, però no de manera exclusiva, en el camp català en el seu conjunt. Aquestes derivades de la crisi vitivinícola es traduïren també en canvis en la composició del comerç exterior del port i en les pautes d'inserció en l'economia internacional.

Els principals efectes interns d'aquesta complexa i conflictiva reestructuració són en general coneguts i han estat molt estudiats. Em limitaré a repassar-los de manera succinta.

En primer lloc, la complexa situació derivada de la combinació entre l'arribada de la plaga i la sobreproducció mundial assentà les bases per a una llarga i sostinguda conflictivitat a bona part del medi rural català. Una pugna que s'articulà en gran mesura al voltant de les formes contractuals i les relacions que regien la producció i la distribució en el sector de la vinya. L'aposta dels propietaris i terratinents per eliminar el tradicional contracte de rabassa morta i el consegüent conflicte rabassaire, constitueixen un dels factors clau per explicar el sorgiment del republicanisme camperol i les seues diverses expressions organitzatives, i s'allargarien fins als temps de la Segona República.

En segon terme, la crisi vitícola impulsà un ampli flux migratori que es dirigí especialment cap a la capital del país i el seu hinterland industrial més immediat. Un èxode rural que havia d'enfortir enormement la macrocefàlia característica de Catalunya i conferir una

centralitat demogràfica i econòmica molt més gran al Pla de Barcelona: passà de representar un 22% de la població catalana el 1887, a prop d'un 29% l'any 1910⁷⁵. Mentre el creixement natural de la població barcelonina al llarg de la segona meitat del segle XIX llarg va ser pràcticament nul, i la taxa de creixement demogràfic del Principat se situà al voltant del 0,5% mitjà anual en 1857-1910, les poblacions que acabaren conformant el municipi de Barcelona en el canvi de segle cresqueren a una taxa mitjana al voltant del 1,7% anual al llarg d'aquest període. El ritme d'expansió va ser bastant sostingut (amb taxes mitjanes pràcticament iguals en 1857-87 i 1887-1910), però des de finals dels vuitanta els factors d'expulsió havien de pesar més que les forces centrípetes del desenvolupament industrial i comercial de la ciutat, contribuint a reforçar el desequilibri demogràfic del Principat. De resultes, per tant, el país i l'economia regional s'articularen en un grau molt més clar al voltant de i en relació a un nucli metropolità central; punt de concentració d'infraestructures, i de les principals activitats comercials, financeres i industrials; node de vies de transport intern i de les relacions exteriors i, fins i tot durant les primeres dècades del segle XX, ciutat més poblada d'Espanya (Nicolau, 1991)

Des del punt de vista de la Gran Barcelona que en sorgí, a més, l'èxode rural amb origen a la resta del Principat tingué efectes decisius des del punt de vista socioeconòmic. Un fort auge de l'activitat immobiliària i de l'expansió urbanística, d'una banda (Tafunell, 1989). De l'altra, també un fort increment de l'oferta de força de treball poc qualificada, que contribuí a reduir els costos laborals en determinades ocupacions i apuntalà la conformació d'un proletariat industrial modern de caràcter vertaderament massiu. No en va, el procés d'immigració de treballadors rurals als nuclis fabrils metropolitans constituí el factor clau en el creixement de la desigualtat de la renda a la ciutat en aquests anys del canvi de segle, malgrat el sorgiment paral·lel d'una capa de classes mitjanes, associades a noves professions o al creixement dels nínxols d'ocupacions qualificades (Brea-Martínez i Pujadas-Mora). El procés de conformació d'un ampli contingent de treballadors en posicions poc qualificades i amb baixes remuneracions hauria de tenir, a més llarg termini, impactes profunds en la peculiar evolució de les organitzacions obreres i sindicals barcelonines (Ealham, 2005).

En tercer lloc, la complexa situació que travessà el sector vinyater donà lloc també 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 els que es combinaren, determinant els patrons de resposta a la crisi vitivinícola. Entre alguns dels més destacats, cal esmentar: I) la tendència descendents 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, tant pel creixement quantitatiu dels estrats populars com de les demandes específiques de les classes mitjanes i altes, 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 en de productes als nuclis urbans de

⁷⁵ Nadal i Benaul (2012)

Barcelona i el seu voltant, al que caldria afegir els avenços tècnics, mèdics i legislatius en l'àmbit de la producció i proveïment d'aliments. Tanmateix, més enllà d'aquests factors ben específics del període i estrictament relacionats amb els efectes múltiples de la crisi agrícola; cal tenir en compte que algunes de les grans inversions en capital social fix realitzades durant les dècades centrals del segle, constituïren la vertadera condició de possibilitat d'algunes de les principals transformacions: el ferrocarril i els canals de regadiu en serien els casos més decisius (Pujol, 2001; Castell, 2001; Pujol i Nicolau, 2005).

En què es concretà la reestructuració productiva del sector agrari català, en directa relació amb el procés d'inserció en el mercat mundial? Podríem destacar 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 intensitat 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 tradicionalment menor: l'horticultura, la ramaderia intensiva en diversos sectors (especialment, el porcí, el boví i el cavallí), els recursos farratgers. El segon, el sorgiment d'una indústria de caràcter relativament en el sector agroalimentari: tant en el processament de diversos productes agrícoles (ja hem fet esment a 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 domèstica (Pujol, 2001).

La moderna indústria agroalimentària, s'orientà essencialment al mercat intern (i especialment al barceloní), i depengué menys dels increments en el poder adquisitiu i la renda per càpita (importants, sens dubte), 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 dintre 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 lactis (íbid.; Castell, 2001).

La següent taula 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 constata, 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 (segons que es després de les dades agregades per a Espanya) en els mercats colonials. Després, al llarg d'aquesta dècada i inicis del segle XX les exportacions es mantingueren en un nivell estable i més elevat que el 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 tripes, 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	Importacions		
	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 amoniac, nitrat i fosfats de cal, 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 circulant. 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 quantios 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 del proveïment d'inputs productius des de l'exterior⁷⁶. 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 1235 tones de farratges; el 1895, 1415; però l'any 1900 havien caigut ja a 197 tones, i cinc anys després en sumaven només 13,5: una caiguda impressionant. Pel que fa al ramat, la seua evolució és més difícil de seguir, per diverses raons: el seu caràcter

⁷⁶ La producció autòctona d'adobs tant d'origen animal, com químic també avançà, però ho va fer amb lentitud i en un grau insuficient. El seu desenvolupament es produïria al llarg del primer terç del segle XX, i especialment a partir de la Gran Guerra (ibid.).

de bé d'inversió (ja fóra 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 les entrades, i el paper de les entrades per Portbou o arribades des d'altres regions. Però no hi ha dubte que les importacions tingueren un rol imprescindible en la expansió ramadera i en el procés de substitució de races constatat per Josep Pujol (2001).

Vist en conjunt, per tant, no és difícil percebre un canvi significatiu en la relació que l'agricultura havia jugat amb el complex comercial i el model d'inserció en l'economia internacional catalans; sobretot si es té en compte la ja esmentada caiguda en les vendes de vi a l'estranger en paral·lel a aquests processos. De l'agricultura comercialitzada i competitiva, amb escasses necessitats importadores i molt especialitzada en la vinya i el vi, que havia protagonitzat els tràfics cap a l'estranger, constituint una peça clau de la participació catalana en el comerç internacional; es passà a un sector agrari molt més diversificat, creixentment integrat amb la indústria, orientat al mercat intern i urbà, 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, especialment a mesura que les sortides de manufactures veieren limitats els seus mercats de col·locació per la pèrdua dels dominis colonials més destacats. El tercer vector de les esmentades transformacions en el sector agrari regional, tingué a veure precisament amb la diversificació de les exportacions agrícoles.

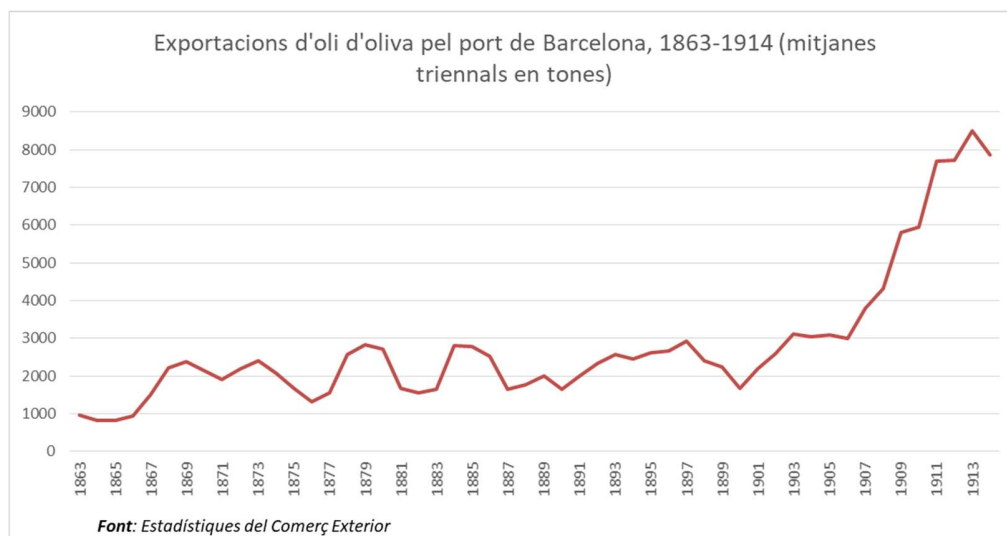
Tot i la clara contracció de les vendes, el vi no perdé la seua posició tradicionalment destacada en l'estructura de les exportacions pel port de Barcelona. En termes de valor, el 1895 es situà en tercera posició dintre de les categories exportades, davant l'ascens dels teixits i el calçat de cuir, i el 1910 tornava a ocupar el segon lloc, per darrer 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 aquella que havia caracteritzat el port a mitjans de segle, com hem pogut veure en capítols anteriors. 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 total, sempre segons les estadístiques oficials. Això indica que, malgrat la profunda crisi del sector, el producte que havia liderat l'expansió comercial del port des del costat exportador conservà una gran rellevància, sobretot si es té en compte l'estancament i fins i tot caiguda de les exportacions totals en els anys previs a la Gran Guerra. De no ser per la sorprenent persistència d'aquesta partida tradicional de les exportacions, i malgrat la caiguda en els volums totals comerciats, les vendes a l'exterior del port, i amb elles la posició de la balança comercial catalana amb l'estranger, haurien empitjorat molt més.

El sector vitivinícola tractà de fer front als efectes combinats de la malura i la depressió dels mercats per diverses vies: el creixent pes dels coneixements tècnics (botànics, agronòmics, químics) i la divulgació científica en el tractament de la vinya i l'enfocament de la producció; el sorgiment d'un ampli moviment cooperatiu en els cellers; els exigents

i arriscats processos de replantació amb ceps americans, o fins i tot el viratge cap a nous nínxols de major valor afegit o que feien possible una diferenciació clara del producte. Aquest darrer seria el cas per excel·lència de l'elaboració i comercialització de cava, que experimentà en aquests anys un procés de ràpid creixement i aparició de les primeres grans marques i empreses. La crisi del sector, per tant, si bé incidí en una clara caiguda de la producció, la superfície destinada a la vinya i les vendes exteriors, no derivà ni molt menys en la seua completa decadència o substitució. L'esmentada introducció de fertilitzants, pesticides i maquinària també formà part d'aquest procés de tecnificació i modernització amb què el sector tractà d'adaptar-se a les noves condicions competitives.

Però a banda d'aquesta pervivència del vi, en les exportacions pel port de Barcelona s'obriren pas altres categories que, tot i que en cap cas constituïen 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. Es tracta de l'oli d'oliva i dels fruits secs.

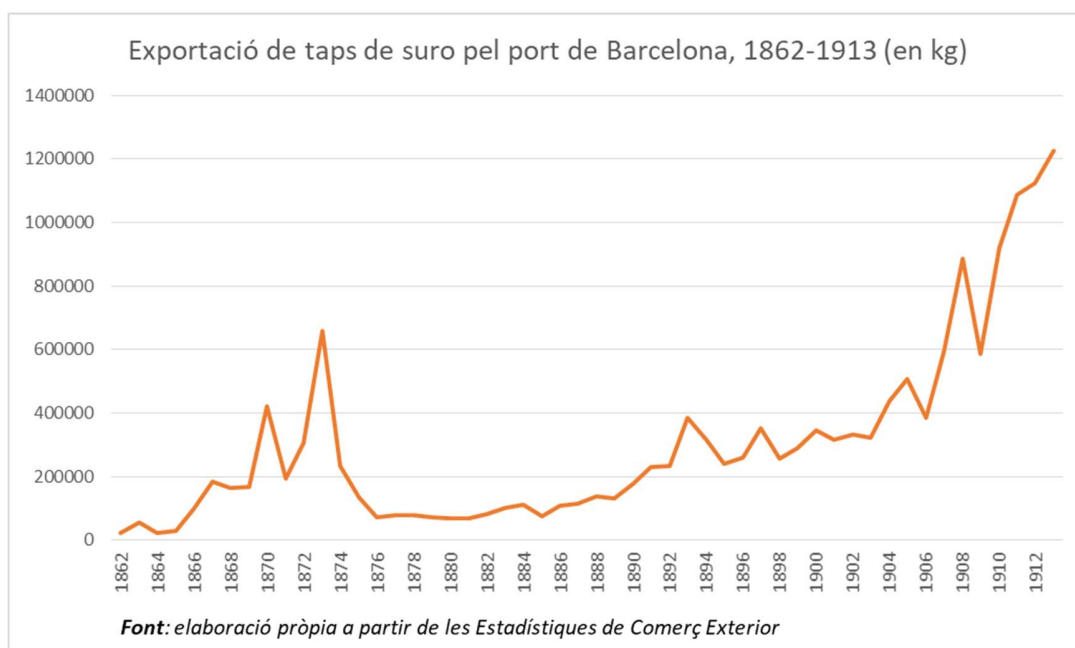
Pel que fa al primer, havia format part des de ben antic del paisatge agrícola del Principat (no en va formava part de la tríada de conreus típics de l'agricultura mediterrània, junt all vi i el blat). Tanmateix, no havia constituït un sector especialitzat i suficientment dinàmic. Les oliveres ocupaven sovint, a mitjans de segle, espais marginals o complementaris en parcel·les destinades a altres conreus. La producció d'oli estava poc homogeneïtzada i no era de gran qualitat, i s'orientava en bona mesura a usos no alimentaris: com a combustible o greix per a maquinària, entre altres. Per això mateix, l'aparició d'altres olis vegetals i sintètics, lubricants químics i d'origen mineral, durant el darrer terç del vuit-cents afectà nítidament les vendes (Maluquer de Motes, 1998). No seria fins els 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 major qualitat destinada 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 a 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 suposar un 3% del total a un 68%. A Tarragona, el canvi fou menys accelerat, però igualment molt perceptible: en el mateix període es passà d'un 0,3% a un 26,6% de premses hidràuliques sobre el total (Ramon-Muñoz, 1999).



Aquestes tendències estigueren clarament associades al creixement absolut i relatiu de les exportacions als mercats internacionals. Així, tot i que, en termes de valor, durant les dècades centrals del segle, l'oli d'oliva havia estat un dels primers productes d'exportació pel port de Barcelona; això es degué en gran mesura a una composició molt concentrada en les vendes de vi, i 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, a grans trets, estancats durant la segona meitat del segle XIX. Amb el tombant de segle, en canvi, 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, el que es correspon amb un creixement mitjà anual proper al 12%. L'any 1910 es 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 els sortides d'aquest producte. Tarragona es situava en primera posició, amb més de 12 milions de tones, i seguida de prop per Màlaga. La qual cosa confirma la rellevància creixent del producte en l'agricultura exportadora catalana en el seu conjunt.

Un altre sector tradicional de les activitats de transformació de productes agraris (en aquest cas forestals) que experimentà una notable expansió des de finals del vuit-cents en les relacions comercials catalanes va ser el del suro i, especialment, els taps de suro. La concentració en terres gironines del gruix de la superfície surera i de les activitats manufactureres associades va fer que Barcelona no fóra 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 augmentat 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 afirmant-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 1910⁷⁷.



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 es 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 es superaren els nivells assolits tres dècades abans. El 1910 conformaven la cinquena partida en importància, en termes de valor, dintre 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 la pèrdua dels mercats colonials.

Les dades del *Anuario Estadístico Municipal* del 1905 reflecteixen la diversitat en la distribució de les exportacions de l'oli i els taps de suro per països; tot i que cal advertir que, en aquest segon cas, el reduït pes de França respon a la importància dels tràfics directes a través de les duanes gironines, tant marítimes com terrestres. La taula palesa

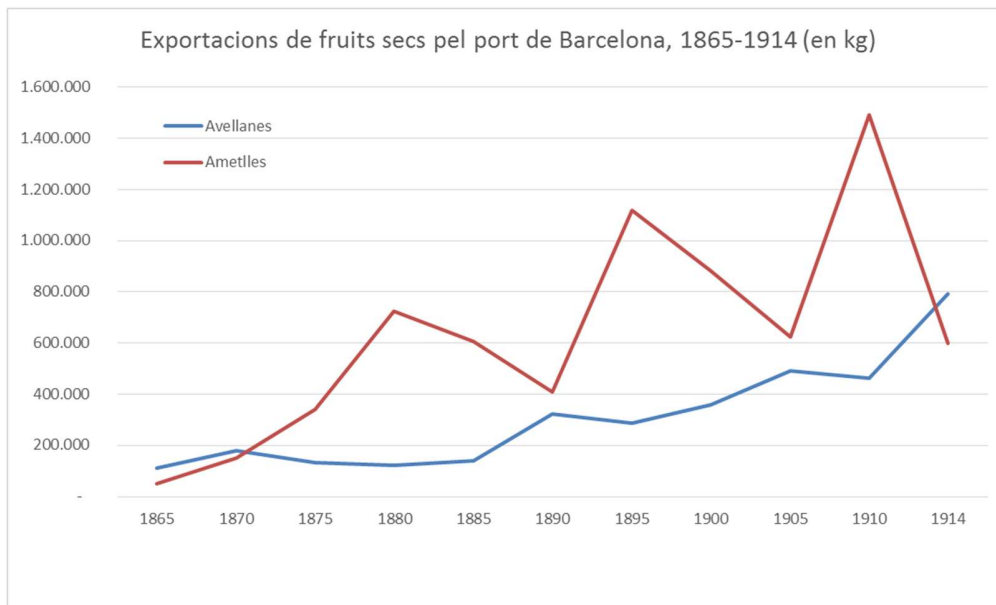
⁷⁷ Sobre la indústria suro-tapera, veieu Sala i López (1998).

el fet que 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'exportació. Tanmateix cal destacar la presència d'altres mercats americans d'importància. Sorpren 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 productes, d'una estructura de relacions amb característiques i abast ben diferent de les tradicionals vendes de vi, respecte a les quals suposaven una notable diversificació i connexions amb països molt diversos tant a Europa com a Amèrica.

Distribució de les exportacions d'li i taps de suro des del port de Barcelona, 1905 (en %)		
	Oli	Taps de suro
Argentina	36,8%	5,6%
França	18,4%	4,6%
Uruguai	17,4%	0,7%
Cuba	12,0%	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%
<i>Font: Anuari estadístic de la ciutat de Barcelona</i>		

La darrera partida agrícola destacable en relació als 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 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 als 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 a fins a l'esclat de la guerra. En aquest cas, la seua rellevància en termes de valor era molt més limitada; però 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·loxera 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 generà 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; trastocant, de passada, el funcionament de l'economia regional i la posició de les activitats agràries en la mateixa. De l'altra, activà un procés de diversificació i modernització, molt més intensiu en inputs productius, importants en bona mesura, i més clarament orientat al mercat urbà barceloní; en paral·lel a la transformació dels patrons de consum i producció (formació de cadenes regionals i d'un conglomerat industrial agroalimentari). Per últim, estimulà 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, en desaparèixer les condicions extraordinàries que havien permès l'auge de l'exportació manufacturera a finals del vuit-cents.

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

absent de contradiccions i dificultats. La conflictivitat sostinguda al camp, i l'agudització de les tensions al cinturó industrial i urbà derivat 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, a excepció dels teixits de punt (com veurem). Això havia d'afectar al potencial de creixement d'un comerç exterior català dominat per la demanda d'importacions, lligades al consum urbà i les necessitats del complex fabril, i caracteritzat per una situació permanentment deficitària.

8.6 Conclusions

El sector vinater constituí al llarg de pràcticament tota la segona meitat del segle XIX el principal component de les exportacions catalanes i, com a tal, una peça clau de les relacions exteriors articulades per Barcelona i el seu port. Conformà, per això mateix, una base exportadora per al desenvolupament productiu i comercial del país, en proveir de recursos financers, mitjans de pagament, retorns i ser la base de la formació del mercat de consum regional.

Ara bé, aquest paper de tracció no sorgí d'una simple resposta automàtica al creixement de la demanda exterior, ni derivà de mecanismes purament econòmics. Al contrari, derivà de la necessitat d'afrontar les dificultats d'una agricultura dependent del mercat i obligà a trobar espais i estratègies de col·locació de l'excedent agrari. Els seus efectes positius es materialitzaren a través de formes concretes de distribució dels beneficis i la propietat (en favor de la formació d'un ampli mercat de consum popular) i depengueren de les connexions amb altres desenvolupament sectorials, tant a l'intern de l'economia catalana, com en el seu complex comercial a mitjana i llarga distància. En aquest sentit, també, la protecció estatal del sector industrial que liderava les transformacions socioeconòmiques al país, constituí un factor decisiu per tal que, a diferència d'altres regions que travessaren booms exportador de productes agrícoles, els beneficis de la base exportadora es traduïren en inversions, expansió de les capacitats productives i aprofundiment dels canvis socioeconòmics.

La trajectòria del comerç català i barceloní en la dècada posterior a l'inici de l'auge de les exportacions franceses constitueix una bona prova en aquest sentit. El creixement dels preus i les vendes de vi, davant les dificultats de la indústria (agregades per la competència estrangera en el marc dels tractats comercials) va derivar en forts desequilibris, especulació i importacions de béns de consum. Si bé permeté també, inicialment, incrementar les entrades d'inputs productius no donà lloc a un cicle virtuos

de creixement en la resta dels sectors ni a impulsos sostinguts d'aquestes importacions. Més bé contribuí a agreujar la situació de crisi que la posterior caiguda dels preus i les vendes generalitzaria a altres sectors.

La integració en el mercat internacional de vi prengué inicialment la forma d'influències de caràcter indirecte en un escenari de mercats relativament fragmentats. Barcelona orientà des d'un bon inici les seues exportacions vinateres cap a ultramar, on factors com els contactes lingüístics i culturals, però sobretot, el domini colonial espanyol sobre les Antilles, generaren un espai privilegiat d'exportació. En aquest esquema, les exportacions canalitzades pel principal port català semblen haver respost més a les oportunitats de beneficis extraordinaris que a les pressions competitives a la baixa: s'orientaven a mercats allunyats però que oferien oportunitats de majors beneficis, però responien clarament a les fases alcistes als mercats europeus. Donada la forta especialització de la ciutat en el comerç americà, aquests mecanismes de compensació prenen també la forma de transferències entre ports. Especialment amb un port de Tarragona que, almenys en les dècades centrals de segle, canalitzava el gruix de les vendes de vi del Principat als mercats europeus.

La integració completa del mercat del vi respongué menys a la reducció de barreres de transport i aranzelàries (factors sens dubte importants, en vista dels dramàtics impactes de la ruptura dels acords comercials hispano-francesos en 1891-92) que als forts desequilibris entre oferta i demanda en el principal mercat nacional del producte: la forta caiguda de l'oferta inicial, derivada de la plaga, incrementà els preus a curt termini i la producció vinatera a Catalunya, Espanya i un ampli ventall de nous països productors, a mitjà i llarg termini. Els efectes, a mesura que la producció francesa es recuperava foren una sobreproducció estructural de llarga durada a escala mundial, marc en el qual cal situar les reaccions proteccionistes franceses (i espanyoles) i fase culminant de la crisi agrària finisecular al Principat.

Davant la depressió agrícola, agreujada per la necessitat de replantació de les vinyes, el camp català respongué reorientant el seu sistema comercial. L'expansió i transformació del mercat de consum de Barcelona, l'emergència de la indústria alimentària i la tecnificació de l'agricultura el van fer molt més dependent de les importacions d'inputs i en canvi molt més orientat al consum intern. Això suposà un canvi substancial en la posició que l'agricultura comercial, i sobretot la vinatera, havia jugat durant més de mig segle en les estructures comercials del país. A inicis del segle XX aquestes es caracteritzaven per una major presència de manufactures en les exportacions, i per una diversificació dels productes primaris col·locats als mercats externs i també per una ampliació de la geografia de les vendes, que permeteren compensar la caiguda dels vins (malgrat tot, un dels principals renglons de les vendes a l'estranger). Aquesta transició que havia de donar lloc a canvis productius i organitzatius molt rellevants, i a una superació dels models d'especialització del segle XIX, distà molt de ser suau o harmònica:

estigué marcada per la conflictivitat al camp, l'èxode rural i els seus impactes sobre Barcelona, i l'agudització de la depressió agrària a Espanya que sustentà el gir proteccionista i nacionalista en la política comercial de les dècades posteriors.

9. COMERÇ INDUSTRIAL I INTEGRACIÓ DE MERCATS

9.1 Indústria i globalització comercial

L'expansió dels ports i el comerç marítim a Europa durant la segona meitat del segle XIX anà de la mà de la formació i creixement de nuclis industrials, que molt sovint constituïren l'hinterland d'alguns dels nodes més destacats d'aquests intercanvis marítims. Liverpool, el segon port europeu per darrere de Londres pràcticament fins el tombant de segle, degué la seua explosió comercial, i el creixement físic i infraestructural del port, al desenvolupament productiu de Manchester i el Lancashire, centres fabrils del "taller del món". Això anà també lligat, per suposat, al correlatiu creixement del comerç colonial i dels vincles amb l'economia de plantació dels estats meridionals d'Estats Units. Però aquests desenvolupaments eren indestriables de la formació del gran pol manufacturer britànic. D'altra banda, ports carboners, com el de Cardiff, Glasgow o Newcastle, tingueren en una indústria bàsica, com la mineria de carbó, connectada amb la demanda fabril, ferroviària i naviliera d'altres regions i països, la força motriu de la seua expansió (Sharpless, 1976; Montanari, 1989; Le Bouedec, 2006).

Més enllà de l'economia líder, la consolidació de la façana marítima nord-atlànica al continent, que havia de desbancar de la segona posició el port anglès a les darreries del XIX, constituí també un procés indissociable de la creixent puixança fabril de l'Europa centre-occidental. Els hinterlands industrials francès, belga i, sobretot alemany, aportaren la força d'arrossegament per a la ràpida ampliació i actualització de les instal·lacions portuàries, resultant en un potent sistema portuari des de Le Havre a Hamburg, passant per Anvers (Vigarie, 1998).

Per suposat, 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, Nova York o Marsella desenvoluparen activitats industrials i nuclis manufacturers, 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, i primer eix del comerç marítim de l'època, el seu paper *d'entrepôt* mundial junt al dinàmic mercat de consum urbà-metropolità i nacional, constituïren estímuls molt més decisius. Nova York estigué estretament lligada al paper exportador: especialment en la fase d'auge dels fluxos de cereals americans cap a Europa, al darrer terç de segle; també al desenvolupament del mateix mercat urbà i regional. En el cas marsellès, des de la primera meitat del segle XIX, el model de comerç portuari havia combinat tant l'especialització més pròpiament mercantil com els vincles amb l'entorn productiu manufacturer. Però l'expansió de la segona meitat del segle tingué en el comerç colonial amb Algèria, la resta del Magreb i diversos territoris africans, a més de la posició de

relativa primacia sobre el comerç mediterrani les seues bases de creixement més sòlides (Marnot, 2011; Osterhammel, 2015; Hobsbawm, 1982).

A això caldria afegir 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, Mumbai, 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 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; la reestructuració geogràfica de la producció mundial (Ducruet, 2015; Le Bouedec, 2006).

La literatura recent sobre història marítima i geografia portuària ha posat èmfasi en la ruptura que l'expansió i consolidació de la industrialització tingué, tant per a explicar els tràfics marítims (la seua composició, concentració i creixement) com la mateixa metamorfosi dels ports: immersos en una dinàmica de competència internacional, guiada per la innovació i la inversió en infraestructures (Marnot, 2011).

El debat historiogràfic sobre el caràcter *revolucionari* de la revolució industrial és antic, però s'ha mantingut viu a partir de nous arguments i aportacions empíriques en temps recent. Osterhammel (2015) considera, de fet, aquesta qüestió un dels debats més rellevants, encara no completament resolt, pel que fa a la història econòmica del llarg segle XIX. Diversos autors han aportat noves valoracions sobre el creixement econòmic britànic durant les primeres dècades d'industrialització, concloent que els ritmes i la regularitat de l'expansió econòmica van ser molt menys sorprenents i sobtats del que s'havia considerat tradicionalment (Crafts i Harley, 1992). Tanmateix, el fet que els sectors pioners pel que fa a les noves formes productives i tecnologies tinguessin un pes quantitatiu inicialment baix, podria ser l'explicació principal d'aquest efecte estadístic: el seu creixement diferencial no podia impactar més que marginalment en l'expansió de l'economia en el seu conjunt fins que no adquiriren unes dimensions relatives molt més determinants. Això, junt amb la forta impressió que la nova realitat fabril causà en els coetanis, i les implicacions econòmiques a llarg termini (en termes de superació de trampes malthusianes, salts de productivitat i transformacions tecnològiques) donen força a la imatge de ruptura, cap a un creixement "modern" de caràcter intensiu i sostingut (Clark, 2005, 2007, Findlay i O'Rourke, 2009; Allen, 2013).

Per això mateix, probablement el fenomen més decisiu de la nova economia internacional que va anar obrint-se pas al llarg del vuit-cents, i especialment en la segona meitat de la centúria, va ser el procés de reestructuració productiva global sota les regles del nou capitalisme industrial. El ràpid declivi de les manufactures rurals tradicionals (tot i la resistència de la petita producció i l'artesanat en molts sectors); la concentració a l'Europa Atlàntica i Central, regions d'Amèrica del Nord i, posteriorment, el Japó del gruix de la producció industrial i dels sectors de major productivitat; la formació de potents pols d'alta

concentració de capital, tecnologia i treball va avançar en paral·lel a la integració del mercat mundial. El seu correlat fou la consolidació d'una nova divisió espacial del treball a escala mundial, que interconnectava diverses regions del planeta a partir d'una jerarquia de processos productius (Beckert, 2016).

Tot i així, la relació entre industrialització i comerç global ha rebut una atenció comparativament menor en l'anàlisi dels processos d'expansió comercial i integració econòmica internacional. S'ha valorat escassament, per exemple, el fet que la difusió geogràfica del sistema fabril des d'Anglaterra cap a l'Europa continental, que es produí a partir dels anys trenta (Hobsbawm, 2014a), coincideix aproximadament amb algunes de les perioditzacions proposades per a la primera globalització (Fouquin i Hugot, 2016). Mentre que la fase d'intensificació de la inversió i la productivitat, associada a la Segona Revolució Industrial, es solapà amb el període de major obertura comercial i convergència de preus a partir dels anys setanta del segle XIX. L'explosió dels tràfics internacionals de matèries primeres i aliments, indestriables de la demanda industrial i del canvi estructural en la població activa de les economies avançades, s'ha associat essencialment a les millores en les tecnologies de transport i l'organització del comerç, que haurien permès abaratir la seua circulació. Els efectes de la creixent productivitat sobre els preus de les manufactures i, per tant, les possibilitats d'ampliació del consum global que en derivaren han tingut una prioritat explicativa menor en comparació amb l'estretament dels diferencials de preus entre zones productores i consumidores. Una explicació possible és que la rellevància del rol de la revolució industrial i la seua difusió en el creixement del comerç es done simplement per fet o es considere una obvietat. En aquest cas però, sorprèn el fet que no se li sol atribuir un paper destacat en els models explicatius de la primera globalització. Alguns autors han considerat que els increments de la productivitat, el creixement econòmic o la mateixa força transformadora de les noves formes de produir, contribuïren al creixement dels intercanvis; però en general amb un rol secundari respecte les reduccions dels costos de transacció (Jacks, 2005; Findlay i O'Rourke, 2009). Allen (2013), per la seua banda, ha considerat la relació inversa: com els cicles d'auge dels intercanvis mundials anteriors al segle XIX, estimularen la substitució de treball per maquinària (i d'energia animada per energia inanimada) en el Regne Unit, fonamentalment a partir del darrer terç del set-cents⁷⁸.

Amb tot, el rol limitat atribuït als processos de canvi econòmic al si de les economies industrials em sembla poc satisfactori a l'hora d'interpretar el cicle de creixement comercial del port de Barcelona. L'objectiu d'aquest capítol és precisament dilucidar les relacions entre industrialització i comerç exterior del port català, al llarg de la segona meitat del segle XIX llarg, coincidint amb el període de consolidació industrial. Em centraré, per tant, en aquells estímuls cap a la integració derivats del desenvolupament productiu i del model específic d'industrialització; però també, en menor mesura, en els efectes de la reducció de les barreres al comerç; així com en les contradiccions que es generaren entre totes dues dimensions: desenvolupament industrial i mercats exteriors.

⁷⁸ Martínez-Galarraga i Prat (2016) han aplicat també de manera satisfactòria l'esquema explicatiu d'Allen als inicis de la industrialització a Catalunya. En tot cas, la qüestió escapa a l'abast temporal i temàtic d'aquest treball.

Per raons d'espai i de simplicitat dels arguments presentats, no és possible ni convenient oferir una reconstrucció detallada de la història industrial catalana en aquestes pàgines. Tenint en compte, a més, que la relació entre comerç exterior i indústria ha aparegut de manera recurrent en diversos capítols anteriors, em centraré fonamentalment a presentar uns pocs arguments al voltant d'aquest lligam, de manera sintètica, i des de la perspectiva del llarg termini.

9.2 Model d'industrialització regional i creixement del comerç exterior

Maluquer de Motes (1998) ha proposat tres grans etapes inicials⁷⁹ 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 crítiques.

1. La primer etapa s'hauria iniciat a la primera meitat del segle XVIII i hauria finalitzat pels volts del 1840. En aquesta, 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 s'assentaren les bases per al sorgiment d'una indústria moderna. El dinamisme de la indústria pionera del cotó, vertader "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, als 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 als anys seixanta i segona meitat dels vuitanta, i expansió exportadora dels sectors manufacturers a partir de finals d'aquella dècada.

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 destacà l'ascens de rames de nou tipus, en general molt

⁷⁹ De fet, es tractaria de sis etapes, però la quarta, cinquena i sisena es correspondrien plenament amb la història econòmica del segle XX (ibid.)

més intensives en capital i tecnologia: energètica, cimentera, química i metal·lúrgica. La pèrdua de les colònies suposà, en molt sentit, 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 del 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 socioeconòmic (Nadal, 1982). Aquesta cronologia resulta significativa perquè la fase d'incipient arrencada industrial coincidí plenament amb l'onada expansiva de la indústria moderna a nivell internacional: més enllà del seu focus originari al Lancashire anglès. Així, segons Hobsbawm (2014a), és precisament durant els anys trenta que es produirà l'emergència d'un conjunt de centres productius de caràcter fabril, encara relativament aïllats, però que representaven el desembarcament a l'Europa Occidental i Nova Anglaterra, de les noves formes organitzatives i tècniques de l'activitat manufacturera.

Entre el tercer decenni del segle i 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 a 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'assajaren també el primers intents d'adopció de la màquina de vapor, entrant en la fase inicial d'un procés d'industrialització menys impressionant i de caràcter més gradual (Maluquer de Motes, 1994, Benaul, 1991).

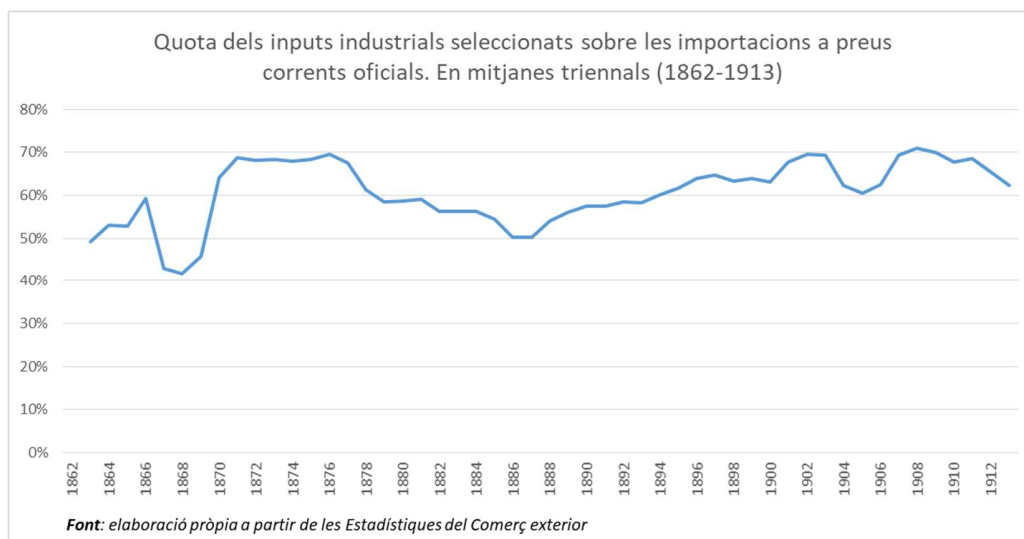
El segon terç de segle veié també consolidar-se un nou patró de relacions externes, articulades en gran mesura sobre els tràfics cotoners, que havien de constituir la principal partida d'importació al llarg de tota la centúria. El comerç exterior del país, quedà així associat de manera molt clara a l'adquisició de la principal matèria primera de la indústria líder. Com han explicat Fradera (1987) i Valls (2003), i he pogut recollir en altres punts d'aquest treball, els estímuls comercials i la reconfiguració del sistema d'intercanvis

marítims, impulsat per la necessitat de donar sortida a la producció vinícola, constituïren un impuls decisiu per al desenvolupament del sector fabril en les seues primeres fases. Això, per suposat, no era aliè a les transformacions que en les dècades prèvies s'havien produït a l'economia catalana. En tot cas, és difícilment discutible que, una vegada 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 (Carreras i Yáñez, 1992).

Malgrat que no comptem amb 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 cinquanta (Nadal, 1982). 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 que 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. 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. En ell 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 vegetals; 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.



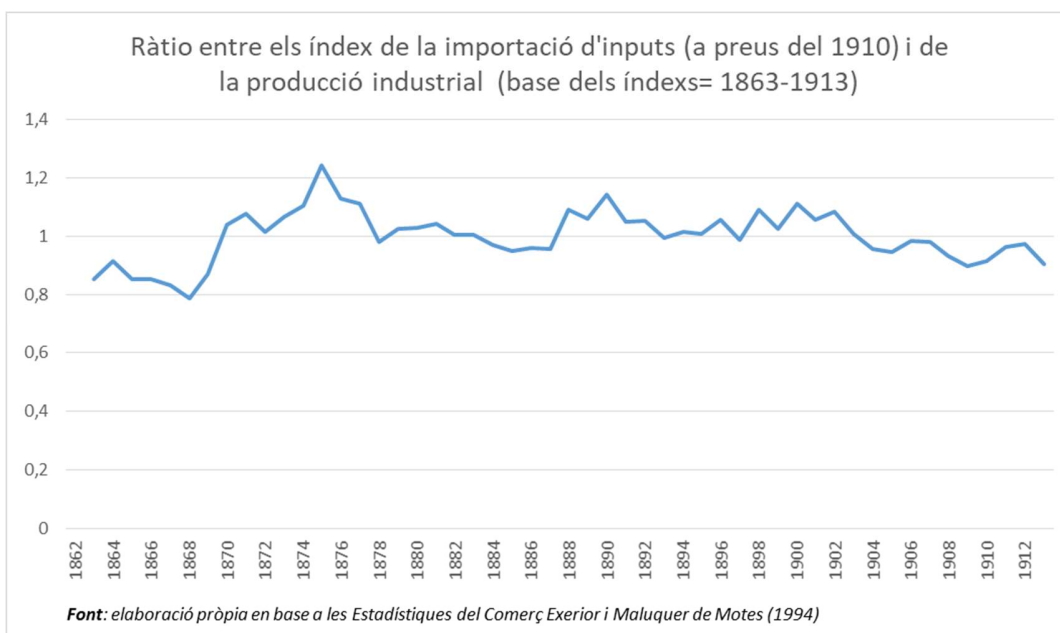
La trajectòria seguida per les importacions orientades al consum productiu estigué marcada per un fort ascens des de finals dels anys seixanta, en el context de reducció dels costos aranzelaris i recuperació de l'oferta de cotó en floca. Posteriorment, des del 1876-78 experimentà una forta contracció 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 bastant més baixos que els arribats per via marítima a la capital), i de manera molt destacada, la llana. A això, cal afegir-hi la situació de crisi industrial que marcà els anys 1884-1888, a la que m'he referit breument en capítols anteriors. 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, a 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

(Maluquer de Motes, 1994). 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.

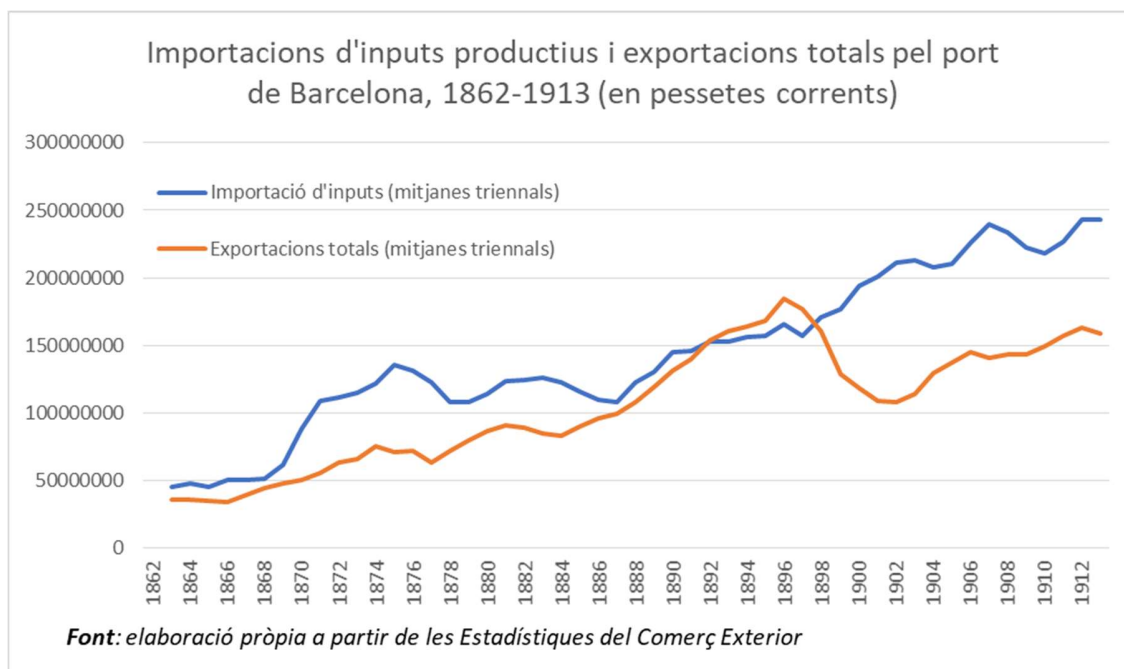
És evident, per tant, que una proporció molt significativa del comerç exterior del port responia de manera prioritària als ritmes i la trajectòria seguida per la indústria. Aquest no n'era l'únic condicionant, en el curt i mitjà termini. Però el creixement del sector secundari i l'expansió del comerç d'importació seguien 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 posa de manifest. S'hi observa, com a principals excepcions, 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 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 s'exceptua el major ritme adquirit per les importacions a finals dels anys vuitanta. 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 a notar és la tendència a la baixa de la ràtio entre tots dos indicadors des d'inicis del segle bé. És possible que això reflectira una certa reducció de la dependència exterior del complex productiu, lligada a l'ascens de noves rames 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 els mercats exteriors. Dependència que abastava des del combustible i les matèries primeres a béns intermedis i d'equip. Les raons de fons eren senzilles: Catalunya s'adaptà plenament als esquemes d'industrialització regional basats en l'expansió del mercat interior, no en la dotació de recursos naturals. De fet, es podria dir que el model de desenvolupament progressà contra la seua *primera naturalesa* ("first nature"), exceptuant un avantatge geogràfic de caràcter estratègic, com era 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 dintre del mercat espanyol fins el tomb que suposà l'arancel Figuerola (Benaül, 1991). 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 distància (Beckert, 2016).

La dependència de la indústria respecte el comerç exterior, no era conseqüència exclusiva d'aquestes condicions bàsics sobre el combustible i les matèries primeres: la importació de maquinària i productes químics, expressava també el seu retard relatiu i la consegüent dependència respecte les economies industrials més avançades. Tot i que el creixement del sector cotoner va estimular el sorgiment d'empreses del ram de la metal·lúrgia, com l'Espanya Industrial, aquesta tingué un escàs paper en el proveïment de béns de capital fins ben entrat el segle XX (Deu i Lonch, 2008).

El model de creixement industrial orientat al mercat interior, generava desequilibris de caràcter estructural donades les dificultats exportadores de l'economia catalana i, en concret, del sector manufacturer. A excepció del període d'auge exportador a les colònies, a finals del vuit-cents, de fet, la importació d'inputs per a la indústria superà en tot moment en valor les exportacions, segons les estadístiques oficials. De manera que el dèficit permanent que caracteritzà el comerç exterior del port al llarg del període estudiat era, en gran mesura, fruit del mateix creixement. Cosa que generava una potencial restricció externa al desenvolupament industrial, tal i com han mostrat per al conjunt de l'economia espanyola Herranz i Tirado Fabregat (1996).



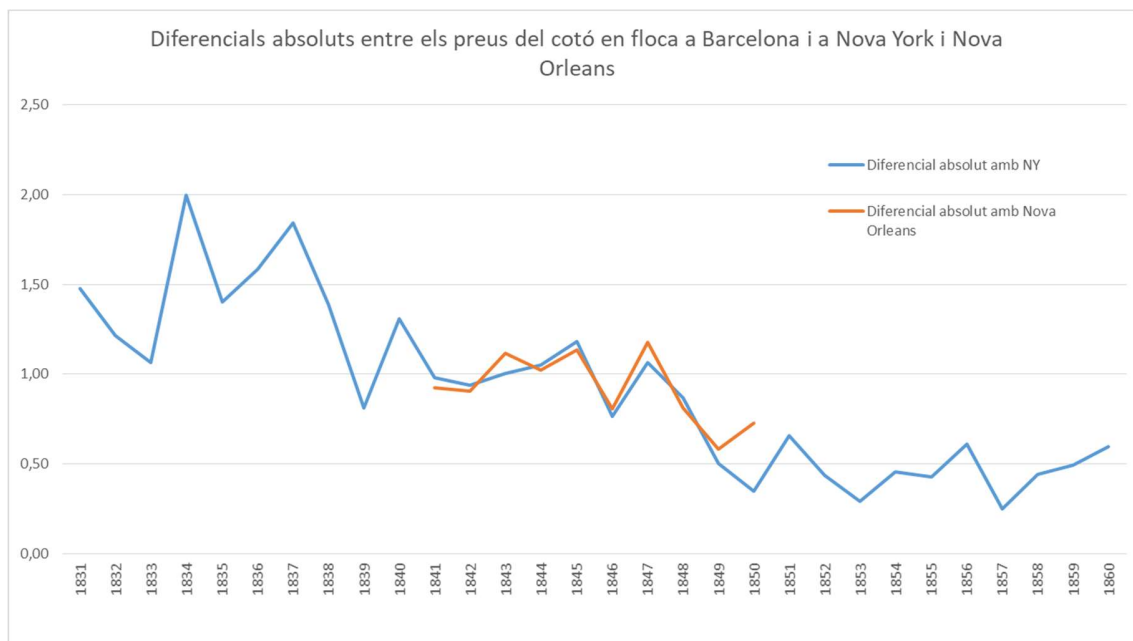
Però més enllà dels estímuls sobre el comerç exterior d'importació, derivats del desenvolupament industrial, i de les contradiccions del model d'inserció, la relació entre la integració dels mercats internacionals i la trajectòria de la demanda importadora és menys clara.

Novell et al. (2004) han posat de manifest les influències existents entre els processos d'integració i la concentració i localització territorial de la indústria. Així, segons aquests autors, la integració del mercat nacional hauria constituït un estímul a l'aglomeració productiva. D'altra banda, les fases de major obertura a l'exterior haurien generat clars avantatges de localització, especialment en les zones costaneres. Això remet a la rellevància que la reducció dels costos de transacció i la convergència de preus haurien tingut en la formació o ampliació dels pols de creixement industrial. Especialment en allò relatiu a la caiguda dels costos de transport, que havien d'afectar en major mesura els preus finals de les matèries primeres i els béns d'escassa elaboració, que no les manufactures, degut a la diferent relació entre volum i valor que els caracteritzava. En aquest sentit, la reducció dels costos de transacció i les barreres comercials hauria derivat en un reforçament dels avantatges de partida de les regions industrialitzades, en abaratir-hi les matèries primeres en relació amb les regions que les produïen. De quina manera afectà la reducció dels costos de transacció a alguns dels principals béns de la demanda industrial d'importacions de Barcelona? En quina mesura participà el port català d'aquest fenomen característic de l'economia internacional del segle XIX?

9.3 La convergència de preus en diversos renglons de la importació industrial

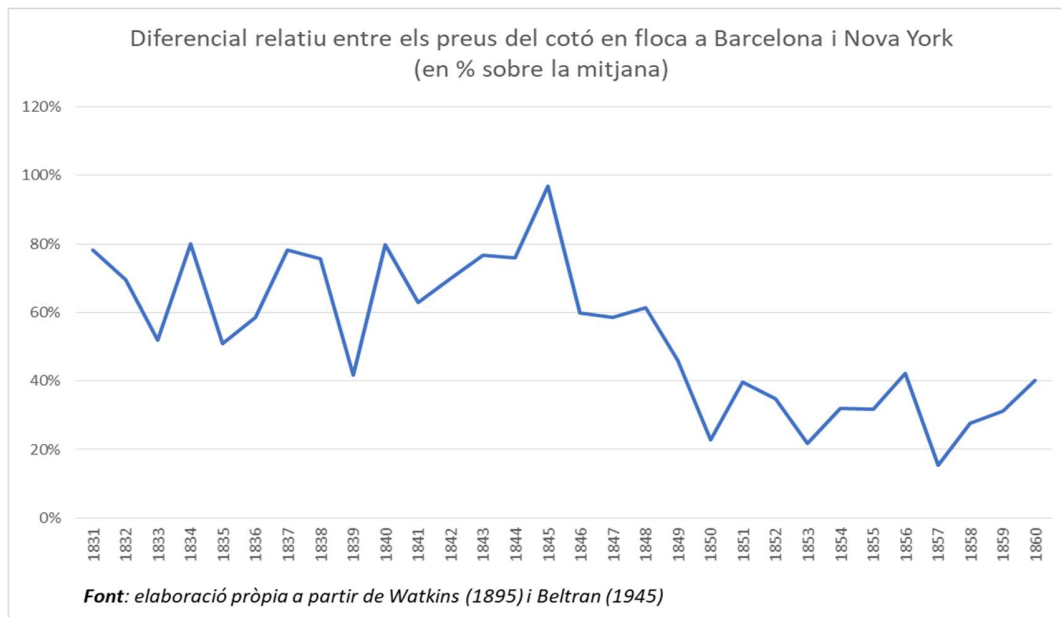
A continuació presentaré evidències en tal sentit sobre aquesta qüestió per a un nombre limitat de productes altament rellevants: el cotó en floca, el carbó, el blat i la llana.

En primer lloc, i pel que fa al cotó en floca, la comparació dels preus a Barcelona amb els dels mercats nord-americans, de Nova Orleans i Nova York posa de manifest que les diferències en termes absoluts es reduïren de manera clara i sostinguda al llarg del període d'arrencada industrial: en les tres dècades que precediren a la fam de cotó. Això implica, des del punt de vista de la periodització, que el procés d'integració transatlàntica en aquest producte s'avançà considerablement al període en què s'han centrat bona part dels estudis respecte la convergència de preus: d'autors com Pascali (2017), Daudin et al (2010) i Harley (1980, 1988). Tenint en compte el fet que, en aquestes dècades el predomini de la vela en aquests tràfics era absolut indica també que la convergència respongué a factors distints a la transformació dels transports. És molt probable que la qüestió tinguera a veure amb l'eficiència de les estructures comercials importadores que ha ressaltat Castañeda i Tafunell (1999).



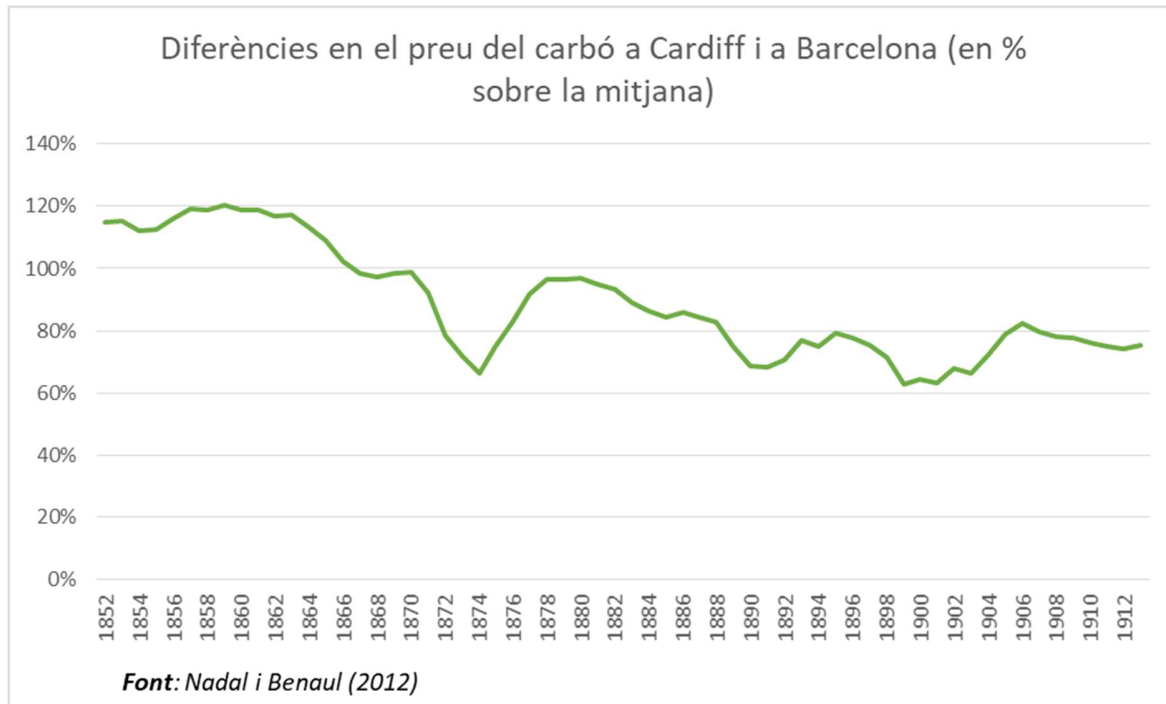
La trajectòria dels diferencials relatius, és a dir, del percentatge que aquests representaven en relació als nivells dels preus, en aquest cas amb el port de Nova York va ser lleugerament diferent. Es mantingué estable, al voltant del 70% almenys fins a mitjans de la dècada dels quaranta. De manera que, malgrat la caiguda de les diferències generals de preus (assimilables als costos del comerç a llarga distància) tendiren a

contraure's al llarg de tot el segon terç del segle, tot sembla apuntar a que la caiguda en els preus al mercat novaiorquès foren bastant més ràpides. En tot cas, la tendència a llarg termini apunta a un clar anivellament: les diferències entre els preus a Barcelona passaren de nivells propers al 80% de la mitjana a situar-se entre el 20 i el 40%. La situació es capgiraria amb la Guerra Civil nord-americana i només a partir dels anys setanta tornaria donar-se un moviment d'igualació.



Pel que fa als preus del carbó també, el procés de convergència amb els preus britànics sembla haver estat més tardà, iniciant-se a partir de mitjans dels seixanta. En aquest cas, l'impuls que suposà la implantació de la navegació a vapor sembla haver estat molt més determinant. També la forta contracció dels recàrrecs aranzelaris a partir de la reforma aperturista de Figuerola, sembla haver influït de manera decisiva en el diferencial, tot i que la caiguda inicial va ser ràpidament compensada per un repunt a mitjans dels anys setanta. Ara bé, malgrat una tendència llarga i sostinguda a la reducció de les diferències, els preus de Barcelona continuaren situats en nivells comparativament molt alts. El problema responia, com és ben sabut, a l'absència de nòlits de retorn cap al Regne Unit i al predomini dels vaixells sortits en llast des del port català. La convergència, si bé es produí, assolí nivells molt limitats. Això és indicatiu del fet que la transformació dels transports marítims i els canvis tecnològics que s'hi produïren no era l'únic factor determinant de les diferències entre preus i la seua evolució. Els costos de comerciar, depenien, també de la possible existència d'economies d'abast en els tràfics; o si més no, es veien molt condicionats per la seua absència. De fet malgrat la caiguda a llarg termini en les diferències entre preus, el carbó a Barcelona continuà sent comparativament molt car, il·lustrant així la competitivitat de la indústria i estimulant la

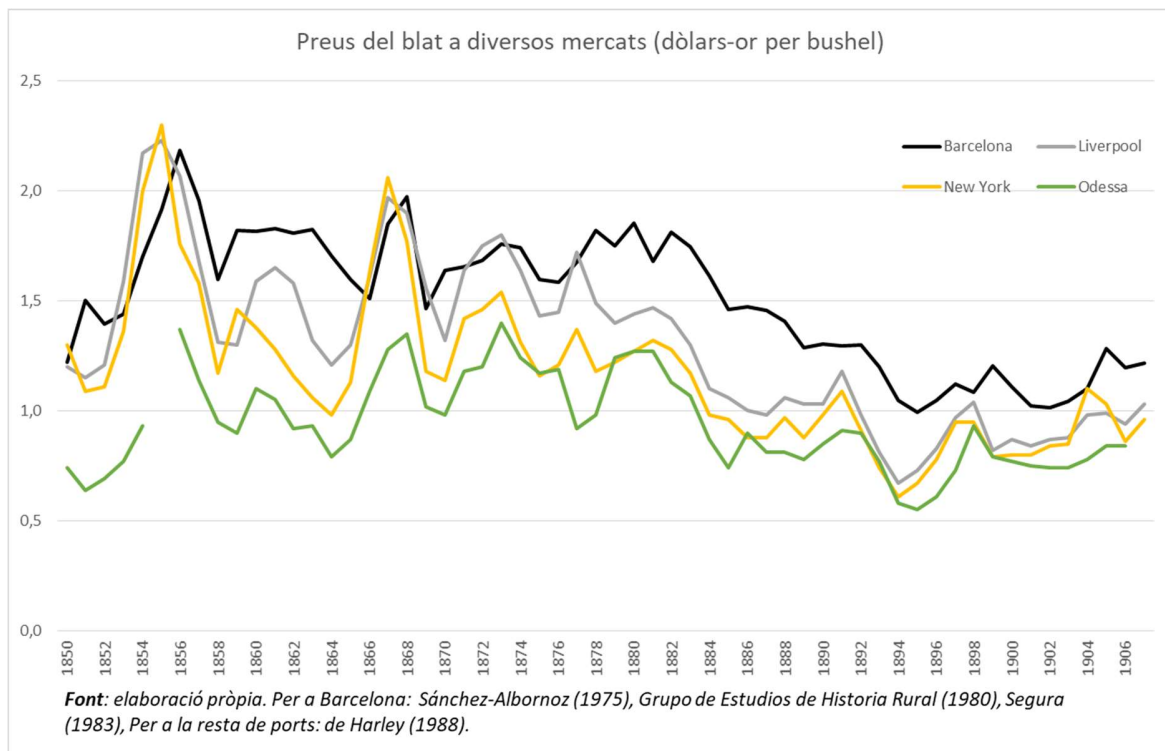
deslocalització d'una part del teixit productiu a les zones de muntanya per aprofitar la força motriu dels salts d'aigua Carreras (1983).



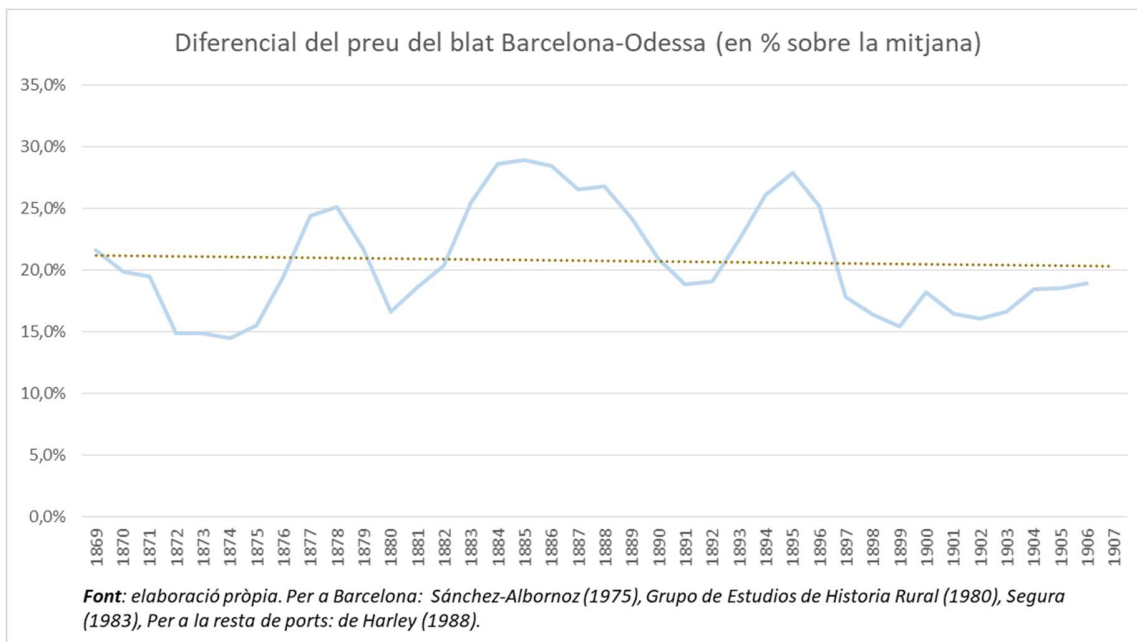
En resum, per tant, els dos principals inputs del sector industrial líder a Catalunya participaren del procés d'integració dels mercats de matèries primeres. Amb tot, i malgrat les fortes barreres proteccionistes, com han mostrat Nadal i Sudrià (1993) els teixits evolucionaren també en paral·lel als britànics, evidenciant la rellevància de les pressions competitives.

Un altre dels béns afectats pel procés de convergència internacional va ser el blat; de fet, aquell rengló del comerç intercontinental que ha rebut major atenció en la majoria d'estudis. En aquest cas, evidentment, més que un input industrial, podria ser considerat entre els principals béns de consum. No obstant això, com han mostrat Pascual (1990) i Nadal i Tafunell (1992), la massiva importació de cereals des de l'estranger constituiria un dels esperons clau (en combinació amb les economies d'aglomeració presents al districte industrial de la capital i a l'amplitud del seu mercat de consum), per al sorgiment d'una moderna indústria farina, que hauria de desplaçar els tradicionals focus productius en altres regions espanyoles. Una clara manifestació d'allò que he comentat anteriorment: l'abaratiment de les matèries primeres i productes primaris en els mercats de destinació beneficià la captació dels processos d'elaboració i transformació per part dels nuclis productius més avançats, erosionant els avantatges de localització tradicionals.

Cal tenir en compte en tot cas, pel que fa a aquest producte, que durant bona part del segle (entre el 1820 i l'arancel Figuerola, el 1869) les importacions estigueren prohibides. De manera que, malgrat l'existència d'un probable contraban a través e Mallorca (Fradera, 1987), l'obertura inicial es traduí menys en una caiguda dels costos de transacció amb els mercats forans, que en una habilitació dels tràfics. En tot cas, una visió panoràmica de l'evolució dels preus a Barcelona i a diversos mercats estrangers, tant exportadors com importadors, aporta alguns resultats significatius. Pel que fa a les oscil·lacions de curt i mitjà termini, crida l'atenció el relatiu paral·lisme existent entre un mercat com el de Barcelona, en què les importacions estaven prohibides, i la resta de places (el Liverpool lliurecanvista, i els ports exportadors d'Amèrica i l'Europa de l'est). Això responia, amb tota probabilitat, a les influències que els increments de preus en els mercats exteriors exercien sobre l'agricultura cerealista espanyola; quelcom especialment clar en els anys de la Guerra de Crimea (Segura, 1983). A més d'això, cal remarcar el fet que, malgrat el canvi de signe en la política comercial des de finals dels seixanta, els preus del mercat català tardaren en reduir-se: només a partir d'inicis dels vuitanta experimentaren una clara caiguda, paral·lela als moviments que des d'alguns anys abans venien experimentant-se en la resta dels mercats. Com han assenyalat Garrabou i Sanz (1985), de fet, l'economia espanyola continuà sent exportadora neta de blat en els primers anys posteriors a la fi del prohibicionisme. A la llarga però, la inèrcia dels mercats bladers globals, creixentment articulats es va fer palesa amb tota contundència, malgrat que els elevats aranzels aconseguiren mantenir els preus interns espanyols bastant per damunt dels vigents a nivell internacional.

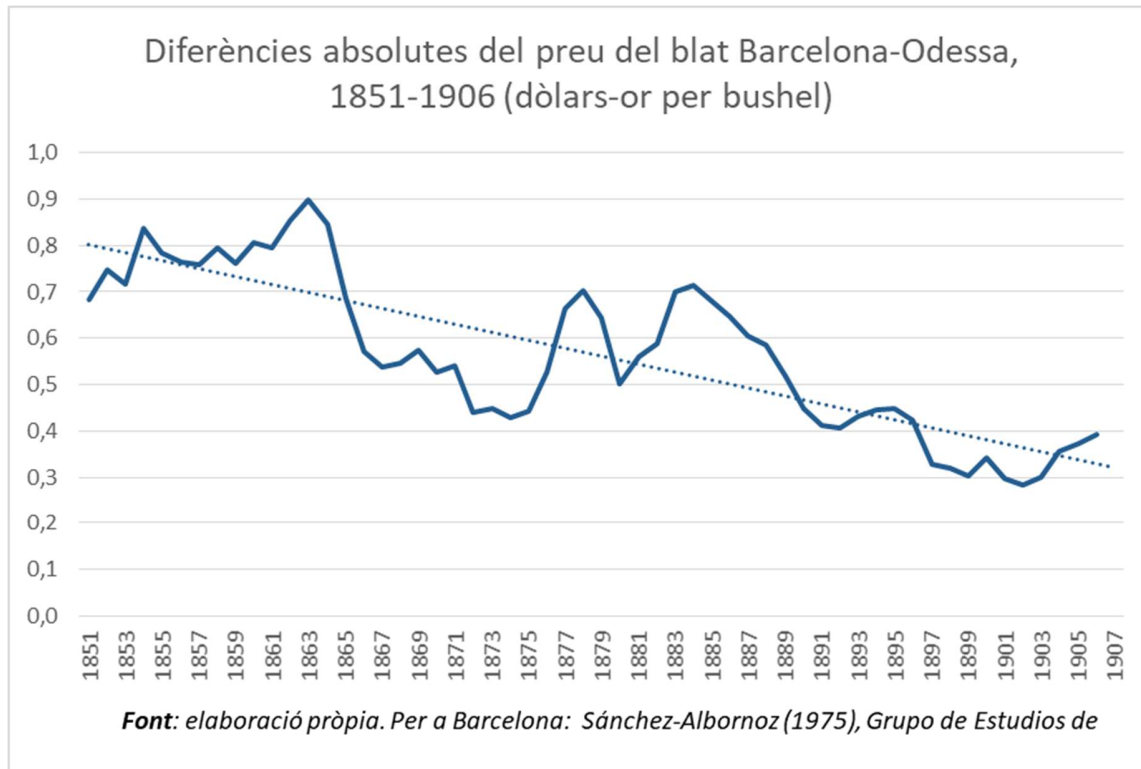


Ara bé, aquest moviment paral·lel de les corbes de preus no es traduí necessàriament en una convergència amb els principals punts de proveïment. O en tot cas, això dependria del criteri adoptat per mesurar-la. Així, el diferencial relatiu de preus amb Odessa, un dels més importants mercats exportadors i que, com hem vist, formava part de la xarxa importadora barcelonina evolucionaren de manera ambigua, alternant fases ascendents i descendents sense que hi hagués una tendència clara a llarg termini. Això implicaria, per tant, que les pressions baixistes sobre els preus es feren sentir independentment de si es verificà un procés de convergència relativa entre els preus de tots dos ports.

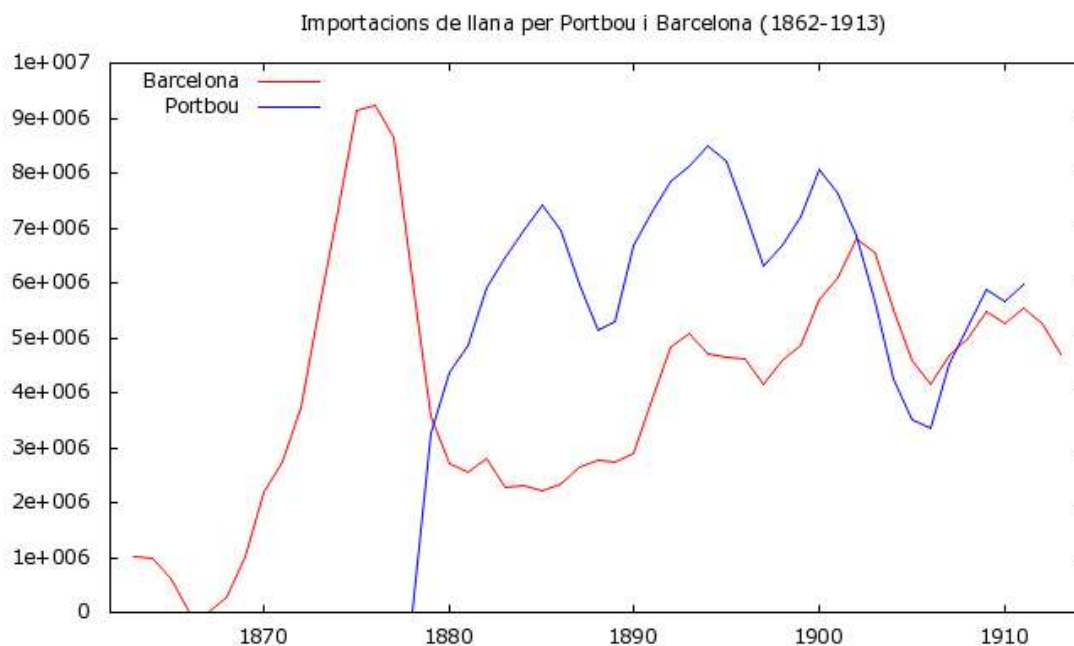


Aquesta evolució contrasta en canvi, amb la caiguda molt més clara de les diferències absolutes amb el mercat ucraïnès, que assenyalarien l'existència d'un procés de reducció dels costos de transacció en aquest tràfic comercial. Inicialment la contracció que projecta el gràfic, des d'inicis dels anys seixanta, no respongué a un vertader procés d'integració comercial. En canvi, a partir dels vuitanta, quan les importacions bladeres augmentaren de manera explosiva, conduint a la crisi de l'agricultura tradicional espanyola, les reduccions en les diferències absolutes de costos recomençaren. És probable que aquesta reducció derivara de les transformacions en la navegació. Com hem vist, inicialment, les importacions des de la Mar Negra es verificaren principalment en vaixells de vela; de manera que la substitució que es produí al llarg de les dècades dels setanta i vuitanta en la majoria de les rutes més concorregudes ajudaria a explicar aquest moviment. El contrast entre l'evolució de les diferències relatives i absolutes de preus posa de manifest el fet que, una de les forces que tingué major impacte en la caiguda general de preus va ser l'abaratiment dels blats en el mateix mercat exportador; cosa que

explicaria la participació del mercat barceloní en les tendències del mercat internacional, malgrat la relativa persistència de les diferències relatives amb Odessa.



Pel que fa a la llana, matèria primera del segon sector industrial en importància a Catalunya, malgrat que no dispose de preus per efectuar una comparació adequada, les evidències sobre la influència dels costos de transacció en les importacions de la fibra són contundents. Durant gran part de la primera fase de desenvolupament industrial en aquest ram, la matèria primera procedí fonamentalment de la producció interior; en concret d'una ramaderia castellana, amb molts trets tradicionals i fortament protegida de la competència exterior, per les barreres aranzelàries existents. Dos factors modificaren per complet 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. El canvi en la geografia del proveïment derivà en aquest cas també, en una modificació pel que fa a la qualitat i propietats de la fibra (Benaul, 1991).



Font: Estadístiques del Comerç Exterior

Les llanes provinents de territoris ultramarins arribaven a Barcelona en general per via indirecta, a través de la reexportació britànica i francesa. En obrir-se la connexió ferroviària amb Portbou, les entrades per via fèrria des de França experimentaren un gran creixement en contrast amb els nivells molt més baixos (en comparació amb inicis dels anys seixanta) de les arribades a través del port. En tot cas, exceptuant els primers anys de funcionament d'aquesta connexió terrestre, marcats per l'absorció d'una part dels tràfics abans canalitzats per via marítima, les oscil·lacions de totes dues vies d'entrada foren molt similars, evidenciant la relació competitiva existent i com l'evolució depenia, fonamentalment, de la situació d'aquest ram productiu. De fet, l'estancament en l'expansió de la indústria llanera, s'evidencia en el fet que, més enllà de l'augment inicial de les importacions de caràcter explosiu, els tràfics d'entrada no experimentaren una tendència clara al creixement a llarg termini.

9.4 Conclusions

En aquest breu capítol he tractat de plantejar algunes reflexions i aportar evidències sobre la relació entre la integració dels mercats internacionals i el procés d'industrialització. La pretensió no ha estat reconstruir, en cap cas, l'evolució dels diversos components de la demanda industrial d'importacions; tampoc efectuar un estudi detallat sobre les influències recíproques entre comerç exterior (incloent les exportacions) i evolució del complex productiu. La rellevància del fenomen industrial per entendre el procés d'inserció

del port de Barcelona en el mercat mundial, així com l'expansió de les xarxes d'intercanvi, ha estat molt present en altres capítols d'aquest treball; raó per la qual, he tractat d'evitar excessives redundàncies.

L'anàlisi s'ha centrat en la interrelació de dues qüestions complementàries. D'una banda, he mostrat com Barcelona participà en els processos de convergència de preus que caracteritzaren els períodes, si bé això respongué a causes diverses i s'emmarcà en distintes perioditzacions en funció dels productes. Aquestes dinàmiques de convergència afectaren, amb un grau divers, algunes de les matèries primeres més destacades per al funcionament i evolució del complex industrial. L'abaratiment d'aquests productes que acompanyà la integració dels mercats, havia de reforçar les posicions d'un pol industrial com el català i estimular el creixement de la demanda. En alguns casos, components clau dels costos de transacció com els aranzels o els costos de transport, resultaren determinants per explicar el creixement dels intercanvis amb l'exterior i fins i tot l'origen dels productes.

Tanmateix, com he palesat també, l'expansió dels intercanvis amb l'exterior, i especialment els fluxos d'importació d'inputs per a la indústria, evolucionaren en paral·lel al mateix desenvolupament productiu i responien al creixement d'aquest sector. El vincle entre comerç exterior i indústria tenia, en molts sentits, i per a alguns dels renglons més significatius, un caràcter estructural: derivat del mateix model de desenvolupament que caracteritzà l'economia catalana del segle XIX. En aquest sentit, l'anàlisi dels processos d'inserció en l'economia mundial, d'un port industrial com el barceloní, requereix atendre no solament a les majors o menors barreres per als intercanvis (factor d'enorme significació); sinó també considerar els motors que estimularen el creixement comercial i els equilibris que els feren possible. L'expansió del mercat nacional (i conjunturalment, l'exportació manufacturera a les colònies), o les possibilitats de restricció externa a un creixement impulsat per la indústria i doncs molt dependent de l'exterior, conformaren el marc fonamental de la creixent internacionalització.

10. EL PORT COLONIAL: SORGIMENT I TRANSFORMACIÓ D'UNA PEÇA CLAU DE L'ESTRUCTURA COMERCIAL BARCELONINA

10.1 Imperialisme i globalització: una introducció al debat

La influència que el colonialisme i l'imperialisme van tenir en l'expansió del comerç internacional i en la formació dels mercats mundials durant el segle XIX llarg ha rebut escassa atenció en la literatura sobre la globalització victoriana. Si més no, en aquells treballs recents específicament dedicats a l'estudi dels processos d'integració des d'un prisma eminentment econòmic. Això marca una diferència notable amb altres camps d'investigació i reflexió historiogràfica. L'expansionisme europeu i nord-americà ha estat un tema predilecte dels treballs emmarcats en la disciplina de l'anomenada *història global*, sempre atenta a les interconnexions en un sentit ampli i als fenòmens que donaren forma a la societat internacional. L'estudi històric de les cadenes productives, mercaderies i *commodities* globals (Hopkins i Wallerstein, 1986; Topik i Wells, 2012); de les influències político-institucionals; o d'aquells ports que canalitzaren gran part de les relacions entre les metròpolis imperials i les seues possessions ultramarines, serien exemples clars en aquest sentit.

Però la història econòmica de la globalització vuitcentista ha dedicat menys esforços a esclarir el paper específic i la naturalesa dels possibles vincles que s'establiren entre l'expansionisme territorial o les maniobres d'imperialisme informal, i el procés d'integració econòmica planetària. En tant que factor de dinamització del comerç i reducció de barreres als intercanvis exteriors, el seu paper és reconegut per alguns autors com una més de les causes que contribuïren a la dinàmica global d'integració. Aquest és el cas del treball de Findlay i O'Rourke (2009) que, després de dibuixar una ruptura amb les pràctiques anticompetitives associades al comerç colonial mercantilista, dediquen un breu apartat a reconstruir les principals fites de l'expansionisme britànic, francès, nord-americà i rus en les dècades prèvies a la Gran Guerra. Conclouen emfasitzant la seua aportació a les forces que segons els autors impulsaren decisivament la integració: les millores en transports i la reducció d'aranzels i barreres polítiques al comerç. Segons els citats autors: *"All of these empires typically forced free trade policies on their newly conquered territories, and promoted railroad construction for both economic and strategic reasons. Imperialism was thus a major driver of nineteenth-century globalization"* (ibid. pg. 395). Tot i afirmar-ne la seua rellevància, per tant, no entren a analitzar-ne les diferents fases o models, ni les implicacions concretes més enllà de la contribució a la reducció general dels costos de comerciar a llarga distància.

Altres estudis, en canvi, minimitzen considerablement la importància del rerefons colonial, o dels grans processos de conquesta territorial, per a la comprensió de l'economia internacional victoriana (O'Rourke et al., 2010), concentrant-se bàsicament en els sistemes mercantilistes immediatament anteriors i en els seus contrastos amb una integració en què el lliure comerç, la competència i la convergència de preus haurien

tingut un paper molt més decisiu. Aquest i altres enfocaments similars (Daudin et al., 2010) s'inscriuen en una línia d'anàlisi de llarga tradició en la història econòmica oposada a les anàlisis pioneres de l'imperialisme efectuades per diversos autors marxistes d'inicis del segle XX. Aquests autors emfasitzaren la novetat del modern imperialisme (el que avui es coneix com a *high imperialism*) i els seus vincles amb les contradiccions i característiques d'una fase concreta en l'evolució del capitalisme. I situaren en la necessitat de nous mercats on col·locar els excedents de producció (Luxemburg) o capitals (Lenin), o bé en la competència entre capitalismes nacionals madurs (Bukharin), l'estímul decisiu per al repartiment del món entre les grans potències industrials de finals del vuit-cents i començaments dels nou-cents.

En contraposició a aquestes anàlisis s'han esgrimit diversos arguments de caràcter empíric. D'una banda, autors com Bairoch (1974), Fieldhouse (1978) O'Brien (2007) han assenyalat l'escàs pes quantitatiu que els països perifèrics o les colònies tenien en l'estructura d'intercanvis internacionals de l'època, o bé en les relacions exteriors de les principals economies, amb vinculacions molt més fortes entre elles. Altres (Kennedy, 1974; Edelstein, 1982) han insistit en què l'estructura d'inversions exteriors i els moviments internacionals de capitals no es correspongueren amb l'expansionisme territorial o amb una lògica centre-perifèria a escala global. Per últim, s'ha emfasitzat també l'absència de pressions competitives entre capitalismes nacionals, ja fóra pel que fa a la inversió de capitals (Bovykin i Wilkins, 1991) o a les polítiques orientades a la reserva de mercats per a l'exportació (Bairoch, 1995).

Tanmateix, investigacions recents han generat resultats que contradiuen parcialment aquests arguments de caràcter empíric. D'una banda, posant de manifest els vincles entre la desigualtat en la distribució de la renda a l'intern dels grans països exportadors de capitals; els fluxos externs d'inversió, i el paper del domini territorial directe en la mitigació dels riscos d'aquestes inversions, en general de molt alta rendibilitat (Hauner et al., 2017). De l'altra, associant exemples concrets de l'expansió francesa en diversos territoris africans, amb les possibilitats tecnològiques del ferrocarril i les corbes ascendents en els preus internacionals de diversos productes tropicals o exòtics, que evidenciarien la racionalitat econòmica de la conquesta competitiva (Frankema et al., 2015). Per últim, mitjançant anàlisis econòmiques dels fluxos multilaterals de comerç, que apunten a les situacions de domini imperial com un aspecte clau per explicar el volum dels fluxos comercials entre metròpoli i territoris dominats durant la segona meitat del XIX (Mitchener i Weidenmier, 2008; Jacks et al., 2009).

Aquest debat encara obert, sobre la relació històrica entre globalització victoriana i imperialisme o colonialisme, de fet, forma part de la discussió més àmplia sobre els costos i beneficis dels imperis moderns; sobre les continuïtats i ruptures amb episodis anteriors de conquesta i sobre el tipus de consideracions subjacents a la dinàmica d'expansió territorial competitiva: de naturalesa predominantment econòmica, política o geoestratègica. Dues aportacions clàssiques en aquest sentit, anteriors al sorgiment del paradigma de la globalització però que hi guarden, des del meu punt de vista, una relació

molt estreta són els treballs de Gallagher i Robinson (1953, 1966), d'una banda, i de Hobsbawm (2014c) per l'altra.

Els primers, en un influent article publicat l'any 1953 a *Economic History Review*, s'oposaren tant als arguments dels autors marxistes clàssics (i de la tradició sorgida del treball pioner de Hobson), com a determinats treballs amb un caràcter apologètic de l'imperialisme. La seua contribució al debat, si bé molt focalitzada en el cas britànic, té almenys tres virtuts a destacar en relació als vincles entre la geopolítica imperial i formació del mercat mundial. La primera, s'oposa explícitament a una línia divisòria clara, de tipus cronològic, entre l'expansionisme tardo-victorià i la política colonial de les dècades prèvies que, en alguns casos, inclogué també episodis significatius de conquesta al llarg de bona part del segle. La segona, de fet el nucli de la seua contribució, discuteix també l'èmfasi exclusiu en els processos d'annexió territorial com a única manifestació de l'imperialisme. Els autors remarcaren la importància decisiva de l'imperialisme informal, tot situant en la defensa o construcció del mercat i en el lliurecanvisme els aspectes centrals de l'agenda exterior britànica al llarg de la segona meitat del segle XIX llarg. Aquests objectius, podien conduir o no a operacions de conquesta, en funció de l'estabilitat que les autoritats i institucions pròpies dels diferents països eren capaces de garantir; mentre que diversos casos d'ocupació s'entendrien menys a partir dels interessos econòmics en un territori concret que des del prisma d'aquesta estratègia global de defensa del comerç. En una famosa sentència, els autors conclogueren al respecte: "Refusals to annex are no proof of reluctance to control". En tercer i últim lloc, tot i establir una clara distinció entre aquest model d'imperialisme i les pràctiques mercantilistes més característiques de centúries anteriors, reconegueren la convivència temporal i l'aprofundiment paral·lel de tots dos tipus d'esquemes de control econòmic, en comparar l'Índia amb els casos d'imperialisme informal britànic sobre les noves repúbliques llatinoamericanes. En conclusió, es tracta d'una aportació innovadora i fèrtil des del punt de vista analític que ha tingut influències molt visibles en la historiografia posterior. No en va, els seus arguments trasllueixen en diverses de les aportacions recents a la història de la globalització recollides en els paràgrafs anteriors. Però són també rastrejables, o contenen si més no paral·lelisme molt visibles amb diversos treballs destacats tant des de la perspectiva apologètica de l'imperialisme (l'exportació de les institucions del liberalisme econòmic, que emfatitza Ferguson, 2012), com amb anàlisis des del marxisme (l'èmfasi en la separació entre l'esfera econòmica i la política en el capitalisme global, de Meiksins Wood, 2004).

L'anàlisi de Hobsbawm, en canvi, s'inscriu clarament en la tradició marxista clàssica i en les explicacions econòmiques de l'imperialisme, i es construí en part com a reacció a les tesis de Robinson i Gallagher; tot i que no són totalment incompatibles. L'historiador britànic, reconegué l'existència de motivacions complexes i el predomini de consideracions geoestratègiques en alguns casos concrets de conquesta, però sempre vinculant-ho a un context general i a unes raons de fons de caràcter eminentment econòmic. Admeté també que, des del punt de vista dels intercanvis globals, bona part de la perifèria mundial annexionada pels imperis europeus tingué un pes quantitatiu

relativament menor, i descartà la tesi leninista de l'exportació d'excedents de capitals com a motivació central de l'imperialisme tardo-victorià. Al mateix temps però, apuntava que els interessos econòmics directes en diversos territoris africans, especialment quant als recursos estratègics per als sectors productius i el consum de masses del tombant de segle, havia estat infravalorat. La seua anàlisi destaca la singularitat britànica i les complexitats de la seua política exterior a partir del seu caràcter pioner i hegemònic que explicaria: el seu lideratge en la construcció del mercat mundial; la seua posició central en els esquemes globals d'intercanvi i inversió; el paper de refugi que els dominis colonials jugaren per a l'economia britànica en agreujar-se les pressions competitives per l'emergència de potències industrials rivals. El que és més important per a la qüestió que ens ocupa, Hobsbawm (2014c) estableix un nexa directe entre l'alt imperialisme i la formació del mercat mundial. L'interès europeu en diversos territoris africans o asiàtics seria incomprendible sense *“la creació de una economía global, que penetró de forma progresiva en los rincones más remotos del mundo, con un tejido cada vez más denso de transacciones económicas, comunicaciones y movimiento de productos, dinero y seres humanos que vinculaba a los países desarrollados entre sí y con el mundo subdesarrollado”*. Així si l'imperialisme formal i informal de mitjans de segle (britànic, però també caldria sumar-hi l'expansionisme nord-americà o rus, per exemple) contribuï decidivament a la formació d'aquest mercat, la frenètica competició imperialista de les darreres dècades del període en fou una reacció: fruit de la consolidació de poderoses economies nacionals articulades que competien ara en aquest escenari global, substituïnt parcialment la competència entre empreses. La depressió internacional derivada dels processos d'integració econòmica, hauria conduït a cercar-ne solucions nacionals en l'obertura de mercats d'exportació i en el control de fonts de materials essencials en una fase del capitalisme definida per nous conglomerats tecnològics i sectors productius. Però això no conduí, almenys de manera immediata, a la desarticulació de l'economia internacional, sinó més bé a la seua transformació en paral·lel a la creixent integració.

Ara bé, establertes les línies generals del debat des del punt de vista de la història mundial, és obligatori preguntar-se per la posició d'Espanya i, encara més concretament de Catalunya i el seu principal node comercial, en el marc d'aquests esquemes interpretatius. En els escassos estudis sobre la qüestió dintre del camp de la història de la globalització, el sistema colonial espanyol ha rebut una atenció molt limitada, sobretot a causa de la seua poca entitat des de la perspectiva de l'economia mundial, i del seu paper secundari com a potència en l'escenari internacional vuitcentista. A més a més, el cas espanyol presenta peculiaritats notables que en dificulten, almenys en aparença, l'encaix en els models explicatius que he esbossat fins ara.

Aquestes especificitats tenen a veure, en primer lloc, amb les asincronies respecte 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, als anys noranta i novament entre el 1909 i el 1926), així ho palesen (Inarejos Muñoz, 2010). Però la rellevància d'aquestes operacions i territoris es pot considerar secundària: tant en relació l'escenari internacional, com, almenys des d'un punt de vista econòmic, en comparació amb els dominis colonials de Cuba o Filipines, i en menor mesura, Puerto Rico. A més a més, el domini sobre aquest darrers territoris d'alt valor comercial i estratègic es produí precisament en plena època d'auge imperialista mundial, i precisament 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 suposat a un nivell molt diferent del dels territoris colonitzats (Hobsbawm, 2014c).

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 es poden 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 generals d'exportació de capitals, dels que 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 la major part del segle, i en l'escassa capacitat d'absorció dels productes cubans (Bahamonde i Cayueña, 1992). A això s'hi ha afegit consideracions històriques de caràcter diferent i que han estat molt discutides per diversos treballs històrics, en el sentit de dibuixar el colonialisme espanyol com un model antic o premodern, arribant fins i tot a ressaltar la preeminència de les motivacions polítiques o espirituals, per damunt dels factors econòmics. Diverses investigacions han demostrat tanmateix, que les consideracions hisendístiques i de tipus comercial jugaren un rol decisiu en la reconfiguració del sistema colonial espanyol del vuit-cents i han posat de manifest la rellevància d'aquests territoris des del punt de vista de les relacions exteriors de l'economia metropolitana: especialment, però no de manera exclusiva, per a Catalunya (Fradera, 2005).

A continuació tractaré de mostrar, que el comerç colonial, i fonamentalment els intercanvis dintre del que Fradera ha anomenat el "sistema de tres colònies" constituïren al llarg del període una peça clau del complex comercial català: no 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. Es tracta de situar, per tant, l'evolució d'aquests intercanvis i la seua lògica en relació amb els principals components del comerç exterior. Assenyalaré també les principals transformacions que es produïren en aquests esquemes d'intercanvi i alguns dels paral·lelismes amb la història general de l'imperialisme i la globalització. Analitzaré algunes de les contradiccions derivades del model colonial en relació amb el cicle expansiu del comerç barceloní. I per últim, tractaré d'avaluar els impactes de la pèrdua

dels dominis colonials més importants a partir de l'any 1898, com a punt d'inflexió en el procés d'obertura al comerç exterior del port català.

Per fer-ho, he dividit cronològicament la trajectòria del comerç colonial barceloní durant el període la globalització victoriana en quatre etapes, de fronteres no sempre precises:

I) La primera, entre els anys quaranta i inicis dels seixanta, protagonitzada pels estrets vincles amb Cuba, en una època d'expansió de l'activitat sucrera, obeint als trets clàssics de mitjans de segle; uns lligams molt marcats per la posició dominant de la marina de vela del Principat, la diàspora comercial catalana i els esquemes de comerç triangular.

II) La segona fins a inicis del vuitanta, travessada per diverses conjuntures adverses d'origen polític i econòmic, a més de modificacions en el sistema de navegació i la geografia del comerç marítim barceloní.

III) La tercera, fins a l'any 1898, corresponent a una fase d'enduriment del domini colonial, en resposta a la crisi productiva (industrial i agrícola) i en el sector de la marina, al creixement dels intercanvis amb les Filipines i a la guerra colonial, que conduí a la independència de les principals possessions colonials.

IV) La darrera, focalitzada en els canvis posteriors a l'anomenat "desastre" i en els seus impactes en l'estructura del comerç barceloní.

10.2 El rerefons antillà de l'expansió comercial catalana a 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 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 dintre del sistema colonial espanyol i de la seua puixança com a potència sucrera mundial, Cuba constituïria, amb molta diferència respecte Puerto Rico, la contrapart fonamental d'aquest intercanvis. I per això mateix, l'eix central 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 a l'arrencada de la moderna indústria cotonera i de l'agricultura exportadora vinícola. 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 estimulaven de manera recíproca: desenvolupament econòmic regional, articulació del mercat nacional espanyol, fluxos

comercials amb Europa i la resta d'Amèrica i intercanvis colonials conformaven el que Fradera (1987) ha denominat el *complex productiu-mercantil* català d'aquestes dècades.

La nova posició de l'economia cubana en els intercanvis mundials, i les característiques del seu model socioproductiu generaren, generaven grans possibilitats de negoci amb beneficis potencials molt considerables. L'especialització sucraera a l'illa venia desenvolupant-se amb força des de de l'ocupació britànica de L'Havana el 1762, i s'havia vist enormement afavorida per la Revolució Haitiana que, a més d'eliminar al primer productor mundial de sucre, havia facilitat el transvasament de plantadors, esclaus i capitals (Le Riverend, 1985). Aquest model socioproductiu i el corresponent, rebé un impuls decisiu amb la recomposició 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 explotació dels seus dominis (Fradera, 2005). Entre inicis del segle XIX i la Guerra dels Deu Anys (1868-78), la producció de sucre es multiplicà per 16 i va passar de suposar 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 mundial (García Álvarez i Santamaría, 2004, g. 127; Piquerax, 1998, pg. 168).

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 producció (Bahamonde y Cayuela, 1992; Moreno Fraginalls, 1995). 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, al temps 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)⁸⁰, 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'exterior (Moreno Fraginalls, 1986; Naranjo i Santamaría, 2002).

Aquest marc de proteccionisme colonial i expansió d'una economia esclavista altament comercialitzada, va fer possible la ràpida penetració del capital comercial català en l'illa, acompanyat d'un procés migratori que es traduí en el desplegament 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 la vocació exportadora de la seua agricultura. A això, cal afegir-hi un sector navilier desenvolupat 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 en va, els tràfics amb

⁸⁰ Fradera (1999, pg. 30) i Roldán (2007, pg. 71-75)

el Carib cimentaren el que Ricart i Giralt 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 mediterranis (Fradera, 1987).

La creixent vinculació amb l’economia cubana i porto-riquenya, en aquest marc, anà acompanyada d’un flux migratori en forma de diàspora comercial, vinculada a les possibilitats d’enriquiment i als diferencials de beneficis existents en relació a la Península (Soler, 2002). El principal objectiu declarat pels emigrants catalans a les Antilles era dedicar-se a les activitats comercials⁸¹, i molts dels que hi participaren eren comerciants d’origen o tenien professions vinculades als negocis naviliers i el tràfic marítim (Yáñez, 1991).

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 la comunitat catalana (més que no barcelonina) a ultramar. Una preponderància de tipus sobretot qualitatiu. Tot i que el contingent català es multiplicà gairebé per 9 en 1830-60 només arribà a representar un 1% de la població, i aproximadament un 18% dels espanyols peninsulars a l’illa (excloent les Canàries). En els fluxos migratoris des de la metròpoli, els catalans, provinents sobretot de Barcelona, el Maresme i la costa del Garraf, 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 1833-43, i entre el 65% i el 85% a Santiago de Cuba durant el segon terç de la centúria. Quelcom 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 segle (Maluquer de Motes, 1987 i Yáñez, 1996).

S’explica així la forta orientació colonial que caracteritzava el comerç marítim barceloní de mitjans de segle. L’elevat pes les Antilles en l’estructura comercial del port, va fer de Barcelona la capital del comerç colonial, si més no pel que feia als territoris americans: en els tràfics amb les Filipines, de menor entitats, Cadis conservà durant dècades una

⁸¹ Segons Yáñez (1991) un 25% dels emigrants catalans declaraven aquest com a motiu per sol·licitar permisos migratoris a les Antilles; Soler (2002) en el seu estudi centrat al Garraf, eleva la proporció al 36% en el cas d’aquesta comarca.

clara hegemonia: el 1865 representava el 77% de les exportacions cap a l'arxipèlag⁸². Aquesta especialització comercial generà fenòmens de concentració i aglomeració de distintes activitats relacionades: cases de comerç i navilieres especialitzades en aquests tràfics, a més de d'activitats especialitzades en el descompte de lletres de canvi (tot i que, com ha mostrat Garcia López (1993, 1996), els comerciants-banquers especialitzats en aquest sector dels negocis colonials tingueren una forta presència també a regions com Astúries). Barcelona esdevingué també la capital del retorn dels indians enriquits a Cuba i Puerto Rico, incloent molts no-catalans d'origen (Rodrigo). La centralització d'aquestes relacions, dels fluxos marítims, 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, Anvers o Liverpool en serien casos destacats al continent europeu (Osterhammel, 2015; Umbach, 2005). 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 principals 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 català (Maluquer de Motes, 1974; Claret i Santirso, 2014).

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.

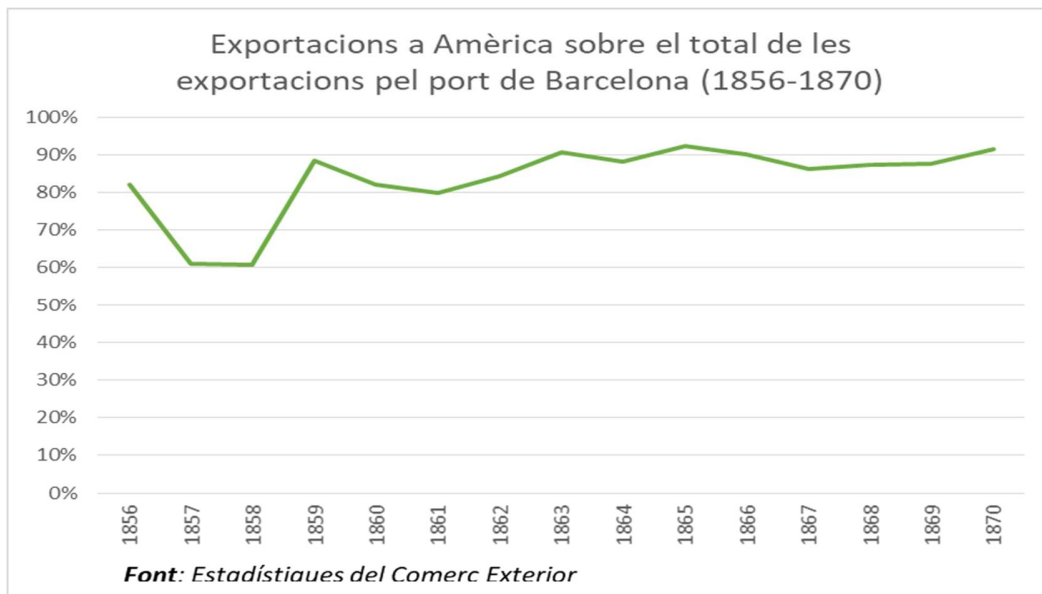
Des del punt de vista de les exportacions, l'existència d'un mercat captiu, altament comercialitzat i dependent de l'exterior per al seu proveïment va fer possible donar sortida als principals productes agrícoles, a més de diverses manufactures, malgrat les dificultats competitives de l'economia catalana i els impediments per penetrar els mercats europeus. El fet que, segons les citades dades de Figuerola (i els resultats molt similars que oferia al respecte la Balança 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 bé, la possibilitat d'exportar als mercats colonials constituí la base de les sortides de productes cap als mercats exteriors. De manera que sembla difícil de concebre que el creixement dels intercanvis i el

⁸² L'anàlisi per ports del comerç d'importació amb les Filipines compta amb l'inconvenient que els tràfics de tabac, que constituïen la major part d'aquests fluxos, es presentaren per separat i sense desagregar per duanes fins ben avançada la centúria.

desenvolupament de l'agricultura vitícola assolís el ritme que van caracteritzar aquestes dècades d'arrencada de l'economia catalana en procés d'industrialització.

Les dades procedents dels registres d'eixides de vaixells del *Diario de Barcelona* per a l'any 1850 confirma amb contundència la rellevància dels mercats colonials antillans. En base al mostreig que he efectuat, 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, 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 França, el 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 Mèxic, es reforçarien molt considerablement en dècades posteriors, en part com a derivada dels mecanismes del comerç colonial. Així, 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%. 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.



És difícil exagerar el significat d'aquestes xifres, donada 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 tampoc semblen un argument 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 espanyols al mercat nord-americà eren insignificants). Malgrat els avantatges que els vincles històrics i la llengua proporcionava 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 bastant sostingut: la comparació entre les dades de la Balança Mercantil i les de les estadístiques oficials indicaria una taxa d'increment anual acumulat del 6,4% en 1848-1870, entre 1856 i aquest darrer any el ritme mitjà hauria estat del 3,2%. Tot i que les xifres són problemàtiques i inexactes, reflecteixen el moviment ascendent de les vendes en paral·lel a l'expansió de l'economia sucraera cubana i a la intensificació de les relacions mercantils amb altres països del continent.

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. I això, per diverses vies. En primer lloc, en generar una demanda de retorns per als vaixells que travessaven l'oceà per col·locar vi, oli, aiguardent i manufactures als mercats americans. Un fet que ens és bastant conegut i que va tindre com a principal protagonista el cotó en floca de les plantacions estatunidenques, retorn del comerç triangular que sovint implicava el transport de sucre cubà a Nova Orelans, Charleston, Mobile i altres ports nord-americans, on s'embarcaven dogues, fustes i l'esmentada fibra per a la seua venda

a Catalunya. Però els retorns del tràfic americà incloïen també altres importacions significatives, com els tits i fustes tintòries, o els cuirs del sud del continent, input essencial de la indústria del calçat i la talabarderia al Principat i a altres regions espanyoles (les Illes Balears, fonamentalment). I per suposat, 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 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.

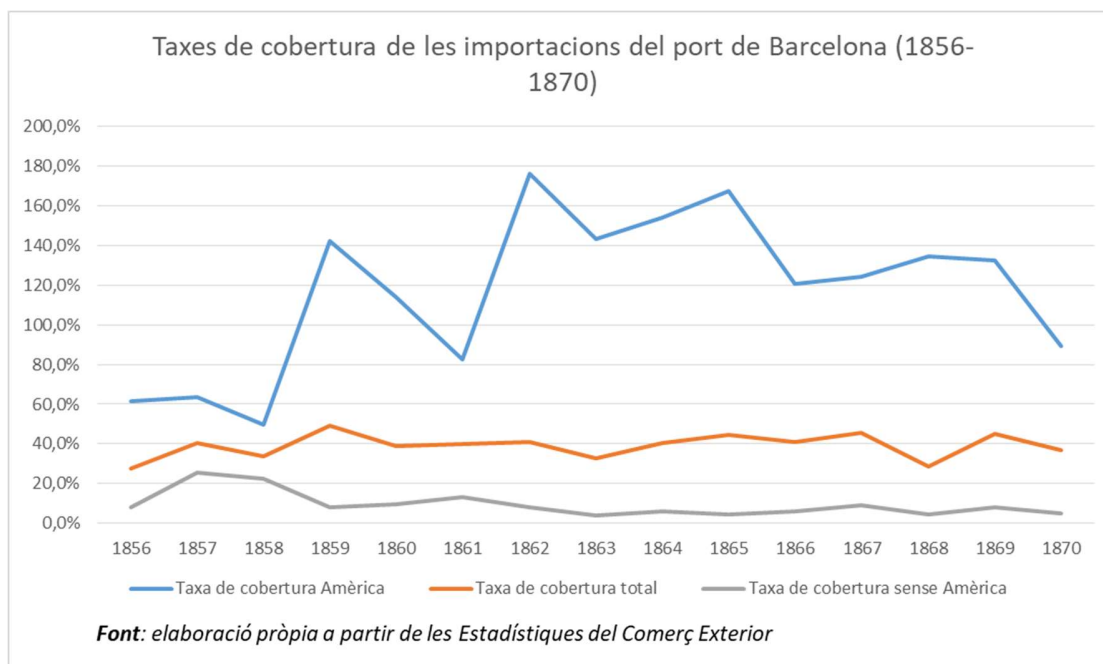
Una conseqüència d'aquest estímul indirecte a la importació des d'Amèrica, lligada a les característiques del negoci navilier va ser la ràpida i creixent convergència en els preus del cotó, un fenomen que seria característic de la integració en el mercat internacional d'aquesta *commodity* estratègica. Ja n'he presentat dades en el capítol anterior, pel que fa al diferencial de preus entre els mercats nord-americans i Barcelona.

Com ja havia avançat, aquest procés de convergència no es pot explicar com a resultat de les millores en el transport: l'extracció completa del registre de vaixells entrats del *Diario de Barcelona* mostra que l'any 1880 només 2 de les 330 embarcacions arribades des d'Amèrica (representant un 1,4% del tonatge) eren vaixells de vapor. El tràfic estava marcat pel predomini absolut de la bandera espanyola (94% dels vaixells) i, cal suposar, especialment embarcacions catalanes. La tipologia dels vaixells en aquests tràfics no era molt diferent de la del 1850: preponderància de bergantins i corbetes (27% i 26% del nombre de vaixells, respectivament), seguits 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 obeir precisament a l'eficiència i l'abast 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. Grafe i Brautaset (2006), de fet, ha mostrat com, per a la marina noruega, l'existència d'economies d'abast i de xarxa, en forma d'una àmplia diversitat de productes i connexions amb un conjunt ampli de ports contribuï de manera decisiva a reduir els nòlits des de molt abans del domini definitiu del vapor. Tot i que la manca de sèries contínues sobre preus del transport marítim des d'Amèrica no em permet corroborar completament aquesta hipòtesi, sembla la més plausible a la vista de l'evidència que he presentat.

Això coincidiria a més, amb l'elevada eficiència en el proveïment de cotó al mercat barceloní en aquestes dècades, que feia poc convenient per a les indústries tèxtils (fins i tot les més grans) desenvolupar vies alternatives o xarxes pròpies per importar-ne i preferien adquirir-lo directament al mercat majorista local (Castañeda i Tafunell, 1999). En base als esquemes comercials que caracteritzaven els intercanvis entre Barcelona i Amèrica, i de la centralitat que en ells 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 internacionals.

Però els estímuls a la demanda importadora derivats de l'orientació colonial del comerç marítim de la ciutat anaren més enllà 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 tot 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 directa 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 entre el 80% i el 90% del total de les sortides a l'estranger des del port català. Tot i que cal prendre-les amb cautela, pel que fa a les xifres concretes, les estadístiques oficials mostren amb claredat la importància de les relacions amb Amèrica i, especialment amb les colònies antillanes, en el finançament parcial dels saldos de la balança comercial. La taxa de cobertura de les importacions, és a dir, aquella part de la demanda a l'exterior que podia ser finançada amb les exportacions evidència 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: de fet cal atribuir els d'inicis dels seixanta a la fam de cotó, que contragué dràsticament les importacions des de l'altra banda de l'Atlàntic; afegint a més que la manca d'actualització dels preus d'aquest producte en les estadístiques, sobrevalora la taxa de cobertura. En qualsevol cas, i amb tots els matisos, la situació és ben clara; fins i tot quan era deficitari, el comerç americà es caracteritzava per balances molt més properes a l'equilibri i contribuïa a reduir considerablement la pesada càrrega del dèficit comercial general. En vista de la taxa de cobertura que caracteritzava 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 un problema de restricció externa.



- La segona via en què es concretava el finançament de les importacions era a través del negoci dels nòlits. Ja he esmentat que les colònies antillanes representaven al voltant del 45% dels vaixells sortits a l'estranger amb càrrega des de Barcelona, segons el mostreig efectuat. Si es tenen en compte només les embarcacions carregades amb bandera espanyola, el pes de les colònies era encara més alt, 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 duració. 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 (deixant de banda el cabotatge) estava molt concentrat en els anys centrals del segle en el comerç colonial i les seues ramificacions. 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 comercial, 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 fóra 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. Ho he indicat ja en el cas de la ruta del tasajo amb Amèrica del Sud, i en el d'una part de les exportacions de sucre als Estats Units dintre del comerç triangular que canalitzava el tràfic de cotó, dogues i altres productes des d'aquell país. Però cal afegir-hi, almenys per al període considerat 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. Donat 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 general (Fradera, 1987; Guimerà, 1986; Rodrigo, 2010).

Això apunta a una darrera manifestació del fenomen del finançament de les importacions a través dels 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 diàspora 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 l'orientació al comerç, tenia en les remeses cap a la Península un dels seus estímuls decisius i 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 internacionals (Rodrigo, 2010; García López, 1993). Leandro Prados de la Escosura (2010) ha realitzat una estimació de l'aportació de les remeses d'emigrants al PIB espanyol, situant-les en proporcions inferiors a l'1% fins als anys finals del segle XIX. Però ha basat els seus càlculs en el salari nominal dels treballadors a l'exterior quan en el cas de la diàspora catalana eren els beneficis comercials l'aspecte més destacat. Aquestes remeses prengueren diverses formes, però sobretot consistiren en lots de mercaderies enviades al mercat de Barcelona i en lletres de canvi. El paper del mercat colonial en l'oferta de lletres en lliures esterlines durant aquetes dècades és altament significatiu, situant-se lleugerament per damunt del terç del valor total negociat. Un mecanisme, per tant, que permeté finançar la importació no sols des del continent americà, sinó amb tota probabilitat, des d'Europa i en concret, en aquest cas, el Regne Unit.

Proporció de les lletres en lliures esterlines emeses a Cuba en el mercat de Barcelona (1840-1860)			
	1840	1848	1860
Sobre el valor total de les lletres en lliures esterlines	25,88%	34,50%	33,35%
Sobre el valor del conjunt de les lletres negociades	5,13%	8,24%	9,53%
<i>Font: Castañeda (1993): Apèndix 1, pg 303-305</i>			

En resum, es pot concloure que el domini colonial sobre les Antilles, la dependència del proveïment exterior sobretot en el cas cubà i la seua altíssim grau d'integració en els mercats de sucre, constituí un mecanisme clau per explicar el creixement del comerç barceloní, 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.

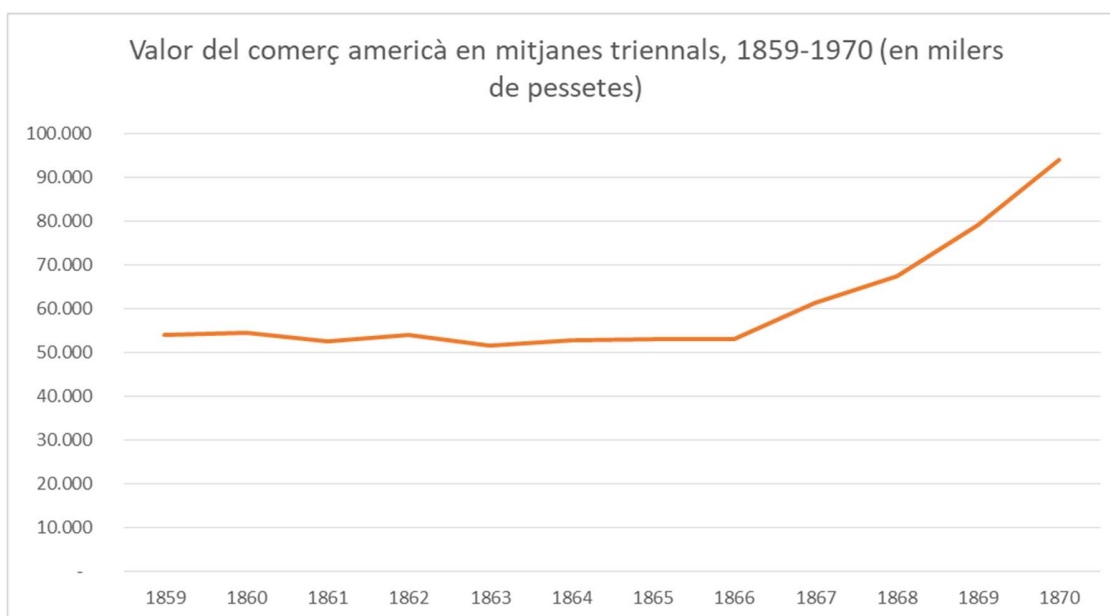
La dependència del comerç barceloní en una fase de modernització productiva i creixent internacionalització, respecte un mercat reservat i marcat per l'economia esclavista pot resultar paradoxal, i de fet, havia de generar contradiccions importants en l'evolució i l'estructura d'aquests vincles comercials. Però constitueix una mostra clara de com la inserció en el mercat mundial es produí sovint a través de mecanismes indirectes i multilaterals; de l'ús del proteccionisme, i de les complexes combinacions entre economies noves (el capitalisme industrial català) i "velles" (el colonialisme i esclavisme cubans). Una qüestió, aquesta darrera, que no és tan sorprenent: les relacions exteriors britàniques de mitjans de segle són difícilment comprensibles sense la forta integració entre l'avantguarda industrial del món i la plantació esclavista nord-americana, tot i que sota una política comercial i un tipus de relacions de domini molt diferents. Els paral·lelisme amb les relacions britàniques, de fet, es poden forçar una mica més: en la mesura que l'enorme dèficit estructural en la balança de mercaderies britànica, va ser en gran part sostenible gràcies al drenatge de recursos de l'Índia i als avantatges que el seu imperi oferí en la navegació internacional, amb més claredat a partir dels anys setanta i vuitanta. Tot i que els mecanismes de control, la regulació del comerç i el tipus de vincles productius establerts no admeten comparacions, des del punt de vista de l'estructura de relacions en el seu conjunt és possible establir paral·lelisme que provarien que, tot i les seues peculiaritats, el comerç colonial català no constituïa un cas tan especial.

10.3 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 al mercat mundial en formació.

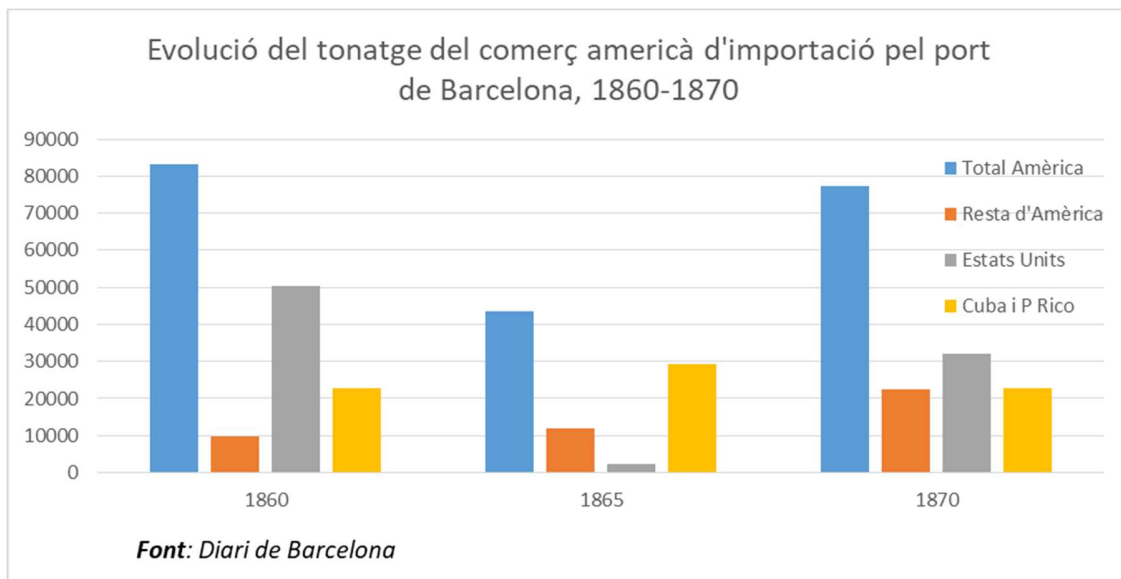
Em limitaré, per tant, a analitzar els canvis i episodis més destacats que afectaren els equilibris del tràfic americà i conformaren una etapa que podríem definir de transició cap a les noves formes del comerç colonial de finals de segle.

El primer moment de desestabilització parcial d'aquests esquemes es donà amb la pràctica interrupció dels tràfics de cotó des dels Estats Units durant la guerra civil nord-americana. Els efectes sobre la indústria catalana i sobre el volum d'entrades de la fibra són ben coneguts (Nadal, 1982). Tanmateix, tractant-se d'un complement fonamental del comerç colonial barceloní, 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 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, que queda mitigada a la sèrie per l'ús de mitjanes triennals, que en suavitzen les oscil·lacions.



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. La mostra extreta per a l'any 1865 dels registres del Diari de Barcelona, palesa l'arribada de 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 Guayaquil. Tot i així, els fluxos principals d'aquesta fibra, que malgrat tot no compensaren la forta caiguda de les importacions, provenien Marsella, Liverpool i Sète, per aquest ordre; a més de diversos 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. 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 transatlàntica d'anada i tornada.

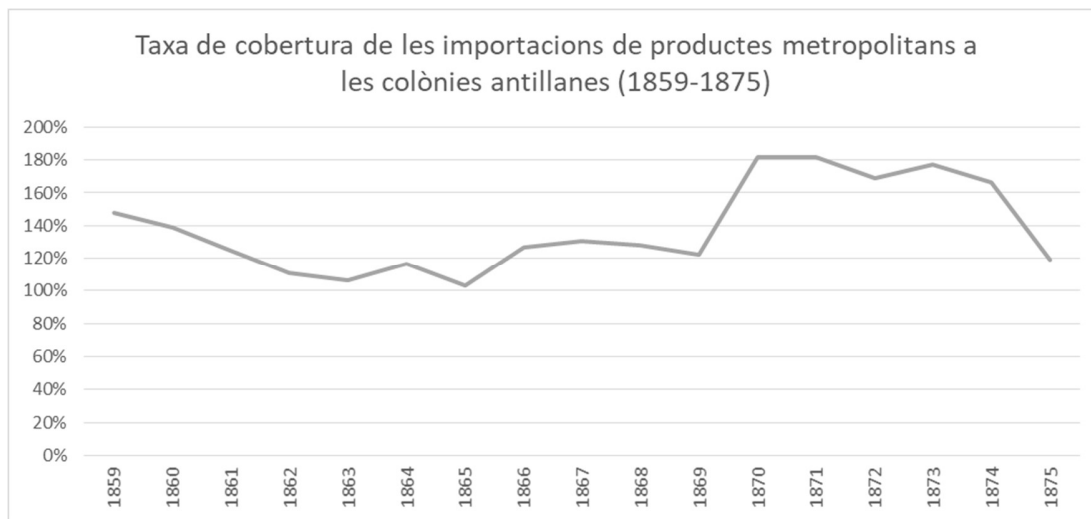


Les importacions espanyoles des de les colònies antillanes (incloent Santo Domingo⁸³), de fet, van augmentar considerablement en els primers anys de la dècada del seixanta, en iniciar-se les interrupcions de les remeses cotoneres, però es van contraure ja des del 1863 arribant el 1867 a nivells molt 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 que el port català amb la Gran Antilla. En absència de quantitats suficients de la primera matèria industrial, l'estructura sencera del comerç ultramarí havia

⁸³ El comerç directe amb la República Dominicana fou irrellevant des del punt de vista quantitatiu durant els anys que durà el domini espanyol, entre 1861 i 1865.

de ressentir-se 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 lleugera contracció cap a mitjans de la dècada. Un fet que conduí a 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 sucrera a través del comerç en 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 en evidència la seua 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 absorbiien vora al 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 total (Naranjo i Santamaría, 2009). 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 comerç colonial i els sectors

productius capdavanter 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 sucrera 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 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 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 alemanya. 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 transformació (Piqueras, 1998). 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 per complet fins el 1886 (García Álvarez i Santamaría, 2004).

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 reafirmà la seua posició en aquests tràfics, confirmant-se com el port del comerç americà per excel·lència dintre del sistema portuari espanyol. Tot i així, les bases organitzatives d'aquests intercanvis iniciaren un canvi de rumb. Com veurem, això afectaria a 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.

Quota de diversos ports sobre el comerç espanyol amb Amèrica (1860-1885)													
	Importacions				Exportacions				Total				
	Barcelona	Cadix	Málaga	Santander	Barcelona	Cadix	Málaga	Santander	Barcelona	Cadix	Málaga	Santander	
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 sucrera, 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 perderen ràpidament força. Si el 1860 les colònies antillanes eren la destinació del 65% dels emigrants catalans a Amèrica, i Argentina i 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 ens els primers anys del nou-cents representava un 6,3% dels peninsulars a l'illa.

Les conseqüències del conflicte independentista cubà foren decisives a mitjà i llarg termini. No sols per les transformacions i dificultats que generà en l'economia cubana i pels canvis en l'organització comercial; també pels seus impactes polític-institucionals. La victòria espanyola derivà en un progressiu enduriment de les condicions en què s'havia desenvolupat el comerç colonial (ja de per si oneroses) i determinà també la consagració d'una aristocràcia dels diners, molt vinculada als negocis lligats a la mateixa guerra, i amb una enorme influència sobre els centres de poder tant metropolitans com colonials (Le Riverend, 1985). Entre els seus membres, destacaven les figures de diversos prohoms indians catalans o instal·lats a Barcelona o socis de companyies 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 podia suposar per a l'economia del país (Maluquer de Motes, 1974). Sanjuan (2018) ha demostrat el pes destacat que els indians retornats i els comerciants vinculats a Cuba tingueren en la formació de l'elit barcelonina de mitjans del segle XIX.

El nom més representatiu dintre d'aquesta elit seria el d'Antonio López, Marquès de Comillas qui, 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 finances. López i un grup afí de capitalistes enriquits a les Antilles, a més d'altres inversors, sufragaren un quantió emprèstit a l'Estat per atendre les necessitats generades pel conflicte; emprèstit que acabaria esdevenint la base del poderós Banc Hispano Colonial, que obtingué a més, els drets de recaptació duaners a Cuba (Rodrigo, 2000).

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 en premsa. 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 comerciant, almenys pel que fa a la seua posició dintre del sistema d'intercanvis barceloní es modificà també notablement.

La següent taula 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 companyies estan ordenats en funció del nombre de vaixells que, independentment del seu origen, els dugueren lots de mercaderies al llarg de l'any (sempre tenint present que es tracta d'una mostra dels registres). Aquesta informació, que s'expressa a la primera columna, permet fer-se una idea de la intensitat de i amplitud de les activitats d'intermediació desenvolupades per cada companyia o agent; més enllà del valor d'aquetes operacions, el capital invertit o els potencials beneficis, que desconeixem. D'aquesta manera podem saber si els receptors de carregaments des de les Antilles eren, a priori, grans homes de negocis i poderosos intermediaris. La segona columna expressa el pes del tràfic colonial en funció del nombre de vaixells totals que portaven carrega assignada a cadascun d'ells: 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 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.

Les dades situen en primera posició els noms de prohoms i companyies coneguts i molt poderosos, diverses d'elles vinculades 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 situen algunes de les figures més prominents del comerç de la ciutat a mitjans dels anys cinquanta.

Però junt a aquestes posicions destacades, trobem la participació de diversos agents que, en virtut de la informació de què dispose quant a la seua participació en el comerç d'importació de la ciutat, tenien característiques i dimensions de negoci molt diferents. Així, i 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 vaixells⁸⁴ 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 Sète, 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 dir, les Antilles formaven part de

⁸⁴ 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 una idea a partir de la comparació amb l'estructura general.

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.

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
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". Veieu l'annex*

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 importades 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 marítim dels que 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.

Independentment de com d'ajustada siga aquesta classificació heurística i molt senzilla, el que està clar és que l'estructura de comerciants i consignataris que hi estaven implicat 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 una baixa vinculació amb el comerç.

Si ens fixem ara en els resultats obtinguts del mostreig per al 1880, la situació era completament diferent. El primer que salta a la vista és el baix nombre d'agents comercials recollits. Els 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 en els 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 relativament dels nombres de vaixells vinguts directament des de les Antilles: segons les meues dades, el 1875 l'espai antillà suposava l'origen d'un terç dels vaixells arribats des d'Amèrica al port⁸⁵; i les estadístiques oficials d'aquest mateix any, per al conjunt d'Espanya, indicaven una quota del 41%. És possible per tant que els tràfics directes des de Cuba i Puerto Rico foren relativament més alts per a la resta d'Espanya que per a Barcelona, però en tot cas, la contracció d'aquests tràfics i la consegüent reducció dels comerciants i consignataris implicats quedaria així confirmada.

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
<i>Comerma, Francisco</i>	4	25%	4	1	5
<i>Jover Serra, J. fills de</i>	3	33%	3	2	4
<i>Plandiura, Antonio</i>	1	100%	1	2	2
<i>Pomés Bordas, Pelegrín</i>	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". Veieu l'annex*

A banda de la reducció dels tràfics directes des de les Antilles, 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 del 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 per limitats que siguin els resultats, és evident que reflecteixen un

⁸⁵ Les dades per al 1875 no es refereixen a una mostra, sinó a l'extracció completa dels registres, només per a algunes variables. Veieu l'Annex 2.

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 bastant especialitzats en el tràfic amb les Antilles, a la vista del que aquests territoris suposaven tant en termes de productes, ports o vaixells per a les xarxes d'importació articulades pels esmentats comerciants. El nombre absolut de vaixells i ports amb què estaven associats, segons aquest mostreig, era bastant 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 tractès de negocis de dimensions mitjanes o d'una importància relativament reduïda.

Tenint present els efectes sobre aquestes dades de la reducció del nombre de viatges directes de les colònies antillanes cap al port català, en quina mesura la disminució del nombre de receptors de càrrega per vaixell era indicativa d'alguna tendència? Potser més que una concentració dels negocis reflectia el simple desplaçament geogràfic dels fluxos d'importació? O bé responia a tendències generals, lligades a les economies d'escala en el comerç i l'emergència de la navegació a vapor? Aquestes possibilitats no es poden descartar per complet, però contrasten amb diverses evidències. En primer lloc, per als tràfics 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 gairebé la meitat: passat 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 el cabotatge), havia passat en aquests trenta anys de 0,95 receptors per vaixell, a 1,77; seguint per tant, una tendència oposada. En segon lloc, 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, com veurem. 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 vaixells 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 al nombre de vaixells en el cas americà, donada 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. Lamentablement, l'absència d'informació quant a les exportacions en la font consultada no permet completar l'anàlisi d'aquest procés de concentració, partint d'aquell component del comerç exterior en què a priori, els mercats colonials oferien majors avantatges i en què es forjaren bona part de les grans fortunes de la comunitat mercantil de la ciutat i el país.

Però la qüestió recentment esmentada sobre l'hegemonia que la vela sembla haver mantingut en els tràfics catalans amb ultramar, requereix fer esment als 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, com tot just he indicat per a l'any 1880, i en el cas del comerç no americà. Així, l'any 1860 els vapors arribats a Barcelona des d'altres països ascendien, segons la informació publicada en premsa, 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, i com ja hem vist, 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 bastant més baixa per a la resta de territoris americans.

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 sols el predomini de la bandera espanyola en aquests fluxos directes sinó també, i per les raons 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 suficientment potent, a més dels costos de capital (donades les enormes inversions requerides) semblen haver estat els obstacles clau per donar continuïtat al tradicionalment ampli i dinàmic negoci navilier català (Pascual, 1991). De fet, autors com Valdaliso (2005), han argumentat que la reserva dels mercats colonials a la bandera espanyola constituí 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 hispano-britàniques. En qualsevol cas, és un fet, que el vapor trobà dificultats per penetrar en el comerç barceloní amb ultramar i que això permeté posposar, temporalment, l'agonia de la marina de vela catalana.

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 mateix combustible. 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. És possible que això explique la pervivència de la vela en els tràfics d'importació des d'Amèrica del Sud, a priori menys afectats pel manteniment del dret diferencial en el comerç amb les colònies. Tot i així, la quota de la bandera espanyola en aquests ramals del comerç americà d'importació era molt preponderant en 1875, fet que evidència la centralitat que encara mantenien les Antilles com a eix articulador del comerç americà en general.

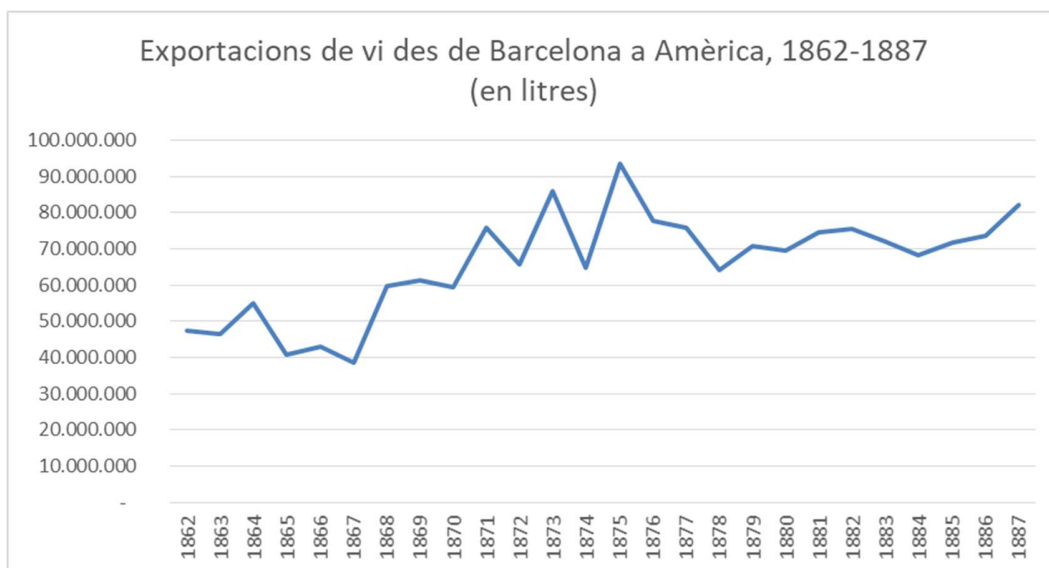
L'establiment de les línies regulars de vapor amb les colònies es produí gràcies al suport financer de l'estat, a partir de lucratives concessions lligades al transport del correu. En aquest negoci sota protecció estatal destacà novament el protagonisme d'Antonio López i el seu cercle proper. La Compañía 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 català (Pascual, 1991; Rodrigo, 2000).

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 vapor obrí a mitjà termini, la possibilitat d'ampliar els intercanvis barcelonins amb l'altre gran domini colonial espanyol; ja que fins al moment, el comerç català amb les Filipines havia estat insignificant. Tanmateix aquestes noves oportunitats tardarien temps en 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 a les antípodes.

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

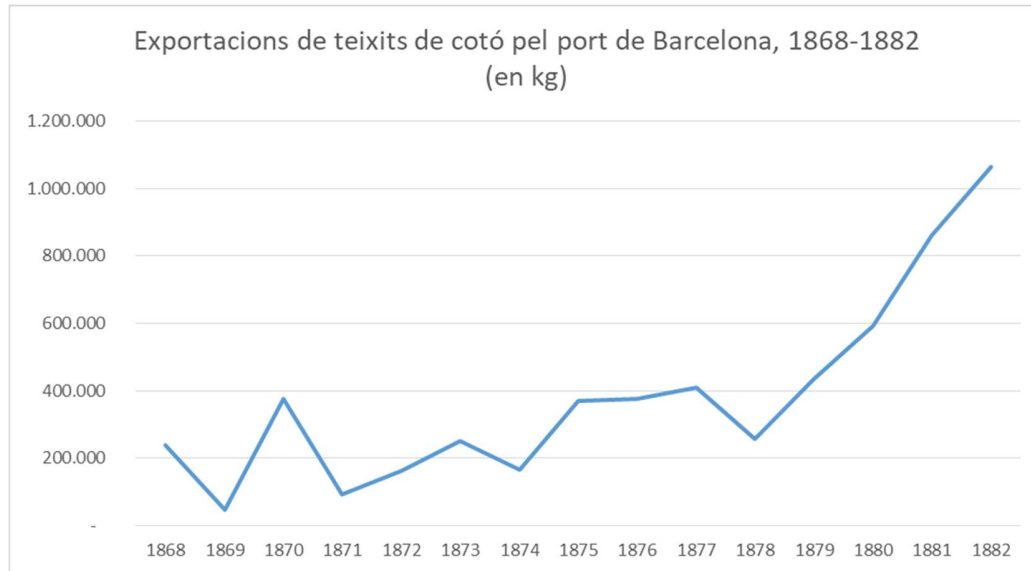
l'evolució dels tràfics amb les Antilles i les Filipines. La Llei de Relacions Comercials amb les Antilles del 1882, que assimilava fiscalment el tràfic colonial al comerç de cabotatge, respongué fonamentalment a les pressions dels naviliers i comerciants catalans, fins i tot en oposició amb els d'altres regions (Valdaliso, 1992) 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 seus esforços en la reserva del comerç colonial per als vaixells de bandera espanyola i en 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 marítims, 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: 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 que el nou marc de relacions amb les colònies no influí en excés). La raó d'aquesta contracció, per suposat, era la creixent demanda francesa i europea que desviava així gran part de la producció de vi cap al ferrocarril o els tràfics 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.

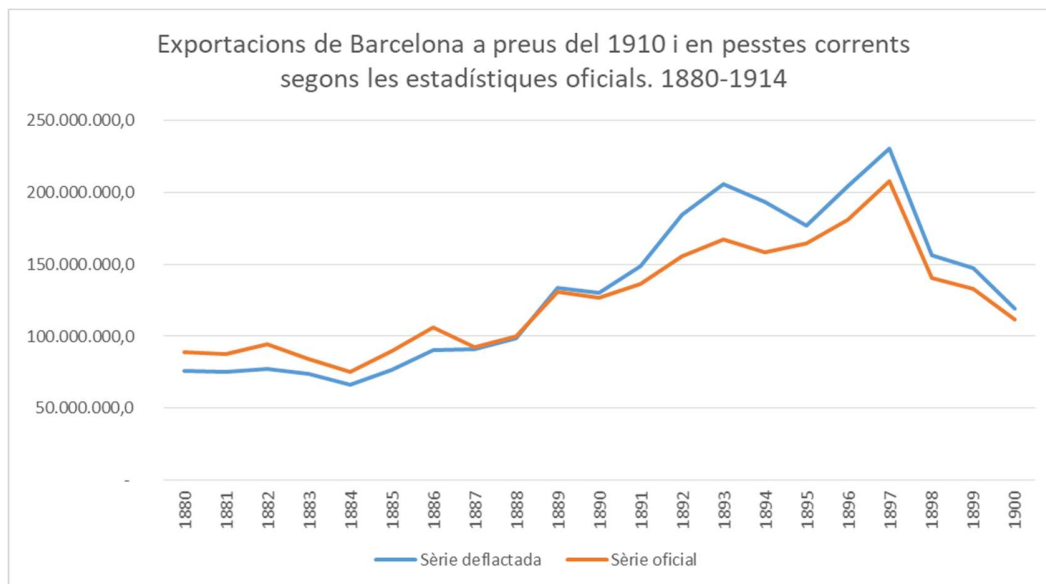


10.4 El model del comerç colonial de finals de segle

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 fóra precisament oberturista, permissiu o equànime. Però a partir del 1882 i, especialment des del 1891, els mecanismes polítics d'explotació 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, establiment 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 antillanes (Serrano Sanz, 1987).



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 el 1888, 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 metropolitanas, 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 expansió de 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, evidentment, de concessions de l'estat i que algunes d'elles formaven part de circuits complexos i indirectes en connexió amb ports europeus (Valdaliso, 2005), les subvencions a línies de vapor transatlàntics és il·lustrativa tant dels problemes de rendibilitat d'aquests tràfics a llarga distància en un context de creixent competència (i el cas espanyol no és ni molt menys únic en aquesta política, bastant generalitzada a Europa (Marnot, 2011), 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 en les embarcacions arribades a Barcelona des del continent americà el vapor suposava el 90% de la capacitat de càrrega i el 60% dels vaixells. Els de vela es concentraven sobretot en els tràfics des de Canadà, i en els viatges directes des de Puerto Rico i Brasil (molt escassos). En les vingudes des de Cuba i els Estats Units, el vapor representava el 90% del total, i en el cas d'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, francesa i alemanya dominava 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 importants.

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 assolía 0,51 (per un 0,75 el 1880). Cal advertir però, que en aquest cas les xifres es troben fortament esbiaixades per una transformació organitzativa que afectà la major part del comerç mundial: la generalització dels coneixements de càrrega "a l'ordre" és a dir, que implicà la seua conversió en documents immediatament negociables que en facilitaven la col·locació de la càrrega, l'assumpció de riscos i el finançament.

Una ullada als receptors de mercaderies des d'Amèrica inclosos en la mostra que he extret per a aquest anys, confirma tant el seu reduït nombre⁸⁶ com la sorprenent absència de productes clau com el cotó en floca entre els carregaments assignats a aquests comerciants.

Comerciants d'importació en el tràfic des d'Amèrica i productes assignats a cadascun d'ells (1895)	
COMERCIENT O COMPANYIA	PRODUCTE ASSIGNAT
<i>Company, Brugués i Galí, senyors</i>	Anyil
<i>Gummà i Viñas, senyors</i>	Anyil
<i>Esbert, A.</i>	Anyil
<i>Jové i Artigas, senyors</i>	Anyil
<i>Fargas, Carreras i companyia</i>	Cacau
<i>Fabra i companyia</i>	Cafè
<i>Cros, Amadeo</i>	Cendra de banya
<i>Rius, J.</i>	Cuir
<i>Gasol, I.</i>	Cuir
<i>Serra, J.</i>	Llavors
<i>Deutsch i companyia</i>	Petroli
<i>Mir, S.</i>	Sucre
<i>Massó, cosins</i>	Sucre
<i>Mir, N.</i>	Sucre
<i>De Larramendi, L.</i>	Vernís

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 següent taula he recollit una taula que ho il·lustra per als 4 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		
	Porporció d'anotacions "a l'ordre"	Proporció sobre anotacions totals
<i>Cotó en floca</i>	93%	23%
<i>Sucre</i>	71%	11%
<i>Dogues</i>	83%	10%
<i>Cuir</i>	60%	8%

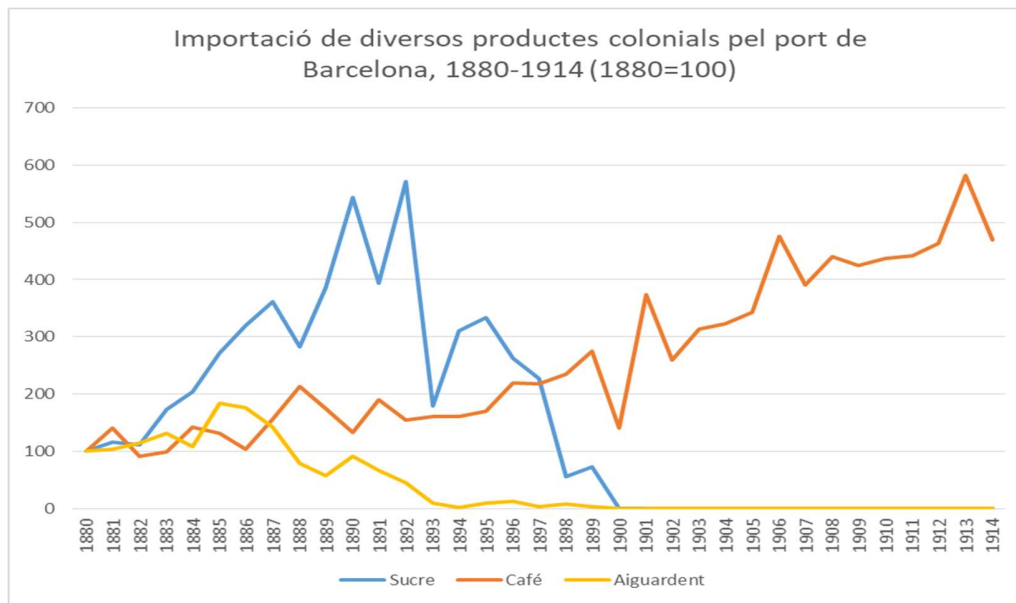
De manera que no podem saber amb certesa quin era el grau de concentració d'aquestes operacions. És possible que els increments en les dimensions dels vaixells que acompanyà la implantació del vapor, tingués uns efectes similars als que havíem pogut observar a inicis dels vuitanta per als tràfics no americans. I sens dubte el paper dels

⁸⁶ La mostra recollia 29 vaixells arribats en aquets tràfics i fins a un total de 66 anotacions.

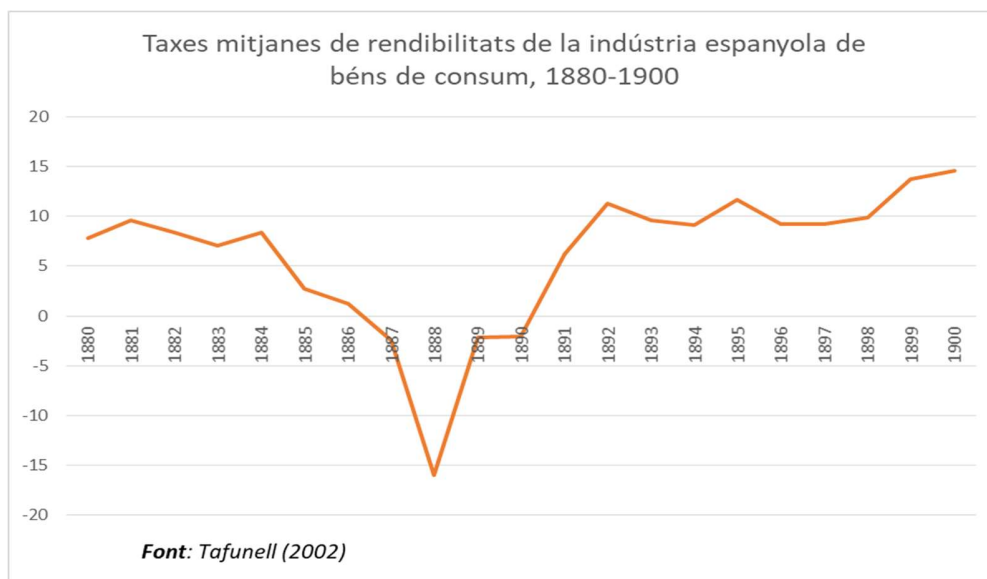
coneixement de càrrega negociables i no nominals contribuí a la formació de mercats de *commodities*, especialment entre aquelles més homogènies i amb una elevada demanda potencial.

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 semblen haver-se vist afavorides pels efectes de la llei del 1882 sobre els tràfics ultramarins, a pesar dels elevats drets pagats per la naturalesa de producte fiscal amb què era tractat. Aquesta tendència es veure afavorida des del 1884 per 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 popularitzava. Si d'una banda, en aquesta cas, els desacoblament entre la producció sobretot porto-riquenya i la capacitat de consum metropolità eren menors 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 interna (García Álvarez i Santamaría, 2004). Tot i així, les quantitats importades es multiplicaren per 2,6 entre el 1882 i 1898: un ritme d'expansió dels 6% anual de mitjana.

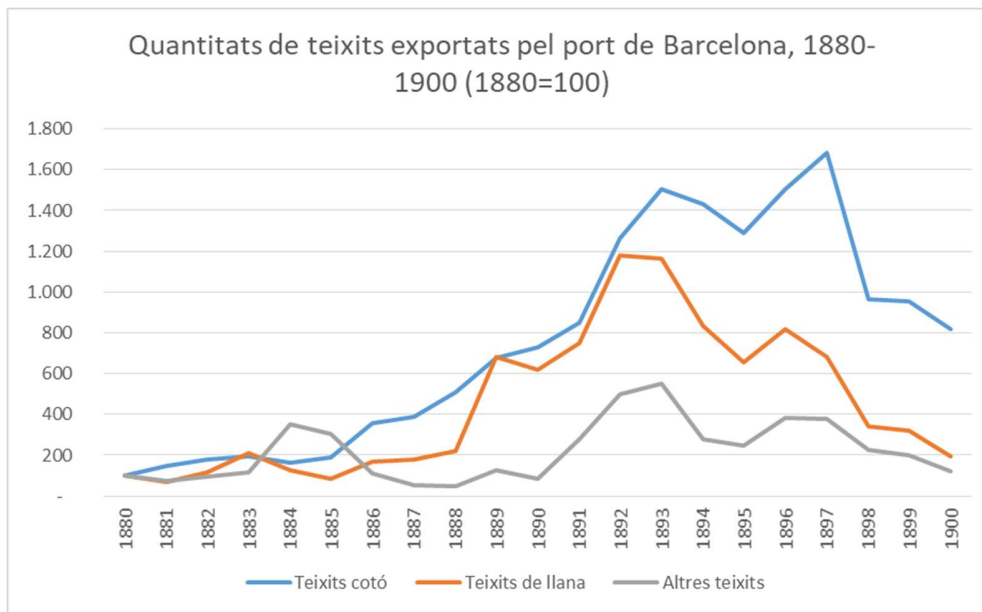
En conjunt, els fluxos dels productes típics de la producció colonial s'incrementaren en el nou context (sense que això modifiqués excessivament els tradicionals desequilibris respecte a la producció cubana). Això va ampliar i diversificar els retorns de les exportacions i sobretot va obrir o ampliar 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.



Però l'aspecte realment decisiu dels canvis en la composició dels fluxos va ser, com és sabut, el de les exportacions. L'exportació de productes industrials no significava una simple variació de l'estructura del comerç, sinó un vertader canvi de lògica. Els vins i altres productes de l'agricultura comercialitzada que havien protagonitzat les exportacions a les colònies i 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 darreres 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.

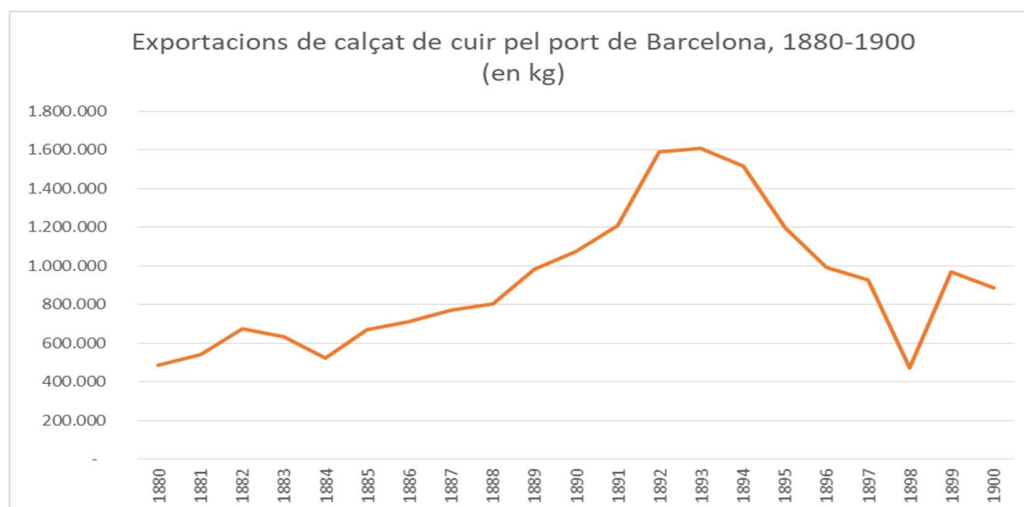


La coincidència entre els moments d'inici del cicle exportador de manufactures catalanes i la contracció dels beneficis industrials fins a situar-se en terreny de fortes pèrdues és tan clarificadora, com la ràpida recuperació de la rendibilitat en el marc de proteccionisme i penetració dels mercats colonials reservats a partir del 1891. Això no implica que l'impuls a l'exportació fóra 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 español" (Sudrià, 1983). 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 en les colònies; petició que es va veure satisfeta amb el nou marc aranzelària 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 1891-1898 (Sudrià, 1983).



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 dels 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 principis 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.

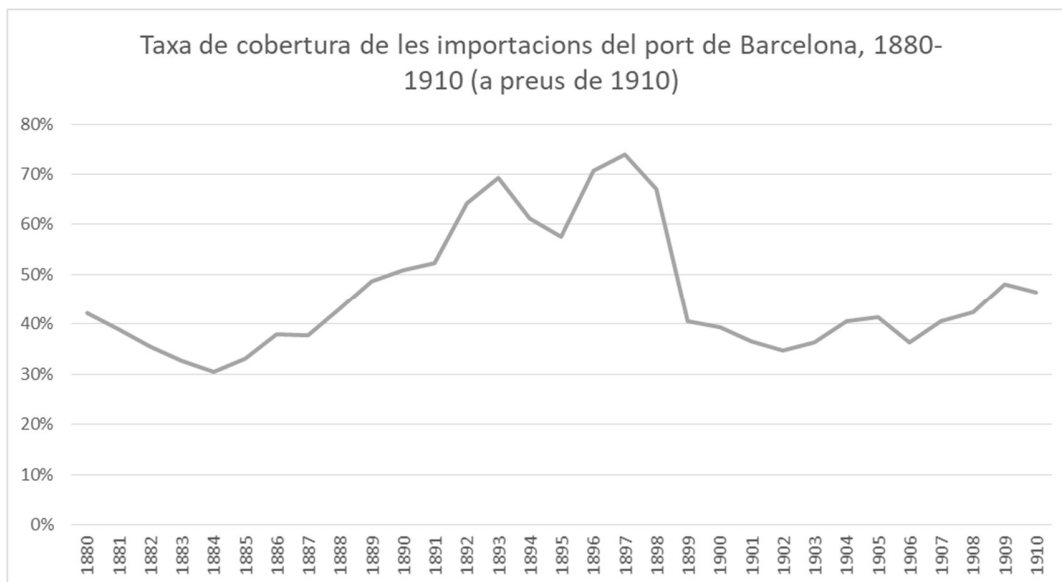
Els teixits de lli i cànem presentaren una evolució molt similar als de llana, tant en les oscil·lacions i moviments a mitjà termini, com en el volum d'exportació, que queda suavitzat en la gràfica per la major amplitud comparada dels tràfics d'exportació en el primer any de la sèrie. Les estadístiques 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 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.



El que diferencia 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 les exportacions de tèxtils cotoners perllongaren la seua intensa expansió fins el 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 bastant 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, generà així un cicle d'auge exportador de duració i amplitud molt més limitada: 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 català. 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 solament

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 diferents 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 centralitzat en l'estructura de relacions exteriors de Barcelona, a mesura que es capturava i 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.

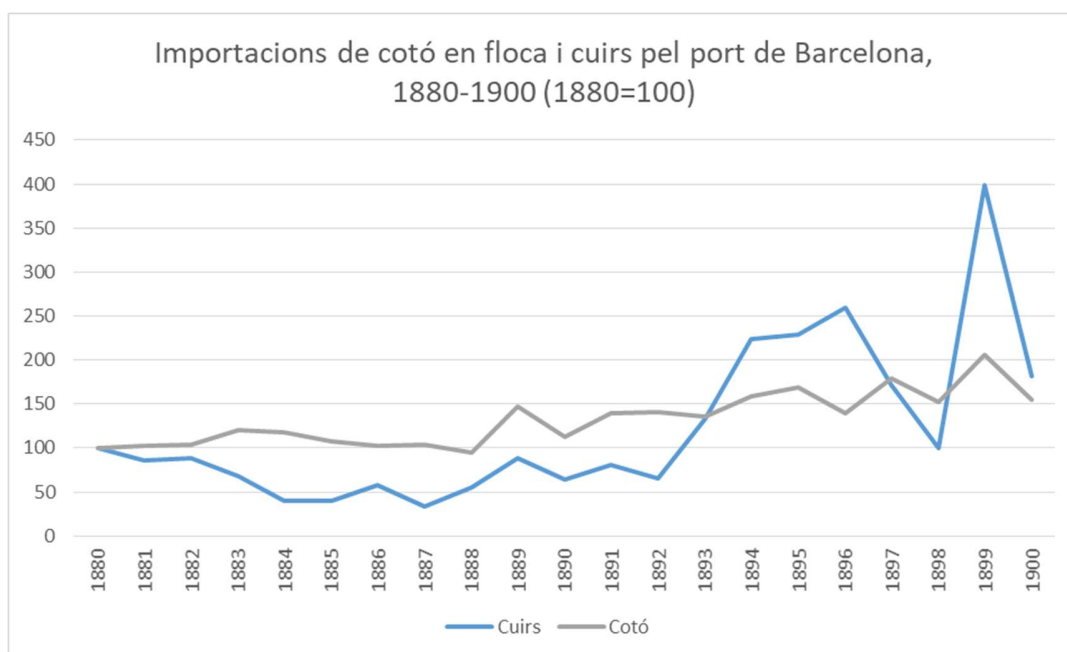


El saldo de la balança comercial del port amb l'estranger, tot i mantenir-se sempre en negatiu, va experimentar una millora sense precedents en tota el període analitzat. Les exportacions per via marítima arribaren a cobrir pràcticament un 70% de les entrades en diversos exercicis de la dècada dels noranta, si es comparen les sèries a preus constants. Tenint en compte que els preus de les exportacions devia créixer per damunt del de les importacions, és possible que aquesta taxa de cobertura fóra fins i tot superior⁸⁷. A més, la reserva del mercat i els processos de concentració del sector que s'havien iniciat en

⁸⁷ La sèrie segons les estadístiques oficials ofereix valors de la taxa de cobertura molt similars en els anys de màxims, amb diferències més marcades pel 1892, en què la sèrie oficial es 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, les retards en l'actualització dels preus i els biaixos en els valors de les exportacions m'han dissuadit d'emprar-la coma una aproximació a la taxa de cobertura en termes nominals.

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 que no cal 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 a 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 vertader 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 consum al país. En el decenni posterior al mínim del 1887 les importacions es multiplicaren per 7,6, 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, suposant un contribució cabdal al creixement de la producció i el 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, junt amb la sempre major dependència dels Estats Units, acabaria per fer saltar pels aires l'estabilitat d'aquest domini.

Un quart aspecte de les transformacions del comerç colonial barceloní de finals del vuit-cents però, 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 d'absorbir les exportacions manufactureres catalanes molt més gran. Principalment degut a 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 a una estructura molt més diversificada. Com ha mostrat Delgado (1999), 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 certa opacitat beneficiar-se de la privatització de l'estanc (Rodrigo, 2009). 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 vertader 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 arribà a representar al voltant d'un 6% total importat a Espanya a finals dels vuitanta, i encara el 1895, un 8,4%. Segons consta a les estadístiques de comerç exterior, els principals ports en la importació d'aquest producte eren Alacant, Santander, Sevilla i Cadis. Segons el mostreig de les entrades registrades en premsa el 1895, la composició de les importacions des de les Filipines en funció del nombre d'operacions (és a dir,

anotacions d'un carregament concret, independentment del seu volum o valor) 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 la millora de posicions en la balança comercial del port en aquests anys. Diversos comercials i industrials catalans, de fet, mostraven als anys noranta la seua convicció que el mercat colonial asiàtic superaria ben prompte el cubà des del punt de vista de les exportacions (Delgado, 1999). 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 i 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.

10.5 La reestructuració de la xarxa comercial després del “desastre”

Les investigacions i debats sobre els efectes psicològics, ideològics i politico-socials de la derrota espanyola a la Guerra Hispano-Cubana configuren un vertader camp historiogràfic. Més encara en el cas català, donats els estrets i múltiples vincles, amb les Antilles especialment, que havien conformat la història del país durant el segle XIX. No és aquest l'espai per entrar-hi, tot i que hauré de fer esment a alguns dels replantejaments polítics i econòmics en matèria comercial, vinculats a la recepció dels fets del 1898 en paràgrafs posteriors.

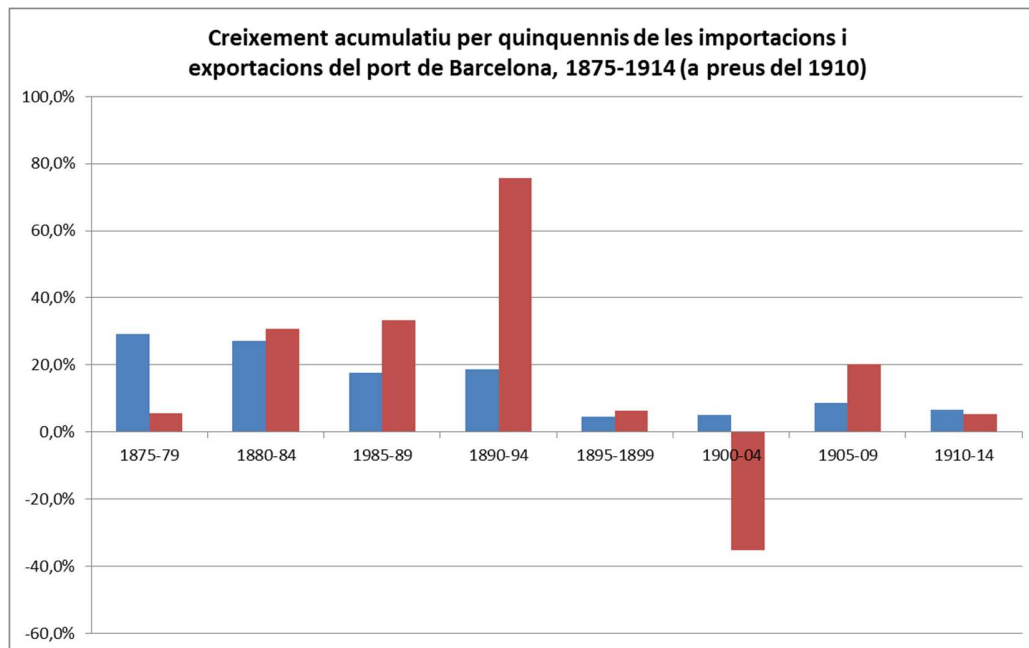
Des del punt de vista econòmic sabem que, malgrat els temors de polítics i empresaris, i no obstant els possibles impactes negatius a més llarg termini, la fi de la guerra va comportar efectes paradoxalment beneficiosos per a Espanya. La depreciació de la

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) els 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 d'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 estalvis (Maluquer de Motes, 1999).

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 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 retornats (Sudrià, 1983). 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.

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 duració en el moviment comercial del port.



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 de tal dimensió que el 1914 encara no s'havien recuperat els nivells d'exportació del darrer 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 de finançament a partir d'altres vies (com els saldos en el comerç amb la resta d'Espanya entre 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 suposat a aquests elements cal afegir la tendència abans assenyalada a la depreciació de la pesseta que encaria els productes estrangers al 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. Segons el mostreig de registres en premsa que he obtingut per l'any 1910, la bandera espanyola retrocedí 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: hauria passat d'un 62% a un 46% de l'arqueig en aquets tràfics en 1895-1910. Cal prendre amb molta cautela aquesta segona xifra perquè està basada en una mostra aleatòria, mentre que la primera prové d'una extracció completa, i és possible que la presència espanyola fóra lleugerament inferior. En qualsevol cas, no deixa de ser un indicatiu de la persistència dels vaixells amb bandera espanyola en els tràfics.

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 repartida i, sorprenentment, la marina austro-hongaresa 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 absolut, segons les dades de la mostra.

Quota dels diferents països en les sortides cap a Amèrica des del port de Barcelona i pes de la bandera espanyola en els tràfics			
	En vaixells	En arqueig	% Arqueig en bandera
Argentina	32,3%	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%

Quota dels diferents països en les sortides cap a Amèrica des del port de Barcelona i pes de la bandera espanyola en els tràfics		
	En vaixells	% 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%

Més enllà del desplaçament parcial 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 de 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 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 (en què si apareixen diverses embarcacions en els moviments d'anada i tornada), podria reflectir algun biaix o problema en la mostra, que no puc descartar. En tot cas, en el cas filipí, els Estats Units acceptaren el manteniment per deu anys del statu quo en matèria aranzelària i comercial. Però el fet que tant els moviments d'entrada com els de sortida, corresponents a dues mostres aleatòries diferents, assenyalen la mateixa situació confirmaria que, almenys en els tràfics directes, els ports que havien estructurat gran part dels intercanvis catalano-americans durant el segle XIX ja no formaven part de les principals connexions del port.

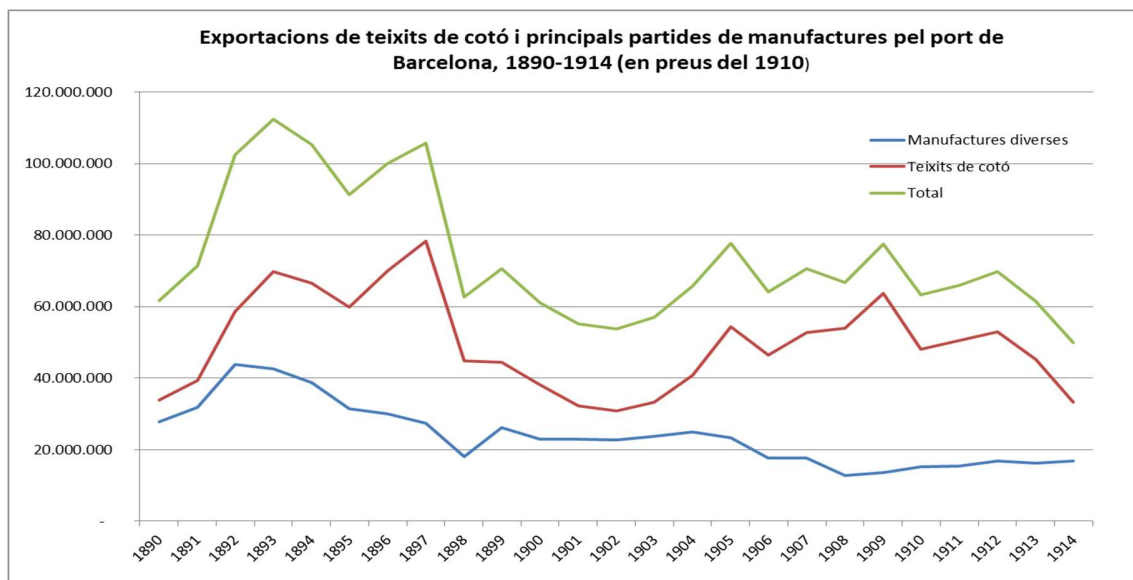
A més d'això, cal destacar els desequilibris entre la quota dels Estats Units com a origen i destinació de les embarcacions; junt amb el pes preponderant de l'Argentina en les eixides, i l'aparició en segon posició de Mèxic i Xile. Segons la informació publicada tots aquests vaixells portaven carregament des del port català, tot i que no l'especificaven. En el cas dels tràfics cap a Xile, sembla que aquests s'efectuaven íntegrament en embarcacions alemanyes, i l'absència del país en els tràfics d'origen indicarien que Barcelona constituïa una escala en el llarg recorregut entre Europa i el sud del continent americà, i 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 que es 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 a una adaptació a les empreses navilieres, i va anar 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 Valdaliso (2005), 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'elles 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 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 dintre 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 distints graus d'intensitat. El que és més decisiu: reduïren significativament el grau d'obertura i les dimensions relatives del comerç marítim amb l'estranger, al temps 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 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 per complet dels tràfics estratègics a través de l'Atlàntic i el Canal de Suez i contribuí a l'establiment o consolidació de vincles comercials de tipus nou.



No és 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 suposà en cap cas la desaparició dels plantejaments imperialistes en el pensament estratègic de la burgesia barcelonina. Els plantejaments imperialistes 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 prendran força com a resposta als fet del 1898. Es plasmaran 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 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 colonial (Curi, 1985; Yáñez, 1986; Costa Ruibal, 2002).

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 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-Marroquies i que agafà especial força arran de la Conferència d'Algesires (1906), va anar també lligat a consideracions econòmiques i comercials: estratègies per a l'obertura i control de mercats d'exportació, fonamentalment (Costa Ruibal, 2002; Dalla Corte, 2005).

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. En l'estructura d'entrades i sortides dels vaixells del port del 1910, només Fernando Poo figura 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. A excepció de Canàries, considerades com a territoris colonials en les estadístiques, 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 (Sant Gisbert, 2017).

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 permetien 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 catalana.

10.6 Conclusions

En les pàgines precedents he efectuat una anàlisi de l'evolució del comerç colonial del port de Barcelona. Aquesta reconstrucció m'ha permès posar de manifest que els vincles amb els territoris colonials, i molt especialment amb Cuba, constituïren un element central de l'entramat comercial del port, un mecanisme peculiar d'inserció en els mercats internacionals i un motor essencial del creixement dels intercanvis marítims amb l'exterior. Des de les dècades centrals de la centúria, les especificitats de l'economia cubana i la seua elevada extraversió permeteren, en el nou marc de domini colonial, l'expansió de les exportacions; però també i de manera potser més decisiva, l'impuls de les importacions derivat dels estímuls al tràfic de retorns (en connexió amb el desenvolupament de la indústria), pel proveïment de mitjanes de pagament i per l'establiment d'un sistema de mecanismes de compensació que ajudaren a expandir els fluxos d'importació, malgrat l'elevat dèficit estructural de la balança comercial. El beneficis comercials i les remeses de la diàspora catalana a Cuba i Puerto Rico contribuïren en un grau destacat, però que no estem en condicions de precisar, a aquesta dinàmica. A més a més, la densitat dels tràfics i l'àmplia xarxa comercial lligada a través de mecanismes de comerç triangular generà economies d'abast i de xarxa que devien incidir en la ràpida integració de Barcelona en el mercat mundial de cotó en floca, reflectida per una forta convergència de preus anterior a la fam de cotó.

Tanmateix, alguns dels trets clau que possibilitaren l'emergència d'aquests esquemes d'intercanvi i drenatge de la renda sucra acabaren per generar contradiccions i posaren en crisi el model. Característiques clau del model colonial, tals com el desacoblament comercial entre metròpoli i colònia, i les estretes relacions de l'economia cubana amb els mercats britànics i nord-americans; la forta especialització; la reserva del mercat o la centralitat econòmica de l'esclavitud, foren per tant, estímuls inicials que generaren limitacions i tensions considerables. En aquest marc, entre els anys seixanta i setanta s'assentaren les bases per a un canvi de model, responent també a les dificultats lligades a l'articulació dels mercats internacional dels nòlits, els vins, el sucre o els teixits. L'emergència d'un poderós conglomerat d'interessos vinculats al gran comerç, la marina a vapor i les finances, amb una gran capacitat d'influència política, acompanyà a més una tendència a la concentració de les activitats d'intermediació. Aquests factors havien de constituir l'origen de les pressions per a la reformulació del model de relacions colonials a les dècades finals de segle.

A partir dels anys vuitanta, coincidint amb l'inici de l'etapa de l'alt imperialisme europeu, es produïren transformacions substancials que, a més d'expandir l'àrea geogràfica del comerç colonial barceloní cap a les Filipines, tractaren de trobar en la reserva dels mercats dels tradicionals dominis una solució a la crisi de l'economia metropolitana; crisi general, indissociable de l'obertura a l'economia internacional i paral·lela a la depressió travessada per diversos països. El nou marc establert se centrà en la penetració dels mercats colonials per a les manufactures catalanes i va fer possible un auge extraordinari de les exportacions pel port de Barcelona, amb la consegüent millora de la balança

comercial. Tanmateix l'agreujament d'aquest domini i els seus impactes sobre una economia cubana amb greus problemes i convertida ja en un satèl·lit dels Estats Units acabà conduint a la pèrdua de les principals possessions. Fet que posaria fi al cicle de creixement del comerç exterior del port i posaria en crisi el conjunt de l'entramat comercial amb Amèrica; conduint, en última instància, a una fase de molta major introversió de l'economia i l'empresariat catalans.

11. CONCLUSIONS

Al llarg d'aquest treball he dut a termes una anàlisi del comerç exterior canalitzat pel port de Barcelona durant la segona meitat del segle XIX llarg. En un context històric marcat, d'una banda, per la consolidació de l'economia industrial a Catalunya; de l'altra, per un procés d'expansió comercial, creixent interdependència econòmica i integració dels mercats internacionals, que la literatura recent ha batejat com la *primera globalització*. Donat l'abast de la temàtica, he centrat especialment els esforços en dues grans qüestions: el grau i les formes de participació de Barcelona en la globalització comercial, i l'estudi d'alguns dels principals factors explicatius del creixement dels intercanvis marítims de la ciutat. Tot i que ambdues qüestions s'han fet presents al llarg dels diferents capítols i apartats del treball, cadascuna d'elles ha servit d'orientació principal per a les dues parts en què està dividit. Així, en la primera, m'he centrat en estudiar algunes de les dimensions més destacades del procés d'obertura comercial: el creixement dels fluxos, l'expansió i conformació de l'extensa geografia dels tràfics marítims barcelonins, o la sincronització dels cicles comercials amb els d'altres economies. La segona part ha estat orientada a l'anàlisi d'aquells processos i forces econòmiques que, a l'hinterland i al foreland del port català, condicionaren l'evolució dels intercanvis amb l'estranger. No cal dir que aquest no ha estat, ni podia ser-ho, un estudi exhaustiu de tots els aspectes de la problemàtica; ni que totes les dimensions o els factors explicatius considerats han rebut el mateix nivell d'atenció. Fonamentalment, he tractat d'establir un diàleg amb el paradigma explicatiu de la primera globalització i d'analitzar fins a quin punt el procés d'internacionalització del port de Barcelona, un cas rellevant tant pel seu pes en el comerç exterior espanyol com per la complexitat i diversitat de les seues funcions, s'adaptava a aquests esquemes o podia ser interpretat a partir d'ells.

Els resultats han posat de manifest, en primer lloc, que el port català va participar plenament de les dinàmiques globals que conduïren a un llarg cicle d'expansió comercial i de creixent interconnexió entre les economies de del planeta. Amb limitacions i especificitats pel que fa als ritmes, la periodització i els mecanismes d'inserció en el mercat mundial; però experimentant un procés d'obertura sense precedents, i assolint un altíssim grau d'integració i dependència de les xarxes comercials internacionals. Així, el volum i el valor dels intercanvis amb l'estranger cresqué de manera sostinguda (exceptuant algunes interrupcions conjunturals), i a ritmes més que notables tant en termes absoluts com en relació a la producció regional, durant un període que s'inicià, amb tota probabilitat, en els anys trenta del segle XIX i es perllongà almenys fins al final de la centúria. Els ritmes d'expansió foren, per suposat, variables 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, i en contrast amb els tòpics habitualment associats a l'economia catalana. Aquest procés va exhibir nítids paral·lelismes amb la trajectòria de gran part de les economies del món; si bé amb l'entrada al nou segle, el dinamisme comercial del port

es reduí i s'inicià una fase de major introversió, mentre la majoria de països continuaven l'expansió comercial.

Des del punt de vista del creixement dels intercanvis, de la multiplicació de les relacions i de la intensificació dels lligams amb l'estranger, doncs, es pot dir que el port català participà plenament del procés de globalització comercial. En canvi, resulta potser més difícil afirmar amb rotunditat si també es veié afectat en la mateixa mesura per aquell fenomen que la majoria d'autors consideren definitori de la integració dels mercats internacionals (o de la *hard globalization*, en termes de De Vries, 2010): la convergència de preus.

Tot i que he presentat proves en sentit afirmatiu, la resposta a aquesta qüestió és necessàriament més ambigua, ja que depèn de la periodització i dels criteris adoptats; així com dels productes en què es focalitza l'estudi. L'anàlisi efectuada permet parlar d'una convergència primerenca amb els preus exteriors en el cas del cotó en floca, i d'una tendència clara, posterior en el temps, a la reducció dels diferencials (que malgrat tot romangueren molt elevats) pel que fa al carbó. En el mercat del blat, el que ha atret major interès en la majoria de treballs sobre la problemàtica, els resultats són menys nítids. Però tant els impactes de les importacions sobre els preus interns, com els efectes econòmics i les reaccions polítiques que en derivaren indiquen que Barcelona no s'apartà en excés de la situació internacional. I això, a pesar dels efectes d'una protecció aranzelària que se situà en les primeres posicions al continent europeu pel seu nivell i contundència, especialment a partir de la dècada dels noranta. Em sembla doncs, que existeixen raons de pes per situar també Barcelona (i l'economia espanyola) en el moviment cap a la integració dels mercats internacionals, malgrat que aquest procés va ser menys pronunciat i de caràcter més oscil·lant que el del simple creixement dels moviments d'importació i exportació.

En mercats de productes clau però molt menys homogenis, com el del vi o sobretot els dels teixits, la verificació de la convergència de preus presenta majors dificultats. Amb tot, en el primer cas no hi ha dubtes que el sector vitivinícola català i espanyol, experimentaren plenament la fase àlgida de l'articulació internacional del mercat d'aquest producte. En aquella conjuntura concreta però, el port de la capital tingué un paper menys destacat en el creixement generalitzat dels tràfics. I el seu perfil exportador romangué bastant especialitzat en mercats molt concrets: reservats pel domini colonial (cas de les Antilles), o bé consolidats per una llarga tradició d'intercanvis i pel sorgiment d'un mercat ètnic a partir del contingent emigrat espanyol (cas de l'Argentina). Pel que fa al segon rengló, el sector dels teixits de cotó, el fet que la diferenciació i el pes en la competència d'altres condicionants més enllà dels preus (com les estructures comercials, el disseny o la qualitat) hi incidiren en gran mesura dificulta molt més arribar a conclusions. La producció catalana romangué, durant la major part del període, protegida de la competència i molt orientada al mercat nacional. I només un primer auge exportador als mercats colonials permeté impulsar les col·locacions a l'estranger que, tanmateix, romangueren centrades en uns pocs renglons molt específics, i suposaren una part menor de les vendes de la indústria. Així i tot, Nadal i Sudrià (1993) han aportat indicis

contundents sobre el fet que la indústria cotonera catalana no romangué en absolut aïllada de les pressions competitives i les forces que impulsaven la productivitat en l'àmbit internacional. En conjunt doncs, tot i que l'economia espanyola destacà en el context europeu pels seus elevats aranzels, existeixen raons per a afirmar la plena participació de la ciutat i el seu entorn en el principal fenomen associat al procés de globalització; malgrat els retrocessos i les limitacions en alguns dels mercats assenyalats.

Tanmateix, com he tractat d'argumentar, els processos d'anivellament de preus eren només un dels fenòmens constitutius de la inserció al mercat mundial i l'obertura a l'exterior. Cenyir a aquesta qüestió l'estudi del procés de globalització corre el risc d'imposar una restricció excessiva i massa simplificadora a l'anàlisi de l'articulació de l'economia internacional vuitcentista. Els arguments de pes per identificar globalització i formació de preus *únics* a nivell mundial són raonables i no poden ser menystinguts. La relativa novetat del fenomen, la senzillesa dels contrastos, la disponibilitat de dades, o els efectes disciplinants dels preus en l'emergent economia de mercat són només algunes d'aquestes raons. És impossible passar per alt la seua rellevància. No obstant això, l'estudi empíric de la qüestió no està absent de problemes: és la simple convergència de preus un senyal clar d'integració? O cal parlar d'uns mínims llindars de proximitat assolits i d'un període relativament sostingut en el temps? És l'anivellament absolut o relatiu allò rellevant, ja que aquests no sempre avançaren en paral·lel? Pot ser aquest un bon indicador d'integració en absència de relacions comercials significatives? Quins serien els productes que han de centrar l'anàlisi quan les perioditzacions no eren coincidents? Alguns d'aquests debats estan ben presents, de fet, en la literatura.

Però probablement la principal objecció que caldria establir al fet de limitar al comportament dels preus l'anàlisi de la globalització és, evidentment, la possibilitat de passar per alt altres dimensions clau de l'articulació de l'economia internacional al segle XIX. L'expansió de les xarxes globals d'intercanvi, del nombre de territoris incorporats a un mateix sistema comercial internacional, o el creixement dels fluxos no foren potser aspectes definitoris en ells mateixos, en la mesura que s'havien produït amb anterioritat. Però ho van ser si es té en compte el salt dramàtic que es produí en la seua amplitud i intensitat. Reflectien, al meu entendre, el creixement explosiu dels límits dels mercats exteriors, derivat de la transformació de les mecanismes bàsics de funcionament de l'economia: el creixement modern (intensiu, sostingut, basat en l'augment de la inversió i la productivitat); la centralitat dels mercats en el funcionament de la producció i la distribució, o l'augment massiu del nombre de consumidors potencials.

L'elevat grau de dependència de *l'economia dels llocs* respecte *l'economia dels fluxos*, o més clarament: de bona part dels entramats productius respecte la competència, la demanda i el proveïment exteriors, per al seu funcionament quotidià constituí una altra de les novetats, tot i ser de molt difícil quantificació. També, per suposat, el sorgiment de fluxos globals de factors. Especialment d'inversions i préstecs que havien d'influir decisivament en la formació de cicles econòmics internacionals; un fet vertaderament transcendental que expressava també el grau d'articulació de l'economia internacional emergent.

És per això que, al llarg d'aquest treball, m'he detingut a analitzar aquest conjunt més ampli de fenòmens. La pretensió, com he indicat en diverses ocasions, no ha estat la de qüestionar la rellevància de la formació de preus mundials. De fet, diversos autors que han analitzat la integració econòmica internacional al segle XIX, han dedicat treballs a algunes d'aquestes altres facetes. L'objectiu no ha estat tampoc simplement fer més complexa l'anàlisi ni més indefinit el concepte de globalització. Només posar sobre la taula les interaccions dels diferents condicionants que marcaren la inserció del port de Barcelona en el mercat mundial i que formaren part d'un període definit per l'alt grau d'internacionalització. Però també, com és lògic, una internacionalització molt desigual, marcada per nivells i oportunitats de participació en els mercats molt diferents. En tot cas, la formació i expansió del mercat mundial (és a dir, el creixement dels intercanvis i dels territoris implicats) i la seua limitada però perceptible integració en diversos àmbits crucials van ser processos indistriablement lligats. Per això l'anàlisi del procés d'inserció en ell d'un port com el català, com a *hub* d'un rerepaís econòmicament complex i en transformació requeria tenir en compte aquestes diverses dimensions.

La segona gran qüestió en què he focalitzat el treball té a veure amb els factors i motors que explicarien el creixement del comerç exterior del port i del seu grau d'integració en els mercats internacionals durant la segona meitat del segle XIX. Per suposat, la multiplicitat de causes proposades per la literatura internacional, els seus efectes contradictoris i les necessàries limitacions d'un exercici com aquest no permetien un estudi exhaustiu de cadascun d'ells. Una absència notable, en aquest sentit, té a veure amb els possibles efectes derivats de la no pertinença d'Espanya al patró or o dels moviments d'apreciació i depreciació del tipus de canvi. Els canvis en els aranzels o en el transport marítim, causes explicatives prioritzades per bona part de la literatura, tampoc no han estat el centre principal d'atenció, tot i que han estat molt presents en l'anàlisi.

En lloc d'estudiar principalment els costos de transacció i la reducció de les barreres al comerç, m'he orientat més bé a explicar els processos que determinaren l'oferta i la demanda dels fluxos comercials canalitzats pel port. Amb això no es tractava de qüestionar la rellevància que la reducció dels costos de comerciar tingué al llarg del període analitzat. És indiscutible que la política comercial, la transformació dels transports i les relacions canviants entre totes dues dimensions constituïren peces clau en la transformació i funcionament de l'economia internacional de la segona meitat del vuit-cents i inicis del nou-cents. La seua influència, en qualsevol cas, no va ser sempre de caràcter unívoc, ni és gens clar per a bona part de la literatura sobre el període, que constituïren l'únic o el principal factor desencadenant de la globalització comercial. Els seus efectes foren probablement molt més clars en el cas de la convergència de preus, en la mesura que els costos de transacció explicaven i constituïen una part dels diferencials existents entre mercats. Tot i així, he assenyalat que aquest no va ser sempre el cas per a tots els productes i moments i que els condicionants afegits foren múltiples: des de l'eficiència de les xarxes comercials de proveïment, a la capacitat exportadora o les influències indirectes i de caràcter conjuntural. És probable també, com hem vist, que els costos de transport i l'oferta de serveis marítics jugués un paper molt determinant en

la conformació i modificació dels patrons geogràfics d'intercanvi; però tampoc no en va ser la causa única. De fet, tot apunta a que la caiguda dels costos de transport i l'increment de capacitat dels vaixells respongué també en gran mesura al creixement de la demanda i a les diferències en volum i composició dels intercanvis. Em sembla però, que en el cas del creixement del comerç exterior, resulta complicat construir explicacions convincents només a partir de l'eliminació de barreres a la circulació internacional de mercaderies i del seu correlat productiu, segons bona part dels estudiosos de la primera globalització: l'especialització en base a avantatges comparatius o dotacions relatives de recursos.

Novament, és innegable que la caiguda en el nivell de protecció aranzelària d'un o altre producte, o en els costos de transport dels tràfics a mitjana i llarga distància, suposava a priori un estímul al comerç exterior. D'altra banda, també podien afectar-lo negativament a la llarga, com ha mostrat Bairoch (1976), en funció dels seus possibles efectes nocius sobre l'estructura productiva i en la demanda industrial o de consum. Fóra com fóra, l'anàlisi d'un cycle comercial d'aquestes característiques i duració ha d'atendre també als processos de transformació socioproductiva que l'estimularen. Sobretot quan sabem que aquests no foren processos menors, sinó que suposaren la completa transformació de l'economia mundial: en les formes i tècniques productives, en els seus principis organitzatius, en el seu dinamisme o en les formes que prenen les crisis.

Almenys per al cas de Barcelona, es pot afirmar que el creixement del comerç exterior anà de la mà 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 que han estat ben estudiades per autors com Nadal (1982), Pascual (1988), Herranz i Tirado (1996). En aquest sentit, el procés d'inserció del port en els mercats globals responia a (i era dependent de):

- 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 també hipoteques significatives: la protecció als sectors llaners o carboners, però fonamentalment a 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.

- 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. Donades 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 a excepció de l'auge exportador de vi a França, en el context excepcional de la fil·loxera, això depengué també en gran mesura dels lligams amb els mercats reservats, a la Península, les Antilles i, més endavant, les Filipines.

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 català (i espanyol) i, junt amb els efectes de la malura, derivà en una crisi de l'economia regional; 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) la crisi de l'agricultura interior espanyola, fruit també de la formació del mercat mundial alimentari, debilità la demanda interna de la que 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 de les creixents dificultats 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 elles, 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 tindre 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 (Carreras, 1997). 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 en cadena, dependent de les pressions competitives de diversos grups d'interès, generà un encariment dels costos que minvava la competitivitat i la demanda potencial (Palafox, 1991). Les dificultats exportadores i els problemes de la balança comercial espanyola, malgrat el respir puntual de l'auge intersecular, llastraren 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 els primers anys del segle XX, la globalització evidencià clars símptomes de crisi, d'esgotament d'un model, que s'expressaren en diversos ordres: la reacció proteccionista a bona part d'Europa; les noves formes d'intervenció estatal en l'economia; la concentració i cartelització 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 alienes 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 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. 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'inestabilitat que acabaria desencadenant en 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.

BIBLIOGRAFIA

Abu-Lughod, J. L. (1989): *Before European hegemony: the world system AD 1250-1350*. Oxford University Press, USA.

Acemoglu, D. i Robinson, J. A. (2012). *Why nations fail: The origins of power, prosperity, and poverty*. Crown Books.

A'Hearn, B. i Woitek, U. (2001): "More international evidence on the historical properties of business cycles", *Journal of Monetary Economics*, 47(2), 321-346.

Allen, R. C. (2013): *Historia económica mundial: una breve introducción*. Alianza editorial

Anderson, K., Nelgen, S., i Pinilla, V. (2017). *Global wine markets, 1860 to 2016: A statistical compendium*. University of Adelaide Press.

Andrés Álvarez, V. (1943) «Historia y crítica de los valores de nuestra balanza de comercio». Moneda y Crédito 4

Anievas, A.; Nisancioglu, K. (2015): *How the West came to rule*. University of Chicago Press Economics Books

Ba, H. (2018): "The systemic causes of financial crises in the long nineteenth century", *Business and Politics*, 20(2), 208-238.

Backus, D. K. i Kehoe, P. J. (1992): "International evidence on the historical properties of business cycles", *The American Economic Review*, 864-888.

Bahamonde, Á., i Cayuela, J. (1992). *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Historia Contemporánea, (9).

Bairoch, P. (1974). Geographical structure and trade balance of European foreign trade from 1800 to 1970. *Journal of European Economic History*, 3(3), 557.

Bairoch, P. (1982): "International industrialization levels from 1750 to 1980", *Journal of European Economic History*, 11(2), 269.

Bairoch, P. (1993). "La France dans le contexte international: politique commerciale et commerce extérieur 1890-1990", dins: Broder, A.: *Le commerce extérieur français de Méline à nos jours*. Paris: CHEFF, pg. 3-33.

Bairoch, P. (1995). *Economics and world history: myths and paradoxes*. University of Chicago Press.

Bairoch, P. i Kozul-Wright, R. (1998): "Globalization myths: some historical reflections on integration, industrialization and growth in the world economy", dins: DDAA *Transnational corporations and the global economy* (pp. 37-68). Palgrave Macmillan, London

- Beckert, S. (2016): *El imperio del algodón. Una historia global*, Barcelona, Crítica
- Becuwe, S., Blancheton, B., i Meissner, C. M. (2015): "Stages of diversification: France, 1836-1938" (No. w21777), National Bureau of Economic Research.
- Beltrán, L.(1945), "La evolución del precio del algodón en rama en España durante los siglos XIX y XX", *Anuario de la industria textil española*, vol. XX, pp. 66-73.
- Benaul, J. M. (1985). "Política i consums. La revolució del 1868 a Terrassa", *Recerques: història, economia, cultura*, (17), 73-103.
- Benaul, J. M. (1991). *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. (2009). "The margins of US trade", *American Economic Review*, 99(2), 487-93.
- Berthelon, M. Feund, C. (2008): "On the Conservation of Distance in International Trade.", *Journal of International Economics* 75(2), 310-310
- Besedeš, T., i Prusa, T. J. (2011). "The role of extensive and intensive margins and export growth", *Journal of development economics*, 96(2), 371-379.
- Blattman, C., Hwang, J., i Williamson, J. G. (2007). "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), 156-179.
- Bovykin, R. i., Wilkins, M. (1991). *International Banking, 1870-1914*. Oxford University Press on Demand.
- Brea-Martínez, G. i Pujadas-Mora, J. M. (2018). "Estimating long-term socioeconomic inequality in southern Europe: The Barcelona area, 1481–1880", *European Review of Economic History*.
- Brenner, R. (1976): "Agrarian class structure and economic development in pre-industrial Europe", *Past & present*, 70(1), 30-75
- Brenner, R. (1977): "The origins of capitalist development: a critique of neo-Smithian Marxism", *New left review*, (104), 25.
- Broder, A. (1976): "Les investissements étrangers en Espagne au XIX e siècle: méthodologie et quantification", *Revue d'histoire économique et sociale*, 54(1), 29-63.
- Broder, A. (1977). "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, A. (2000): *Historia económica de la España contemporánea* (Vol. 54). Anaya, Espanya.

Brown, A. J. (1965): "Britain in the world economy, 1870-1914", *Yorkshire Bulletin of Economic & Social Research*, 17, pp. 46-60.

Brown, J. C. (1995): "Imperfect competition and anglo-german trade rivalry: markets for cotton textiles before 1914", *The Journal of Economic History*, 55(3), 494-527.

Cairncross, F. (1997). *The death of distance: how the communications revolution will change our lives* *The death of distance: how the communications revolution will change our lives* (No. C20-21). Harvard Business School.

Calosci, L. (2007): *Nacionalismo Económico y Comercio Mediterráneo : Pensamiento y Acción de La Junta de Comercio de Barcelona (1763-1847)*, Barcelona, Fundació Ernest Lluch

Carreras Marín, A. (2001): "El mercado internacional de tejidos de algodón en 1913 y la industria española", *Revista de Historia Económica*, n. Extr.

Carreras Marín, A. i Blasco, Y. (2004): "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, num. 59, p. 131-156.

Carreras, A. (1983). "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), 31-63.

Carreras, A. i Josephson, C. (2010). "Aggregate growth, 1870–1914: growing at the production frontier",. Broadberry i O'Rourke (eds): *Cambridge Economic History of Modern Europe*, 2, 30-58.

Carreras, A. i Tafunell, X. (2004). *Historia económica de la España contemporánea*. Barcelona, Crítica.

Carreras, A. i Yáñez, C. (1992). "El puerto en la era industrial: una síntesis històrica", dins: Clavera, J., Carreras, A., Delgado, J.M. i Yáñez, C.: *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres Estudios*. Madrid: Civitas-Port Autònom de Barcelona, 81-157.

Carreras, A., Prados de la Escosura, L. i Rosés, J. R. (2005). "Renta y riqueza", *Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX*, 2ª ed. revisada y ampliada, Madrid, Fundación BBVA.

Casañas, M. (1979). "La comercialització des productes agraris l'any 1886. Reflexions sobre el mercat nacional espanyol", *Recerques*, 9, 117-132.

Castañeda, L. i Tafunell, X. (1999) "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 Barcelona.

Castell, P. C. (2001). "Els inicis de la indústria càrnia a Osona (1850-1920)". *Estudis d'història agrària*, (14), 255-294.

Castro Balaguer, R.(2010): *Génesis y transformación de un modelo de inversión internacional: el capital francés en España, c. 1850-2006*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid

Chandler, A. D. (1988): *La mano visible. La revolución en la administración de la empresa americana*, MTSS, Madrid.

Chase-Dunn, C.; Kawano, Y.; Brewer, B. D. (2000): "Trade globalization since 1795: Waves of integration in the world-system", *American Sociological Review*, 77-95

Chevet, JM., Fernández, E. Giraud-Héraud, E. i Pinilla, V. (2018): "France", dins: Anderson, K., i Pinilla, V. (Eds.): *Wine globalization: A new comparative history*. Cambridge University Press.

Chilosi, D., Murphy, T. E.; Studer, R.; Tunçer, A. C. (2013): "Europe's many integrations: Geography and grain markets, 1620–1913", *Explorations in Economic History*, 50(1), 46-68

Claret, J., i Santirso, M. (2014). *La construcción del catalanismo: historia de un afán político*. Madrid: Los Libros de la Catarata.

Clark, G. (2005). "The condition of the working class in England, 1209–2004", *Journal of Political Economy*, 113(6), 1307-1340.

Clark, G. (2007). "What made Britannia great? How much of the rise of Britain to world dominance by 1850 does the Industrial Revolution explain?". *The New Comparative Economic History: Essays in Honor of Jeffrey G. Williamson*, 33-57.

Coleman, A. (2007): "The pitfalls of estimating transactions costs from price data: evidence from trans-Atlantic gold-point arbitrage, 1886–1905", *Explorations in Economic History*, 44(3), 387-410.

Colomé, J. i Valls, F. (1994). "La viticultura catalana durant la primera meitat del segle XIX. Notes per a una reflexió", *Recerques: història, economia, cultura*, (30), 47-68.

Congost, R. (2007). Sobre casos intermediaris i creixements espontanis. Els treballadors de la regió de Girona. *Estudis d'història agrària*, (20), 133-154.

Congost, R. (2008). Els caràcters originals de la història rural catalana. *Revista de Girona*, (202), 58-62.

Cooper, F. (2001): "What is the concept of globalization good for? An African historian's perspective". *African affairs*, 100(399), 189-213.

Corlay, G., Dupraz, S., Labonne, C., Muller, A., Antonin, C., Daudin, G. (2017): "Comment: Inferring trade costs from trade booms and trade busts", *International Economics*, 152, 1-8.

Costa Ruibal, O. (2002). *L'imaginari imperial: el Noucentisme català i la política internacional* (Vol. 2). Editorial Alpha.

Cowen (2017), "One Fact Constraining Globalization: It's a Big Planet," Bloomberg, 07/04/2017

Crafts, N. F. R. i Harley, C.K. (1992). "Output growth and the British industrial revolution: a restatement of the Crafts-Harley view", *Economic History Review* 44:703–30.

Crafts, N. i Venables, A. (2003): "Globalization in history. A geographical perspective", dins: *Globalization in historical perspective* (pp. 323-370), University of Chicago Press.

Curi, A. B. (1985). *El puerto de barcelona y el comercio con América Latina (1898-1931). El programa americanista de la burguesia catalana* (Tesi doctoral, Universitat de Barcelona).

Dalla Corte, G. (2005). *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.

Daudin, G. (2010): "Domestic trade and market size in late-eighteenth-century France", *The Journal of Economic History*, 70(3), 716-743.

Daudin, G., Morys, M., i O'Rourke, K. H. (2010): "Globalization, 1870-1914", dins: Broadberry, S. I O'Rourke, K. H: *The Cambridge economic history of modern Europe: Volume 2, 1870 to the present*. Cambridge University Press.

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

De Vries, J. (2010): "The limits of globalization in the early modern world", *The Economic History Review*, 63(3), 710-733.

Dedinger, B. (2012): "The Franco-German trade puzzle: an analysis of the economic consequences of the Franco-Prussian war", *The Economic History Review*, 65(3), 1029-1054.

Dejung, C. i Petersson, N. P. (Eds.). (2013): *The foundations of worldwide economic integration: power, institutions, and global markets, 1850-1930*, Cambridge University Press.

Delgado, J. M. (1983): "La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)", *Recerques: història, economia, cultura*, (13), 45-64.

Delgado, J. M. (1999). “Menos se perdió en Cuba’. La dimensión asiática del 98Q, *Illes i imperis*, (2), 49-64.

Delgado, J. M., (1992): “El puerto de Barcelona en la época preindustrial”, dins: Clavera, J., Carreras, A., Delgado, J.M. i Yáñez, C. (1992): *Economía e Historia del Puerto de Barcelona*, Madrid, Cívitas – Port Autònom de Barcelona

Deu, E., i Llonch, M. (2008). “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), 17-49.

Ducruet, C. (2015). “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, C., Itoh, H., i Joly, O. (2015).” Ports and the local embedding of commodity flows”. *Papers in Regional Science*, 94(3), 607-627.

Ealham, C. (2005). *La lucha por Barcelona: clase, cultura y conflicto, 1898-1937*, Anaya-Spain.

Edelstein, M. (1982). *Overseas investment in the age of high imperialism: the United Kingdom, 1850-1914*. Taylor & Francis.

Eichengreen, B. J. (1995): *Golden fetters: the gold standard and the Great Depression, 1919-1939*, NBER series on long-term factors in economic development.

Elias, J. T. (2007). Transformacions agràries i indústria rural. Qüestions obertes. *Estudis d'història agrària*, (20), 155-163.

Estevadeordal, A. Frantz, B. i Talylor, A. M. (2003): “The Rise and Fall of World Trade: 1870-1939,” *Quarterly Journal of Economics*, May 2003, 118 (2), 359–407.

Eversley, D. E. (1967). “The home market and economic growth in England, 1750-1780”, dins Jones, E. L., Mingay, G. E. *Land, labour and population in the industrial revolution*, 206-59, London

Federico, G. (2008): “The first European grain invasion: a study in the integration of the European market 1750-1870”, *EUI Working Paper*, 2008/01

Federico, G. i Tena-Junguito A. (2019): “World trade, 1800-1938: a new synthesis”, *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin America Economic History*, Vol 37, n.1 https://www.uc3m.es/ss/Satellite/UC3MInstitucional/es/TextoMixta/1371246237481/Federico-Tena_World_Trade_Historical_Database

Federico, G., Tena-Junguito, A. (2017): “A tale of two globalizations: gains from trade and openness 1800–2010”, *Review of World economics*, 153(3), 601-626.

- Ferguson, N. (2012). *Empire: How Britain made the modern world*. Penguin UK.
- Fernández, A. (2000). "La inmigración española en la Argentina y el comercio bilateral", *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM. Les Cahiers ALHIM*, (1).
- Fernández, A. (2004). *Un "mercado étnico" en el Plata: emigración y exportaciones españoles a la Argentina, 1880-1935* (No. 31). Editorial CSIC-CSIC Press.
- Fieldhouse, D. K. (1978). *Economía e imperio: la expansión de Europa (1830-1914)*
- Figuerola, L. (1968). *Estadística de Barcelona en 1849*. T. Gorchs.
- Findlay, R., O'Rourke, K. H. (2009): *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium* (Vol. 30), Princeton University Press.
- Fischer, L. R., i Nordvik, H. W. (1986). "Maritime transport and the integration of the north atlantic economy, 1850–1914", *The emergence of a world economy*, 2.
- Flandreau, M. i Maurel, M. (2005). "Monetary union, trade integration, and business cycles in 19th century Europe". *Open economies review*, 16(2), 135-152.
- Flandreau, M., Flores, J., Jobst, C. i Khoudour-Casteras, D. (2010): "Business Cycles, 1870-1914" , dins: Broadberry, S. I O'Rourke, K. H: *The Cambridge economic history of modern Europe: Volume 2, 1870 to the present*. Cambridge University Press., 84-107.
- Flynn, D. O. i Giráldez, A. (1995): "Born with a "silver spoon": The origin of world trade in 1571", *Journal of World History*, 201-221
- Flynn, D. O. i Giráldez, A. (2004): "Path dependence, time lags and the birth of globalisation: A critique of O'Rourke and Williamson", *European Review of Economic History*, 8(1), 81-108
- Fontana, J. (1973): *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Ariel, Barcelona.
- Fontana, J. (1988). La fi de l'Antic Règim i la industrialització (1787-1868). Història de Catalunya. V, *Barcelona, edicions*, 62.
- Ford, A. G. (1962): "Notes on the working of the gold standard before 1914", *Oxford Economic Papers*, 12, pp. 52-76.
- Ford, A. G. (1963): "Notes on the role of exports in British economic fluctuations", *Economic History Review*, 2nd ser., 16, pp. 328-37.
- Ford, A. G. (1981): "The Trade Cycle in Britain 18601-1914", dins: Floud, R., McClosey, D.: *The Economic History of Britain since 1700, Vol. 2: 1860 to the 1970s*, Cambridge University Press, pg. 27-49

Ford, A. G. (1989): "International Financial Policy and the Gold Standard 1870-1914", dins: *The Cambridge Economic History of Europe*, Cambridge University Press, pg. 197-249.

Fouquin, M., Hugot, J. (2016): "Back to the Future: International Trade Costs and the Two Globalizations," *Working Papers* 2016-13, CEPII research center.

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

Fradera, J. M. (2005). *Colonias para después de un imperio*. Barcelona: Bellaterra.

Frank, A. G. (1998): *ReOrient: Global economy in the Asian age*. Univ. of California Press.

Frank, A. G. (2002): "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.

Frankema, E., Williamson, J., i Woltjer, P. (2015). "An economic rationale for the African scramble: the commercial transition and the commodity price boom of 1845-1885" (No. w21213). National Bureau of Economic Research.

Frax Rosales, E. (1981). *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934* (Vol. 2). Banco de España, Servicio de Estudios.

Fujita, M., Krugman, P. R., i Venables, A. (1999). *The spatial economy: Cities, regions, and international trade*. MIT press.

Gallagher, J., & Robinson, R. (1953): "The imperialism of free trade", *The Economic History Review*, 6(1), 1-15

Gallego, D. i Pinilla, V. (1996): "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), 371-420.

Gallego, Domingo (2004): "La formación de los precios del trigo en España (1820-1869): el contexto internacional", *Historia Agraria*, nº. 34, pp. 61-100.

Gallego, Domingo (2005): "La formación de los precios del trigo en España (1820-1869): el mercado interior", *Historia Agraria*, nº. 36 (en prensa).

García Álvarez, A., Santamaría, A. (2004) *Economía y colonia: la economía cubana y la relación con España (1765-1902)*. Editorial CSIC-CSIC Press.

García López, J.R. (1993) "Las remesas de los emigrantes españoles en América, siglos XIX y XX: esquema interpretativo y fuentes para su estudio", en V Congreso de la Asociación de Historia Económica: San Sebastián, 29-30 septiembre y 1 de octubre de 1993

García López, J.R. (1996) “Los comerciantes banqueros en el sistema bancario cubano, 1880-1910”, en Naranjo, C.; Puigsamper, M. A.; García Mora, L. M. (1996) *La Nación Soñada: Cuba, Puerto Rico y Filipinas ante el 98*, Aranjuez, Doce Calles, pp. 267-281.

Garrabou, R., Pujol, J., Colomé, J., Sagner, E. (1992). “La crisi finisecular i la recomposició del món rural a Catalunya”. *Recerques: història, economia, cultura*, (26), 107-132.

Garrabou, R. (1975). La crisi agrària espanyola de finals del segle XIX: una etapa del desenvolupament del capitalisme. *Recerques: història, economia, cultura*, (5), 163-216.

Garrabou, R., i Sanz, J. (1985): “La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio?”, dins: Garrabou, R., i Sanz, J.: *Historia agraria de la España contemporánea*, 2, 7-191.

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

Gelderblom, O. (2013). *Cities of commerce. The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650*, Princeton University Press

Giralt, Emili (1991): “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, 43-48.

Grafe, R., i Brautaset, C. (2006). “The Quiet Transport Revolution: Returns to Scale, Scope and Network Density in Norway's Nineteenth-Century Sailing Fleet” *Working Paper* (No. _062). University of Oxford, Department of Economics.

Grupo de Estudios de Historia Rural (1980). *Los precios del trigo y la cebada en España, 1891-1907*. Banco de España. Servicio de Estudios

Guimera A., (1986), “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, p. 291-312

Harlaftis, G., i Kardasis, V. (2000). “International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center”, Pamuk, S., Williamson, J.: *Globalization Challenge and Economic Response in the Mediterranean Before*, 233-65.

Harley, C. K. (1980): “Transportation, the world wheat trade, and the Kuznets cycle, 1850-1913”, *Explorations in Economic History*, 17(3), 218

Harley, C. K. (1988). “Ocean freight rates and productivity, 1740–1913: the primacy of mechanical invention reaffirmed”, *The Journal of Economic History*, 48(4), 851-876.

- Harley, C. K., i McCloskey, D. N. (1981). Foreign trade: competition and the expanding international economy. *The economic history of Britain since 1700*, 2, 50-69, New York: Cambridge University Press
- Harvey, D. (2008). *París, capital de la modernidad* (Vol. 53). Ediciones Akal.
- Hauner, T., Milanovic, B., i Naidu, S. (2017). "Inequality, Foreign Investment, and Imperialism".
- Headrick, D. R. (1988). *The tentacles of progress: Technology transfer in the age of imperialism, 1850-1940*. Oxford University Press.
- Hein, C. (2013). Port cities. In *The Oxford handbook of cities in world history*.
- Herranz, A. (2003). "Fracasó el sistema ferroviario en España? Reflexiones en torno a la «paradoja de los ferrocarriles espanyoles», *Revista de Historia Industrial*, (23), 39-64.
- Herranz, A. (2004). *La dotación de infraestructuras en España, (1844-1935)*. Banco de España.
- Herranz, A., Tirado Fabregat, D. (1996): "La restricción exterior al crecimiento económico español (1870–1913)", *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 14(1), 11-49.
- Hobsbawm, E. J. (1982). *Industria e imperio*. Ariel.
- Hobsbawm, E. J. (1988): *En torno a los orígenes de la revolución industrial*. Siglo XXI de España Editores.
- Hobsbawm, E. J. (2014a): *La era de la revolución 1789-1848*, Barcelona, Crítica
- Hobsbawm, E. J. (2014b): *La era del capital 1848-1875*, Barcelona, Crítica
- Hobsbawm, E. J. (2014c): *La era del imperio 1875-1914*. Barcelona, Crítica
- Hopkins, A. G. (1986). "The Victorians and Africa: a reconsideration of the occupation of Egypt, 1882", *The Journal of African History*, 27(2), 363-391.
- Hopkins, T. K. i Wallerstein, I. (1986): "Commodity chains in the world-economy prior to 1800", *Review (Fernand Braudel Center)*, 10(1), 157-170.
- Huberman, M. i Meissner, C. M. (2010): "Riding the wave of trade: the rise of labor regulation in the golden age of globalization", *The Journal of Economic History*, 70(3), 657-685.
- i Carreras, A (1997). "La industrialización: una perspectiva a largo plazo", *Papeles de Economía Española*, (73), 35-60.
- Imlah, A. H. (1958). *Economic Elements in the 'Pax Britannica'*. *Studies in British Foreign Trade in the nineteenth century*. Harvard University Press.

- Inarejos Muñoz, J. A. (2010). Intervenciones coloniales y nacionalismo español. *La política exterior de la Unión Liberal y sus vínculos con la Francia de Napoleón III (1856-1868)*, 62.
- Iriarte Goñi, I. (2005). "La inserción internacional del sector forestal (1849-1935)", *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 1(27), 13-47.
- Jacks, D. S. (2005): "Intra-and international commodity market integration in the Atlantic economy, 1800–1913", *Explorations in Economic History*, 42(3), 381-413.
- Jacks, D. S. (2006): "What drove 19th century commodity market integration?", *Explorations in Economic History*, 43(3), 383-412.
- Jacks, D. S. (2009): "On the death of distance and borders: Evidence from the nineteenth century", *Economics Letters*, 105(3), 230-233.
- Jacks, D. S., Meissner, C. M.; Novy, D. (2009): "Trade booms, trade busts, and trade costs", NBER, Working Paper 15267
- Jacks, D. S., Pendakur, K. (2010): "Global trade and the maritime transport revolution", *The Review of Economics and Statistics*, 92(4), 745-755.
- Jacobs, W. (2007). Political economy of port competition. *Institutional Analyses of Rotterdam, Southern California and Dubai*.
- Jacobs, W., Ducruet, C., i De Langen, P. (2010). "Integrating world cities into production networks: the case of port cities", *Global networks*, 10(1), 92-113.
- Jones, G. (2000). *Merchants to multinationals: British trading companies in the nineteenth and twentieth centuries*. Oxford University Press on Demand.
- Kennedy, W. P. (1974). Foreign investment, trade and growth in the United Kingdom, 1870–1913. *Explorations in economic history*, 11(4), 415-444.
- Kenwood, A. i Lougheed, A. (1995): *Historia del desarrollo económico internacional. Desde 1820 hasta nuestros días*, Madrid, Istmo.
- Kindleberger, C. P. (1986): *The world in depression, 1929-1939* (Vol. 4). Univ of California Press.
- Krugman, P. R. (1991): *Geography and trade*. MIT press.
- Kuznets, S. (1973): "Modern economic growth: findings and reflections", *The American economic review*, 63(3), 247-258.
- Labrousse, E. (1933): *Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIIIe siècle*: ME Sharpe.
- Law, R. (1997). "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), 213-233.

- Le Bouedec, G. (2006): "Économie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVIIe-XIXe siècles)," dins: Guy Saupin, ed., *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle* (Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2006, 45-56).
- Le Riverend, J.(1985): *Historia económica de Cuba*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales
- Lévy-Leboyer, M. i Bourguignon, F. (1990): *The French economy in the nineteenth century: an essay in econometric analysis*. Cambridge University Press.
- Lewis, W.A. (1981): "The rate of growth of world trade 1870-1913", dins: Grassman, S. I Lundberg, E.: *The World Economic Order* (pp. 11-81). Palgrave Macmillan, London.
- Llonch, M. (2007): *Tejiendo en red: la industria del género de punto en Cataluña (1891-1936)* (Vol. 4), Edicions Universitat Barcelona.
- Llopis, E. (2010). "La crisis del Antiguo Régimen y la revolución liberal (1790-1840)", dins *Historia económica de España: siglos X-XX* (pp. 165-202). Crítica.
- Llopis, E. i Sotoca, S. (2005): "La integración del mercado español del trigo en los siglos XVIII y XIX: un proceso precoz, prolongado y agitado", dins *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*
- López-Córdova, J. E., Meissner, C. (2003): "Exchange-Rate Regimes and International Trade: Evidence from the Classical Gold Standard Era," *American Economic Review*, Mar. 2003, 93 (1), 344–353.
- Maddison, A. (1995): *La economía mundial 1820-1992 análisis y estadísticas*, OCDE, París
- Maddison, A. (2002): *La economía mundial: una perspectiva milenaria*, OCDE, París
- Maluquer de Motes J. (1994). "El índice de la producción industrial de Cataluña: una nueva estimación (1817-1935)", *Revista de Historia Industrial*, (5), 45-72.
- Maluquer de Motes, J. (1974). "La burguesia catalana i l'esclavitud colonial: modes de producció i pràctica política". *Recerques: història, economia, cultura*, (3), 83-136.
- Maluquer de Motes, J. (1991): "Introducció a la industrialització i modernització a la Catalunya del segle XIX", dins: DDAA: *Historia económica de la Catalunya contemporànea*
- Maluquer de Motes, J. (1998). *Història econòmica de Catalunya. Segles XIX i XX*, Barcelona, Universitat Oberta de Catalunya, Proa.
- Maluquer de Motes, J. (1999): *España en la crisis de 1898. De la Gran Depresión a la modernización económica del siglo XX*, Barcelona: Península

- Maluquer de Motes, J. (2013). *La inflación en España: un índice de precios de consumo, 1830-2012*. Banco de España. Servicio de Estudios
- Manera C. (1987): "Mallorca durant la guerra del francès: un enclavament del comerç català amb Amèrica", [Barcelona, Comissió Catalana del Cinquè Centenari del Descobriment d'Amèrica]
- Marnot, B. (2011). *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle:(1815-1914)*. Presses de l'Université Paris-Sorbonne.
- Martínez Galarraga, J. (2013). *El potencial de mercado provincial en España, 1860-1930. Un estudio de Nueva Geografía Económica e historia económica*. Banco de España.
- Martínez-Galarraga, J., i Prat, M. (2016). "Wages, prices, and technology in early Catalan industrialization", *The Economic History Review*, 69(2), 548-574.
- Massey, D. (2010): *A global sense of place*, Aughty. org.
- Meiksins Wood, E. (2002): *The origin of capitalism: A longer view*. Verso.
- Meiksins Wood, E. (2002b). "The question of market dependence", *Journal of Agrarian Change*, 2(1), 50-87.
- Meiksins Wood, E. (2004): *El imperio del capital*. Editorial El Viejo Topo.
- Meissner, C. M. (2014): "Growth from globalization? A view from the very long run", *Handbook of economic growth* (Vol. 2, pp. 1033-1069). Elsevier.
- Milanovic, B. (2016): *Global inequality: A new approach for the age of globalization*, Harvard University Press.
- Miller, M. (2015). *Feeding Barcelona, 1714-1975: Public Market Halls, Social Networks, and Consumer Culture*. LSU Press.
- Mitchener, K. J., & Weidenmier, M. (2008). Trade and empire. *The Economic Journal*, 118(533), 1805-1834.
- Montanari, A. (1989). "Barcelona and Glasgow. The similarities and differences in the history of two port cities", *Journal of European Economic History*, 18(1), 171.
- Montañés, E. (2005). "La consolidación del prohibicionismo en el comercio del trigo (1820-1847)", *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868). Política, economía y sociabilidad*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 207-247.
- Moreno Fraginalls, M. (1978). *El ingenio: complejo económico social cubano del azúcar* (Vol. 3). Havana: Editorial de Ciencias Sociales.
- Moreno Fraginalls, M. (1995). Cuba/España, España/Cuba: Historia común. *Crítica, Barcelona*.

- Morgan, K. (2004). "The exaggerated death of geography: learning, proximity and territorial innovation Systems", *Journal of economic geography*, 4(1), 3-21.
- Nadal i Farreras, J. (1978). *Comercio exterior y subdesarrollo: España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: política económica y relaciones comerciales*. Instituto de Estudios Fiscales.
- Nadal, J. (1982). *El fracaso de la revolución industrial en España: 1830-1914*, Ariel.
- Nadal, J., i Benaul, J. M. (Eds.). (2012). *Atles de la industrialització de Catalunya: 1750-2010*. Vicens Vives.
- Nadal, J., i Sudrià, C. (1993). "La controversia en torno al atraso económico español en la segunda mitad del siglo XIX (1860-1913)", *Revista de Historia Industrial*, (3), 199-224.
- Nadal, J., i Tafunell, X. (1992). *Sant Martí de Provençals: pulmó industrial de Barcelona: 1847-1992*. Columna.
- Naranjo, C., Santamaría, A. (2009): *Más allá del azúcar: política, diversificación y prácticas económicas en Cuba, 1878-1930*, Madrid, Doce Calles
- Nicolau, R. (1991): "Els factors demogràfics del creixement econòmic: Catalunya 1787-1910", dins: DDAA: *Historia económica de la Catalunya contemporània*, 297-335., 379-421.
- Nicolau, R. (2005). Población, salud y actividad, dins: Carreras, A., Tafunell, X.: *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX* (pp. 573-644). Fundación BBVA.
- Nicolau, R., i Pujol, J. (2005). "El consumo de proteínas animales en Barcelona entre las décadas de 1830 y 1930: evolución y factores condicionants", *Investigaciones de Historia Económica*, 1(3), 101-134.
- North, D. (1958): "Ocean freight rates and economic development 1730-1913", *The Journal of Economic History*, 18(4), 537-555.
- North, D. C. (1955): "Location theory and regional economic growth", *Journal of Political Economy* 63, 3: 243-58.
- North, D. C. (1956): "Exports and regional economic growth: A reply", *Journal of Political Economy* 64, 2: 165-68
- Novell, J. P., i Hernández, E. P. i Tirado Fabregat, D. (2004). "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), 5-28.
- O'Rourke, K. H. (2002): "Europe and the causes of globalization, 1790 to 2000", *Europe and Globalization* (pp. 64-86). Palgrave Macmillan, London.

- O'Rourke, K. H. (2019). "Economic history and contemporary challenges to globalization", *The Journal of Economic History*, 1-27.
- O'Rourke, K. H., Prados de la Escosura, L. , Daudin, G. (2010). Trade and empire. *The Cambridge economic history of modern Europe*, 2, 96-121.
- O'Rourke, K. H.; Williamson, J. G. (2002): "When did globalisation begin?", *European Review of Economic History*, 6(1), 23-50.
- O'Brien, P. K. (2007). 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), 75-108.
- O'Brien, P. K. (2007): "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), 75-108.
- Obstfeld, M. i Taylor, A. M. (2005): *Global capital markets: integration, crisis, and growth*. Cambridge University Press.
- Offer, A. (1991). *The first world war: an agrarian interpretation*, OUP Catalogue.
- O'Rourke, K. H. (1997). "The European grain invasion, 1870–1913", *The Journal of Economic History*, 57(4), 775-801.
- O'Rourke, K. H. i Williamson, J. G. (1999): *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*. MIT press.
- O'Rourke, K. H. i Williamson, J. G. (2009). "Did Vasco da Gama matter for European markets?", *The Economic History Review*, 62(3), 655-684.
- O'Rourke, K. H., & Williamson, J. G. (1999). *Globalization and history: the evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*. MIT press.
- Osterhammel, J. (2015): *The transformation of the world: a global history of the nineteenth century*, Princeton University Press.
- Palafox, J. (1991). Atraso económico y democracia. La segunda república y la economía española. 1892-1936. *Historia Contemporánea*, (7).
- Palomas, J. (2002). *Els parlamentaris catalans i la lluita pel proteccionisme (1881-1885)*. Universidad Autónoma.
- Pan-Montojo, J. (1994). *La bodega del mundo la vid y el vino en España (1800-1936)*, Alianza
- Papadopoulou, A. (2019). "Foreign merchant businesses and the integration of the Black and Azov Seas of the Russian Empire into the First global economy". *Business History*, 1–27.

- Pardos, E. (1998): "La incidencia de la protección arancelaria en los mercados españoles (1870-1913)", *Estudios de Historia Económica*.
- Pascali, L. (2017): "The wind of change: Maritime technology, trade, and economic development", *American Economic Review*, 107(9), 2821-54.
- Pascual, P. (1988): "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX", *Recerques: història, economia, cultura*, (21), 125-161.
- Pascual, P. (1990). *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX: formació i desestructuració d'un sistema econòmic*. Barcelona, Crítica.
- Pascual, P. (1991). "La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX", dins: DDAA: *Historia econòmica de la Catalunya contemporània*, 297-335.
- Pascual, P. (1999). *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana, 1843-1898*, Edicions Universitat Barcelona.
- Pascual, P. (2004). "El nou sistema comercial i la represa de la producció monetària a Barcelona, 1836-1848", *Barcelona quaderns d'història*, (11), 145-176.
- Pascual, P. (2015): "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, p. 217-247.
- Pascual, P., Sudrià, C., Castañeda, L. (1992). "Oferta monetaria y financiación industrial en Cataluña. 1815-1860", *Revista de Historia Industrial*, (1), 189-201.
- Paul Bairoch (1976): *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXe siècle*, Paris, Mouton, Publications de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales
- Persson, K. G. (2002): "'Mind the Gap!' Transport Costs and Price Convergence in the 19th Century Atlantic Economy", *Working Paper, University of Copenhagen*.
- Persson, K. G. (2006). "The law of one price", dins *Eh.net Encyclopedia of Economic and Business History*, <https://eh.net/encyclopedia/the-law-of-one-price/>
- Pierre, V. (1982): *Iniciación al vocabulario del análisis histórico*, Barcelona, Crítica.
- Pinilla, V., i Ayuda, M. I. (2002). "The political economy of the wine trade: Spanish exports and the international market, 1890–1935", *European Review of Economic History*, 6(1), 51-85.
- Piqueras Haba, J. (2005). "La filoxera en España y su difusión espacial: 1878-1926", *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia*
- Piqueras Haba, J. (2010). 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.

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

Polanyi, K. (2016): *La gran transformación: crítica del liberalismo económico*, Madrid, Traficantes de Sueños

Pollard, S. (2014): "Regional markets and national development", In *Markets and Manufacture in Early Industrial Europe (Routledge Revivals)* (pp. 29-56). Routledge.

Pomeranz, K. (2009): *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy* (Vol. 28). Princeton University Press.

Prados de La Escosura, L. (1982): *Comercio exterior y crecimiento económico en España, 1826-1913, tendencias a largo plazo* (No. 7). Banco de España, Servicio de Estudios.

Prados de la Escosura, L. (1984). "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), 113-162.

Prados de la Escosura, L. (1986). "Una serie anual del comercio exterior español (1821–1913)", *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 4(1), 103-150.

Prados de la Escosura, L. (2010): "Spain's international position, 1850-1913", *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 28(1), 173-215.

Prat, M. (2002). 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.

Prat, M. (2004). "Las estructuras comerciales de la industria algodonera catalana: el triunfo de los viajeros en el último tercio del siglo XIX", *Investigaciones de Historia Económica*, 4(12), 79-110.

Puig i Miret, J. (1951): "Cotización del vino de San Pedro de Ribas durante el Centenario del Instituto de San Isidro". En *Calendari del Pagés*, pp.114-118.

Pujol, J. (1984). Les crisis de malvenda del sector vitivinícola català entre el 1892 i el 1935. *Recerques: història, economia, cultura*, (15), 57-78.

Pujol, J. (1998). "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, n. 15, pg. 143-182.

Pujol, J. (2001). "Especialización ganadera, industrias agroalimentarias y costes de transacción: Cataluña, 1880-1936".

- Ramon-Muñoz, R. (1999). "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*, 141-187.
- Rapoport, M. (1988): "El modelo agroexportador argentino, 1880-1914!", dins: Rapoport, M.,(comp.): *Economía e Historia. Contribuciones a la historia económica argentina, Buenos Aires, Ed. Tesis*.
- Robinson, R. E., i Gallagher, J. (1966). *Africa and the Victorians: The official mind of Imperialism* (Vol. 131). Macmillan.
- Rodrigo Alharilla, M. (2000). *Los marqueses de Comillas [1817-1925]: Antonio y Claudio López*. Lid.
- Rodrigo Alharilla, M. (2007a). "Navieras y navieros catalanes en los primeros años del vapor, 1830-1870", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, (13).
- Rodrigo Alharilla, M. (2007b). *Indians a Catalunya: capitals cubans en l'economia catalana*. Fundació Noguera.
- Rodrigo, M. (1998):"La línea de vapores-correo España-Filipinas (1879-1905)". *Cuadernos de Historia del Instituto Cervantes de Manila*, 2-3.
- Rodrigo, M. (2009). Del desestanco del tabaco a la puesta en marcha de la Compañía General de Tabacos de Filipinas (1879-1890). *Boletín americanista*, (59), 199-221.
- Rodrigo y Alharilla, M. (2011). Barcelona, capital del retorn. *Les bases colonials de arcelona, 1765-1968* 79-92.
- Rodrigo Alharilla, M. (2017): *La marina mercante de vapor en Barcelona (1834-1914)*, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2017
- Roig, E. (1929). *La marina catalana del vuitcents*. Barcino.
- Rosenberg, E. S. (Ed.). (2012). *A world connecting, 1870-1945*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press.
- Rosenberg, J. (2000): *The follies of globalisation theory: Polemical essays*. Verso.
- Rosenberg, J. (2005): "Globalization theory: A post mortem", *International politics*, 42(1), 2-74.
- Rota, M. i Schettino, F. (2011): "The long-run determinants of British capital exports, 1870–1913", *Financial History Review*, 18(1), 47-69.

Sachs, J. D., Warner, A. (1995). "Economic reform and the process of global Integration", *Brookings papers on economic activity*, 1995(1), 1-118.

Sala i López, P. (1998): "Obrador, indústria i aranzels al districte surer català (1830-1930)", *Recerques: història, economia, cultura*, (37), 109-136.

Sales, N. (1983). Ramblers, traginers i mules (s. XVIII-XIX). *Recerques: història, economia, cultura*, (13), 65-81.

Sánchez-Albornoz, N. (1963). *Las crisis de subsistencias de España en el siglo XIX* (No. 1). Instituto de Investigaciones Históricas.

Sánchez-Albornoz, Nicolás (1975): *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX. Volumen I. Trigo y cebada*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España

Sanjuan Marroquin, J. M. (2018). *Las elites económicas barcelonesas. 1714-1919* (Doctoral dissertation, Universitat de Barcelona).

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

Saul, S. B. (1954): "Britain and World Trade, 1870-1914", *The Economic History Review*, 7(1), 49-66.

Saul, S. B. (1960): *Studies in British Overseas Trade*, Liverpool: Liverpool University Press.

Schumacher, R. (2013): "Deconstructing the theory of comparative advantage", *World Social and Economic Review*, 2013(2, 2013), 83

Segura, A.(1983): "El mercat de cereals i llegums a Barcelona, 1814-1868", *Recerques: història, economia, cultura*, (14), 177-212.

Serrano Sanz, J. M. (1987). *El viraje proteccionista en la Restauración: la política comercial española, 1875-1895*. Siglo XXI de España Editores.

Serrano Sanz, J. M. (1989). "El proteccionismo y el desarrollo económico en la Restauración. Reflexiones para un debate", *Revista de Historia Economica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 7(1), 133-156.

Sharp, P. (2009). *Wheat, Globalization and Economic History*. Department of Economics, University of Copenhagen.

Sharp, P. i Weisdorf, J. (2013). "Globalization revisited: Market integration and the wheat trade between North America and Britain from the eighteenth century", *Explorations in Economic History*, 50(1), 88-98.

Sharpless, J. B. (1976). "The economic structure of port cities in the mid-nineteenth century: Boston and Liverpool, 1840–1860". *Journal of Historical Geography*, 2(2), 131-143.

Sheppard, E. (2002): "The spaces and times of globalization: Place, scale, networks, and positionality", *Economic geography*, 78(3), 307-330.

Sheppard, E. (2010): "Geographical political economy", *Journal of Economic Geography*, 11(2), 319-331.

Simpson, J. (1997). *La agricultura española (1765-1965): La larga siesta.*, Alianza Editorial, Madrid

Smith, A. (2016). "The rise and fall of "respectable" Spanish liberalism, 1808–1923: an explanatory framework", *Journal of Iberian and Latin American Studies*, 22(1), 55-73.

Soler Becerro, R., i Prat, M. (2002): "La formación de redes comerciales y el fracaso de la penetración internacional de los tejidos catalanes, 1850-1930". *Revista de Historia Industrial*, (21), 201-225.

Soler, R. (2000). "Vilanova i la Geltrú: un procés d'industrialització (1830-1913)", *Miscel·lània penedesenca*, 25, 457-488.

Soler, R. (2002). *Emigrar per negociar. L'emigració a Amèrica des de la comarca del Garraf: el cas de Gregori Ferrer i Soler, 1791-1853*, El Cep i la Nansa, Vilanova i la Geltrú

Steinwender, C. (2014): "Information Frictions and the Law of One Price: "When the States and the Kingdom became United" (No. ERSD-2014-12). WTO Staff Working Paper

Stone, I. (1999): *The global export of capital from Great Britain, 1865-1914: a statistical survey*, London: Macmillan.

Suárez-Bosa, M., Jiménez-González, J. L., i Castillo-Hidalgo, D. (2011). "Puerto, Empresas y Ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria", *Revista de Historia Industrial. Economía y Empresa*, 20(46), 73-96.

Sudrià, C. (1983): "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), 369-386.

Sudrià, C. i Pascual, P. (1999): "Financing a railway mania: capital formation and the demand for money in Catalonia, 1840–66", *Financial History Review*, 6(2), 127-145.

Tafunell, X. (1989). "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 7, n. 2, pg. 389-437

Tafunell, X. (1991). "Banca i mercat de capitals, 1866-1914", dins: DDAA: *Historia econòmica de la Catalunya contemporània*, 297-335., 379-421.

Tena Junguito, A. (1992). *Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad (1890-1960)*, Banco de España – Servicio de Estudios

Tena Junguito, A. (2002). "¿ 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

Tena Junguito, A. (2005): "Sector exterior", dins: Carreras, A., Tafunell, X.: *Estadísticas históricas de España: siglo XIX-XX* (pp. 573-644). Fundación BBVA.

Teschke, B. (2003). *The myth of 1648: class, geopolitics, and the making of modern international relations*. Verso

Timini, J. (2018). The margins of trade: market entry and sector spillovers, the case of Italy (1862-1913), Banco de España – Servicio de Estudios

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

Tirado Fabregat, D. A., Pons, J. (2001): "¿ Hubo convergencia económica entre los países europeos antes de la I Guerra Mundial?", *Revista de Historia Económica- Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 19(1), 123-152.

Tooze, A. (2015): "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*. Brill.

Topik, S. C. i Wells, A. (2012). "Commodity chains in a global economy", dins: Rosenberg, E. S. (Ed.). (2012). *A world connecting, 1870-1945*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press

Torras, J. (1995): "Redes comerciales y auge textil en la España del siglo XVIII", dins: *Mercados y manufacturas en Europa* (pp. 111-132). Crítica.

Tortella, G. i Núñez, C. E. (2012): *El desarrollo de la España contemporánea*. Alianza editorial.

Umbach, M. (2005). "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), 659-692.

Valdaliso, J. M. (1992). 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), 63-98.

Valdaliso, J. M. (1999). "Catalanes, bilbaínos y sevillanos en el cabotaje regular español del siglo XIX", dins: Carreras, A. : *Doctor Jordi Nadal:[homenaje]: la industrializació i el desenvolupament econòmic d'Espanya= la industrialización y el desarrollo económico de España* (pp. 640-655). Servicio de Publicaciones.

Valdaliso, J. M. (2005): "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), 31-60.

Vallejo Pousada, R. (2018). "La política comercial liberal desde 1820 a 1869. Entre la apertura exterior y las resistencias prohibicionistas", *Areas*, (37), 61-77.

Valls, F. (2001): "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*, 2001, num. XII, p. 161-172.

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

Valls, F. (2007). "Llenguadoc-Catalunya. Més "punts" d'història de la viticultura mediterrània", *Estudis d'Història Agrària*, 2007, vol. 20, p. 89-112.

Varian, B. (2017). *The course and character of late-Victorian British exports* (Doctoral dissertation, The London School of Economics and Political Science (LSE)).

Vigarié, A., (1998): "Une façade portuaire: le Northern Range," dins: André Gamblin, ed., *Les littoraux, espaces de vies*

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

Vilar, P. (1979) "On nations and nationalism". *Marxist Perspectives*, 1, 8-30.

Vilar, P. (1993): *Crecimiento y desarrollo: economía e historia: reflexiones sobre el caso español*. Planeta-De Agostini,.

Walker, R. i Storper, M. (1989). *The capitalist imperative: territory, technology and industrial growth*. Oxford: Basil Blackwell.

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

Wallerstein, I.(1979): *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVII*, Madrid, Siglo XXI

Watkins, J. L. (1895). Production and price of cotton for one hundred years.

Weiss, L. (1997): "Globalization and the Myth of the Powerless State", *New Left Review*, 3-27

Weiss, L. (Ed.). (2003): *States in the global economy: Bringing domestic institutions back in* (Vol. 86). Cambridge University Press

Williamson, J.G. (2011): *Trade and Poverty: When the Third World Fell Behind*. MIT Press, Cambridge, Mass.

Yáñez, C. (1986). 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), 25-32.

Yáñez, C. (1991). "La emigración catalana a América. Una visión de largo plazo", dins Eiras, A. *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*

Yáñez, C. (1996): *Saltar con red: la temprana emigración catalana a América: a. 1830-1870*, Madrid,

Zamagni, V. (2005): *Historia económica de la Europa contemporánea*, Barcelona, Crítica.

Zapata Blanco, S. (2001). "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, n. 2

Zarnowitz, V. (1992): "Recent work on business cycles in historical perspective", *Business cycles: theory, history, indicators, and forecasting*, University of Chicago Press.

ANNEX 1

La principal font per a l'estudi del comerç marítim de Barcelona amb l'estranger en la segona mitat 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'arancel des del 1869), s'hi aportava informació sobre la navegació i els intercanvis amb els distints socis comercials, incloent dades desagregades per a ports estrangers i la bandera dels vaixells. Per a l'estudi individualitzat dels diferents ports espanyols, des del 1857 oferiren informació sobre els valors totals dels intercanvis, i des del 1862 desagregada també per productes. A més, fins l'any 1887, es dividien els intercanvis de cada port en tres grans àrees geogràfiques: Amèrica, Àsia i Europa-Àfrica.

Les Estadístiques del Comerç 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 és necessari 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 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 el temps⁸⁸.

Tanmateix, el principal inconvenient d'aquesta font està relacionat amb la versemblança de les xifres. L'estudi sistemàtic que diversos autors 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 biaixos sovint molt notables, que conformen un obstacle important per al seu estudi directe⁸⁹.

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

⁸⁸ Per exemple: quan es presentaven dades unitàries per a productes poc homogenis i amb característiques físiques que varien molt en funció de la varietat, com és el cas de la fusta.

⁸⁹ Una presentació sistemàtica d'aquests problemes, especialment per al període posterior a 1890, es pot trobar en Tena Junguito (1992, 2005).

concentren sobretot en les valoracions atorgades als productes, molt més que no 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 heterogenis⁹⁰; II) els 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 període⁹¹. 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 pagaments⁹² presenta un nou tipus de problemes, l'ús de les versions més perfeccionades és molt preferible al de les dades oficials i permet una estudi de major solidesa i rigor.

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'han 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.

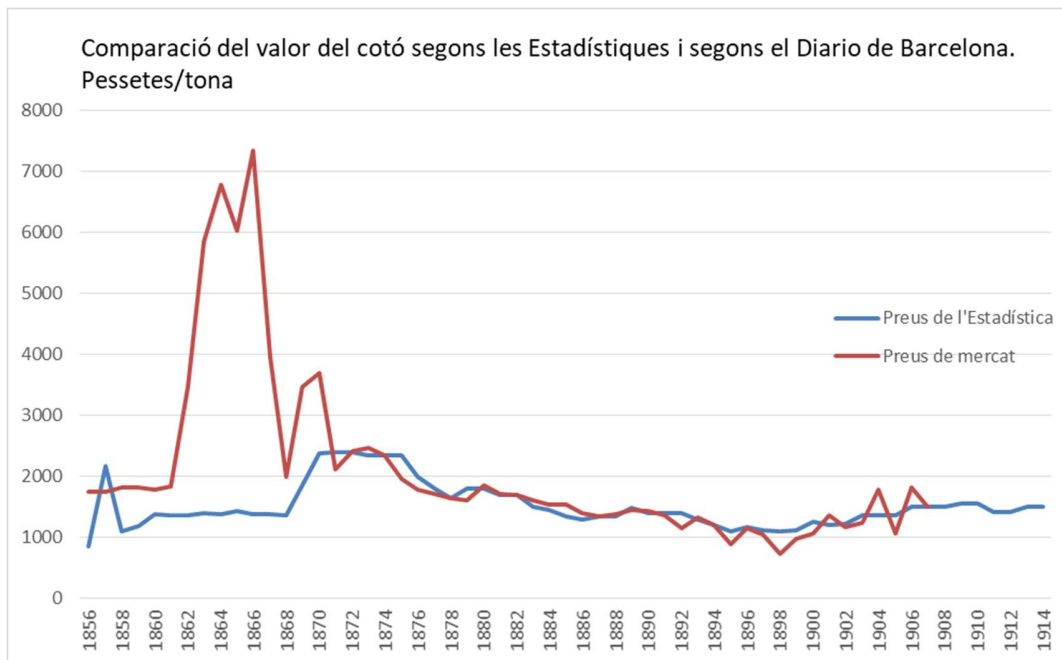
Tot i així, per al cas de Barcelona, l'elevada quota del port sobre les importacions totals de cotó en floca a Espanya, o la concentració en el Regne Unit del gruix de les adquisicions de carbó mineral, seria possible efectuar per a aquests importants productes, i alguns altres, aproximacions estimatives. El gràfic següent expressa els valors del cotó segons dues fonts: les Estadístiques de Comerç Exterior i les sèries de preus extretes per Beltrán (1945) a partir dels valors publicats periòdicament al *Diario de Barcelona*. El gràfic no requereix massa comentaris. El diferencial de preus és enorme

⁹⁰ Especialment problemàtics, en el cas d'un rengló del comerç marítim tan important per a Barcelona com són els tèxtils. Nadal i Sudrià (1993) expliquen aquesta problemàtica i aconsellen fer servir preus de productes molt definits per comparar amb la producció d'altres països o regions.

⁹¹ Vegeu: Prados de la Escosura (1986); Tena (2005)

⁹² Tortella i Núñez (2012) han posat en dubte l'exactitud de les estimacions de Prados de la Escosura, en contrastar-les amb les entrades de capitals a Espanya.

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 en què 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 escalonada dels valors oficials evidencia els retards en les actualitzacions dels preus estadístics.



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 només alguns dels més significatius, abastant un ampli ventall de categories, però sense pretensió d'exhaustivitat. Els renglons seleccionats es poden consultar en les taules al final d'aquest annex. Aquells que es refereixen a un producte homogeni, representat per una sola partida, no presenten excessius problemes: en la mesura que he pogut reconstruir les sèries en quantitats físiques, es tractava d'aplicar els preus de l'any base a la resta d'exercicis.

En canvi, per a tot un conjunt de productes, bastant rellevants, ha estat necessari agregar-los, donada la gran diversitat existent o els canvis de classificació al llarg del temps. Així, per a les diverses subpartides de ferros i acers, els coures, els productes químics, vegetals i farmacèutics, els tints, la maquinària, els filats i els teixits, he hagut de recórrer a un mètode diferent. A més, tenint en compte el predomini de la llana rentada en les importacions, he optat per agregar-ne també en una sola sèrie els diferents tipus i deflactar-la a partir de les quantitats i valors conjuntes per al 1910.

Per a aquelles categories compostades de productes poc homogenis, he construït les sèries sumant les diferents subcategories o productes que les composaven a preus oficials. Posteriorment, he deflactat aquestes sèries agregades a partir de diversos indicadors. Aquests han estat:

- En el cas dels productes vegetals, per al 1863-1869 es tracta de la relació entre quantitat i valor dels diferents productes agrupats sota l'epígraf "productos vegetales" per manca d'un altre més representatiu. Per als anys 1870-1914 es tracta de la relació entre quantitat i valor de les partides: 'aceite de coco', 'aceite de linaza y demás aceites vegetales y secantes', 'simiente de lino, cáñamo, pita, sésamo, etc.', ponderant-los en funció del seu pes en cada any. Per empalmar els dos trams he considerat que el 1869 i el 1870 l'índex tenia el mateix valor.
- En el cas de colorants, tints i barnissos, he emprat l'evolució de les relacions quantitat-preu dels productes següents: per al 1863-69 "azul Guimet, Thernardi o falso ultramar" per ser el de major quota; per al 1870-1914, "extractos tintóreos" i "colores derivados de la hulla y otros artificiales". He empalmat els dos trams igualant els valors per al 1869 i el 1870.
- Per als productes químics he usat l'evolució dels preus de "carbonato de sosa" i "dextrina" per al període 1863-69, i de "carbonatos alcalinos y acalís cáusticos" a partir del 1870; "salitre o nitrato de potassa" per a 1863-1905, i "féculas de uso industrial y dextrina" per al 1870-1914. He ponderat els índex en funció del seu valor relatiu.
- Per als productes farmacèutics he fet servir l'agrupació sota aquest epígraf, excepte per a l'any 1862, en què el volum i el valor eren excessivament grans i agrupava molt probablement productes d'altres partides (drogues i químics diversos). Per a aquest exercici, he emprat el valor corresponent al 1863. Per als anys finals, en

què aparegueren o es desgranaren noves categories, no he considerat els vins medicinals i les píndoles, però sí medicaments amb i sense alcohol.

- Per a perfumeria i essències, cera i estearina: he emprat la relació entre quantitats i valors de la categoria "perfumeria i essències". A partir del 1878, hi he afegit la cera, l'estearina i la parafina en massa.

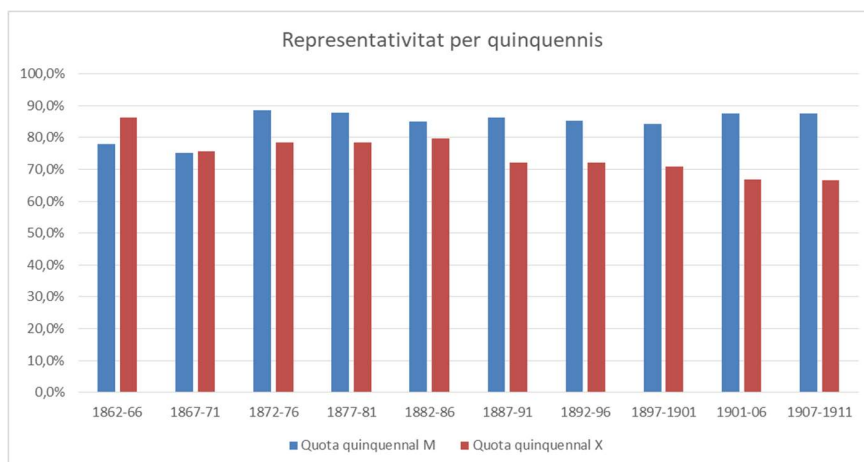
- Per a la maquinària, davant la diversitat de productes i la dificultat per establir relacions entre preus i quantitats, he fet servir el deflactor implícit del PIB per a la formació de capital a Espanya, de Carreras et al. (2005).

- Per als teixits i filats de cada fibra, he aplicat la relació entre preus i quantitats del 1910 a l'evolució de les quantitats agregades de les diferents classes d'una mateixa fibra.

No hi ha dubte que el procediment utilitzar per a la majoria de categories compostes genera problemes considerables lligats als efectes de composició. Això és especialment clar per als teixits. Però la diversitat de subcategories en cadascuna d'aquestes partides, i els canvis de classificació en el temps, dificultava la tria d'un sol producte com a indicador.

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 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 3 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 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 els moviments d'or i plata), els respectius deflactors dels dos components del comerç exterior per a Espanya, elaborats per Tena Junguito (2005).

Sèries d'importacions deflactades (en pessetes del 1910):

	Cotó	Cotó filat	Llana	Filats de llana	Seda crua	Seda filada
1862	17.731.736	-	65.008	-	-	718.318
1863	23.003.197	570.644	1.120.187	323.530	1.656.180	234.073
1864	19.297.895	510.016	1.827.912	317.874	886.815	2.839
1865	19.936.671	483.656	3.768	-	600.885	213.911
1866	25.840.524	904.846	-	-	120.555	157.794
1867	28.245.184	934.330	-	-	351.000	61.999
1868	31.563.920	776.036	-	-	553.500	92.242
1869	25.248.333	764.987	870.706	-	788.130	39.525
1870	35.755.281	931.318	2.153.661	-	593.100	3.774
1871	48.733.557	1.459.695	3.533.219	432.394	953.145	27.727
1872	38.896.452	1.137.195	2.556.028	249.561	478.980	9.027
1873	36.057.161	893.479	5.070.286	-	987.390	12.784
1874	52.910.766	1.129.456	9.083.305	157.996	1.606.680	19.074
1875	46.100.869	1.038.784	7.828.461	80.922	1.406.070	11.186
1876	54.562.768	1.237.966	10.522.586	-	1.486.935	12.614
1877	47.117.981	1.170.158	9.366.757	-	1.206.810	15.878
1878	48.212.678	839.257	6.031.404	-	1.259.055	54.213
1879	48.824.084	744.790	2.762.155	-	687.240	58.769
1880	62.619.732	767.514	1.940.040	84.367	-	510.765
1881	63.771.917	777.454	3.441.880	-	953.865	54.893
1882	65.117.855	1.042.924	2.237.728	144.302	993.915	26.231
1883	75.283.781	1.378.170	2.707.271	266.158	1.485.720	53.210
1884	73.770.990	1.316.479	1.921.565	317.853	784.170	52.802
1885	67.407.937	1.768.841	2.269.861	213.677	531.540	69.547

1886	64.137.901	1.774.025	2.421.339	486.577	280.530	86.309
1887	64.895.506	2.171.224	2.290.100	567.191	120.645	68.000
1888	59.443.182	1.539.009	3.185.375	565.011	133.470	133.620
1889	92.096.236	2.209.650	2.856.311	755.925	138.420	64.277
1890	70.455.050	1.527.363	2.205.825	309.974	143.460	7.956
1891	87.310.710	3.370.138	3.579.916	284.648	224.280	39.151
1892	88.282.450	1.466.483	5.871.194	1.202.949	389.520	50.932
1893	85.299.800	4.921.008	5.050.269	783.654	127.260	20.128
1894	99.160.341	4.470.604	4.282.022	432.043	40.725	23.103
1895	105.368.582	4.121.101	4.821.078	498.113	65.430	62.628
1896	86.986.402	2.998.853	4.858.669	199.568	61.425	80.376
1897	111.882.254	2.102.063	4.139.793	173.423	18.090	41.242
1898	95.048.839	1.379.914	3.456.342	200.291	17.820	25.738
1899	128.992.216	2.251.704	6.113.249	480.357	30.285	73.270
1900	97.249.023	1.783.024	5.048.321	339.596	49.950	67.490
1901	114.594.839	1.797.337	5.935.622	386.888	408.330	23.341
1902	126.452.229	2.212.205	7.322.781	253.027	214.155	51.306
1903	118.214.322	1.959.967	7.118.640	292.122	211.005	39.049
1904	104.895.747	1.383.009	5.223.621	359.265	679.005	102.085
1905	113.914.575	1.500.117	4.222.405	280.959	331.740	120.700
1906	128.590.293	1.368.696	4.287.041	318.267	382.005	71.893
1907	137.626.978	954.453	3.960.618	61.263	476.640	73.916
1908	143.884.796	759.066	5.773.962	305.594	877.590	150.178
1909	103.673.140	683.472	5.196.267	151.170	128.475	78.013
1910	108.175.239	622.806	5.450.716	136.742	242.280	72.182
1911	135.763.228	676.217	5.108.155	92.214	84.960	367.200
1912	138.182.009	605.537	6.085.424	52.928	236.205	364.922

1913	132.060.527	969.959	4.621.217	41.987	39.375	129.829
1914	126.133.477	870.075	3.395.007	22.402	316.080	1.039.295

	Seda torçada	Pita abacà - jut	Filats de pita, abacà, jute	Pita, jute, abacà obrats	Cànem	Filassa cànem
1862	2.430	54.521	37.540	33.838	238.413	2.422.177
1863	5.597	50.890	-	6.441	697.240	3.253.703
1864	255.499	25.419	106.510	3.814	728.800	4.501.904
1865	6.652	1.127	68.737	-	-	3.400.099
1866	13.528	-	156.967	-	-	3.352.795
1867	272.129	-	233.766	-	-	3.139.690
1868	13.752	-	214.661	-	-	794.103
1869	122.904	-	55.535	-	-	1.602.469
1870	282.459	-	192.277	-	605.804	2.917.512
1871	420.010	49.852	136.924	23.962	955.438	4.545.411
1872	515.347	148.986	248.145	14.192	903.675	3.173.596
1873	427.430	101.278	365.274	-	907.552	2.511.654
1874	417.612	197.084	328.138	14.995	1.010.472	3.923.113
1875	488.930	200.618	327.899	7.335	905.917	4.302.997
1876	515.379	266.566	373.015	-	929.531	3.768.190
1877	406.067	6.270	165.800	-	-	4.135.446
1878	484.357	928.779	89.814	-	1.116.234	3.414.293
1879	360.525	39.969	153.519	-	-	2.593.992
1880	416.045	1.148.017	171.118	8.486	1.820.394	2.621.422
1881	420.010	1.466.191	284.272	-	-	2.816.889

1882	345.654	1.703.581	231.165	-	2.517.697	2.853.269
1883	419.787	1.075.066	280.525	-	3.405.201	2.588.744
1884	92.266	1.762.984	817.778	10.802	3.424.339	2.032.908
1885	136.016	1.100.430	1.489.976	11.530	4.188.229	2.060.977
1886	180.566	3.212.111	670.580	7.649	3.398.234	2.018.114
1887	160.642	943.241	241.659	3.570	2.939.708	1.822.213
1888	83.279	3.013.528	278.361	24.934	3.017.052	1.438.996
1889	243.378	3.153.398	446.662	58.501	3.083.122	1.231.547
1890	345.366	3.475.664	594.216	29.937	2.781.176	930.132
1891	569.907	3.211.742	770.463	23.752	3.399.843	1.234.673
1892	615.928	3.301.401	863.621	19.985	3.506.456	1.938.125
1893	793.776	5.784.234	1.135.731	17.412	2.811.802	1.693.095
1894	525.421	1.265.842	980.453	27.097	3.734.298	1.363.166
1895	552.285	5.919.422	666.959	47.999	3.349.722	1.324.545
1896	487.939	2.446.421	559.805	27.711	2.541.212	1.573.353
1897	398.487	3.855.658	595.553	33.277	2.443.039	2.639.450
1898	526.444	4.150.391	367.450	14.141	2.355.173	2.013.426
1899	635.085	3.508.936	975.493	41.621	4.469.054	2.318.928
1900	343.127	2.956.094	784.868	44.318	4.108.150	1.560.074
1901	79.410	5.053.186	657.572	21.543	2.860.909	1.552.774
1902	584.171	2.161.078	1.161.714	20.737	3.231.520	2.158.822
1903	701.030	5.305.467	1.075.338	35.421	3.540.947	2.070.509
1904	490.657	3.073.593	774.720	33.999	4.103.968	1.512.110
1905	342.328	3.453.731	479.794	56.055	2.250.947	1.681.517
1906	484.677	4.144.126	430.726	80.676	3.180.009	1.625.518
1907	349.844	6.735.671	412.471	72.506	4.548.608	2.036.565
1908	264.102	968.986	714.093	44.258	3.967.194	1.142.289

1909	323.427	5.460.374	707.930	62.614	4.374.530	1.123.809
1910	333.597	2.765.126	658.094	80.887	3.050.169	2.237.571
1911	301.200	4.317.781	167.017	129.560	2.716.073	1.357.801
1912	294.100	3.531.771	131.887	22.549	1.460.228	1.271.304
1913	292.885	4.470.311	97.297	120.839	3.051.420	1.380.321
1914	646.246	3.920.462	85.780	121.920	4.798.755	1.038.738

	Cuir s crus	Cuir s curtits	Pells xarolades	Sucre	Café	Cacau
1862	6.618.921	569.353	-	3.068.516	492.300	1.821.038
1863	6.697.122	2.179.256	-	2.905.545	841.455	1.232.953
1864	6.904.005	3.450.048	-	2.508.335	1.001.337	3.546.345
1865	7.671.734	2.170.138	-	3.170.991	830.135	2.071.466
1866	1.915.612	1.324.843	-	2.369.477	659.504	2.198.332
1867	6.121.919	2.818.653	-	2.303.526	1.208.631	3.086.307
1868	3.894.596	62.973	-	3.075.121	819.966	2.118.298
1869	2.992.431	1.260.914	55.218	2.551.969	1.019.558	2.668.437
1870	7.323.347	360.188	134.640	3.052.719	1.194.068	1.272.413
1871	6.773.422	714.887	209.255	3.492.020	857.155	1.753.371
1872	9.868.459	587.631	160.055	3.722.936	985.114	3.125.573
1873	9.307.671	515.292	149.754	3.981.137	805.200	2.806.366
1874	10.381.565	617.161	117.158	4.604.024	1.280.102	3.126.949
1875	12.718.351	868.292	109.823	4.236.729	1.110.492	2.137.732
1876	9.551.341	873.090	132.175	4.756.982	1.318.325	2.465.464
1877	8.129.380	908.445	80.362	3.694.006	1.098.941	1.474.207

1878	9.507.414	315.627	124.937	2.732.682	1.707.553	1.539.059
1879	7.845.324	535.050	142.991	2.509.485	2.589.513	991.788
1880	6.863.992	626.279	95.516	3.445.455	2.060.545	2.149.212
1881	9.545.671	537.635	99.702	3.996.236	2.885.748	1.365.354
1882	8.416.330	555.923	113.448	3.839.455	1.875.793	1.800.077
1883	7.640.170	421.603	136.636	5.950.589	2.055.979	1.686.921
1884	7.784.782	252.370	47.143	7.050.565	2.939.712	2.750.494
1885	11.982.975	246.953	32.831	9.382.595	2.695.536	2.490.386
1886	10.194.288	359.480	30.289	11.016.410	2.122.701	2.380.139
1887	7.772.638	206.446	17.916	12.449.327	3.213.320	1.528.735
1888	6.772.190	343.475	5.604	9.766.146	4.387.101	2.136.948
1889	11.060.057	553.197	104.265	13.290.581	3.584.837	2.294.228
1890	9.441.957	400.553	34.648	18.737.150	2.752.558	2.621.053
1891	13.117.849	507.857	55.642	13.560.576	3.912.397	2.062.431
1892	14.976.931	405.475	55.187	19.685.129	3.190.642	2.400.511
1893	10.061.787	834.106	87.554	6.166.341	3.313.252	2.486.957
1894	10.101.819	1.398.828	32.427	10.723.397	3.313.393	2.457.949
1895	12.153.617	1.430.536	123.707	11.491.797	3.487.607	3.008.579
1896	12.082.092	1.621.916	28.957	9.026.632	4.530.969	3.429.669
1897	13.984.282	1.074.703	30.656	7.810.532	4.495.388	2.364.864
1898	7.642.156	622.915	7.871	1.898.422	4.826.953	2.585.411
1899	15.793.549	2.493.378	43.784	2.530.449	5.666.711	3.324.794
1900	20.715.801	1.136.278	21.923	27.544	2.883.851	2.724.362
1901	18.468.584	1.252.788	23.903	2.474	7.687.942	3.800.505
1902	21.369.147	1.138.898	15.471	1.053	5.347.103	3.399.203
1903	17.554.180	986.502	18.432	1.314	6.453.511	3.458.533
1904	14.292.637	1.157.399	11.821	2.266	6.643.691	4.044.527

1905	11.269.371	912.818	12.296	2.095	7.070.298	3.889.772
1906	14.012.581	1.068.117	2.343	1.472	9.790.303	3.506.143
1907	13.056.475	1.599.928	3.052	882	8.040.962	4.922.053
1908	14.888.628	1.404.423	1.373	1.663	9.053.518	5.208.032
1909	13.048.873	1.246.255	3.741	1.406	8.751.439	5.247.224
1910	14.784.864	1.646.684	20.560	450	8.995.112	5.170.992
1911	16.463.371	436.846	2.618	659	9.099.307	5.561.979
1912	17.679.730	1.344.016	6.334	512	9.559.635	4.643.952
1913	15.194.371	854.554	6.156	419	12.000.385	5.691.712
1914	9.547.764	759.732	7.427	271	9.686.972	6.810.296

	Carbó mineral (kg)	Carbó vegetal (kg)	Petroli	Boteria	Dogues	Fustes
1862	2.502.665	1.106.625	-	31.342	509.250	2.226.000
1863	2.482.461	974.790	-	200.923	1.506.750	2.052.024
1864	2.445.883	1.159.811	-	119.963	1.546.125	2.107.259
1865	1.819.277	-	-	15.431	596.750	1.802.388
1866	2.049.219	-	-	-	1.311.625	1.183.682
1867	2.360.017	-	-	-	-	976.868
1868	2.618.095	-	-	-	-	1.699.521
1869	2.154.765	-	273.428	20.758	1.120.875	1.038.963
1870	2.578.607	-	742.320	175.531	828.625	867.585
1871	4.693.350	-	1.174.176	46.208	959.000	3.068.147
1872	4.444.137	-	868.986	71.076	2.398.375	3.155.651
1873	3.953.111	-	877.308	183.491	2.758.875	1.962.940

1874	4.374.045	-	1.115.225	239.587	3.752.875	2.949.789
1875	4.871.410	-	1.078.628	28.666	3.564.750	4.572.695
1876	6.495.224	-	884.574	82.295	1.460.375	4.843.893
1877	8.970.465	-	831.048	111.671	1.334.375	4.610.030
1878	8.095.063	32.045	908.841	51.837	5.333.125	4.838.124
1879	7.824.868	-	729.820	133.508	1.812.125	3.531.334
1880	9.553.046	2.424.881	1.343.672	198.252	3.406.375	4.449.218
1881	8.698.055	-	1.567.709	78.220	1.590.750	6.642.649
1882	9.846.463	-	808.261	106.260	1.488.375	4.135.435
1883	9.765.427	-	1.050.082	38.120	2.037.000	7.039.204
1884	11.239.263	-	1.141.215	59.863	2.315.250	4.687.617
1885	10.542.402	-	1.288.125	142.858	1.759.625	4.002.948
1886	10.937.655	-	1.115.592	110.091	2.089.500	4.976.899
1887	10.730.942	-	1.036.769	9.384	2.107.875	4.570.492
1888	11.776.203	2.226.151	1.428.910	37.323	1.649.375	4.048.709
1889	11.955.441	2.441.541	796.944	37.928	1.907.500	6.086.124
1890	11.157.435	2.055.571	1.027.453	21.005	2.000.250	7.119.319
1891	12.050.501	2.357.112	1.540.420	188.031	2.127.125	5.823.094
1892	14.992.820	959.168	1.283.416	360.267	3.384.500	5.849.410
1893	16.499.561	1.712.088	905.112	96.755	1.594.250	4.451.422
1894	15.809.116	1.260.753	916.138	70.590	2.284.625	5.308.377
1895	17.764.642	4.070.717	1.617.877	133.822	2.243.500	6.111.144
1896	17.636.806	2.676.256	986.337	206.968	1.522.500	3.807.393
1897	18.521.614	2.452.797	1.121.541	257.468	1.419.250	5.094.932
1898	12.857.222	2.211.871	1.071.071	181.344	1.122.625	3.684.239
1899	15.834.383	2.670.950	358.729	90.804	2.074.625	4.492.386
1900	17.684.625	1.469.196	579.416	96.302	1.577.625	7.780.071

1901	19.513.860	1.721.597	997.451	181.923	1.696.625	8.158.865
1902	22.227.675	2.043.250	1.366.198	174.190	2.133.250	3.622.144
1903	22.652.889	2.022.174	1.549.617	183.027	1.188.250	6.307.153
1904	22.009.028	1.763.899	1.100.054	191.555	1.107.750	6.097.143
1905	22.868.876	2.066.614	976.408	154.980	1.463.000	2.844.137
1906	22.761.462	1.369.012	1.701.045	287.273	903.661	4.540.538
1907	19.330.723	2.054.478	817.775	297.529	1.200.153	7.275.796
1908	18.478.713	1.625.531	985.926	270.229	1.410.711	5.140.208
1909	21.827.208	1.760.632	1.380.117	273.562	1.140.776	6.511.084
1910	19.050.550	1.604.467	1.180.101	489.996	1.510.905	6.386.563
1911	20.512.957	1.297.383	782.082	323.851	1.405.526	7.756.813
1912	21.629.517	1.046.725	891.777	459.041	1.050.532	4.970.494
1913	25.960.002	953.801	1.198.890	546.397	1.873.254	7.718.140
1914	24.882.795	1.074.657	1.286.270	482.001	977.507	5.138.606

	Ferro i acer en barres i lingots	Ferro i acer en peces inutilitzades i retalls	Ferro i acer en barres-carrils	Ferros i acers en xapes, tubs i filferros	Coure llaütó en lingots	Coure llaütó en xapes i planxes
1862	1.130.379	-	-	434.377	393.814	102.747
1863	1.478.276	-	-	762.615	982.581	154.998
1864	918.982	-	-	739.127	290.299	134.407
1865	810.639	-	-	513.051	398.375	40.304
1866	272.307	-	-	610.794	30.771	111.506
1867	304.831	-	-	688.760	57.385	58.270
1868	618.943	-	-	1.126.223	12.605	105.214
1869	389.708	-	-	668.122	196.280	57.873

1870	686.967	-	-	1.109.496	215.882	148.698
1871	1.191.023	-	-	1.420.880	328.700	258.401
1872	852.154	-	-	1.600.052	137.656	255.067
1873	431.296	-	-	831.125	213.037	286.438
1874	773.035	-	-	1.334.781	166.949	496.848
1875	1.128.945	-	-	1.502.279	322.678	317.832
1876	1.494.302	-	-	1.636.130	678.299	390.411
1877	1.054.405	-	-	2.372.260	459.146	396.809
1878	770.462	-	-	2.796.944	406.393	330.932
1879	927.138	-	-	2.230.680	351.860	445.674
1880	1.021.000	-	-	2.831.579	254.026	479.565
1881	1.224.306	-	-	3.503.524	160.101	484.360
1882	1.265.317	-	-	3.409.940	174.345	655.818
1883	867.704	-	-	3.770.210	578.020	779.839
1884	503.484	-	-	3.531.333	382.099	-
1885	290.360	-	-	2.460.225	195.040	154.986
1886	177.695	-	-	2.993.849	442.881	363.250
1887	311.193	-	-	3.177.332	466.441	341.860
1888	393.470	252.947	134.539	2.447.040	608.853	328.664
1889	363.195	200.705	16.562	2.558.416	257.368	582.510
1890	396.415	424.825	156.708	2.494.442	402.537	489.259
1891	274.316	60.737	115.070	2.565.898	351.699	686.957
1892	819.201	46.261	56.404	2.104.079	114.922	1.181.687
1893	248.964	344.327	98.734	1.614.293	214.825	794.753
1894	340.175	5.785	17.870	2.015.324	198.931	717.494
1895	173.895	363.790	43.732	2.246.090	67.008	652.137
1896	437.047	61.981	64.298	1.473.704	132.621	837.203

1897	254.595	252.350	186.126	987.230	133.146	789.041
1898	116.371	299.577	227.032	772.411	103.296	767.917
1899	400.198	371.411	187.663	1.399.690	103.192	1.157.607
1900	442.766	162.176	228.767	3.225.975	102.481	797.693
1901	498.030	287.683	172.669	1.566.685	126.357	714.455
1902	383.623	179.142	288.647	1.810.629	164.371	1.166.424
1903	350.615	211.516	242.193	1.934.626	71.036	1.693.879
1904	305.264	47.621	168.708	1.602.539	60.990	1.307.495
1905	222.110	51.300	144.143	1.555.006	89.014	1.529.973
1906	268.815	30.699	188.823	1.496.167	113.898	1.850.535
1907	277.098	21.775	160.770	2.118.885	110.422	1.882.270
1908	635.766	11.137	132.920	1.798.171	159.835	1.911.933
1909	648.647	27.283	143.454	1.906.567	320.890	3.075.998
1910	643.840	330	246.517	1.643.044	157.988	4.072.565
1911	803.121	24.919	262.617	2.261.151	274.789	3.575.722
1912	761.794	13.408	87.961	3.372.605	238.446	7.208.258
1913	2.701.699	49.281	659.351	4.955.008	334.871	9.149.921
1914	134.061	15.894	881.032	3.173.534	271.723	3.605.307

	Terra, ciment i cal	Aiguardent	Bacallà	Altres cereals	Blat	Farina de blat
1862	-	413.869	3.382.762	-	-	-
1863	34.176	2.483.895	2.931.310	-	-	-
1864	22.785	1.301.330	3.213.675	-	-	-
1865	-	412.628	2.887.191	-	-	-

1866	-	151.508	3.198.570	-	-	-
1867	-	135.821	3.659.064	-	-	-
1868	-	334.786	2.677.611	-	-	-
1869	-	265.456	3.263.484	425.499	8.866.515	5.820.368
1870	-	1.356.899	3.357.576	237.181	4.902.803	637.289
1871	239.594	301.982	3.794.899	150.100	6.769.913	504.231
1872	363.558	501.264	3.948.939	6.525	3.055.447	96.468
1873	108.990	444.495	2.325.178	85.116	4.573	-
1874	267.335	1.451.346	4.980.257	68.794	1.980.377	109.018
1875	339.270	178.842	4.838.525	590.000	3.174.957	12.042
1876	361.546	487.900	3.890.823	699.037	3.801.171	16.567
1877	-	1.545.287	4.842.564	97.757	339.000	-
1878	-	657.355	4.247.999	302.132	7.418.142	1.139
1879	-	3.050.538	4.534.077	486.406	16.521.907	75.884
1880	631.573	6.651.922	4.268.469	215.897	3.759.262	5
1881	561.766	6.917.799	4.463.671	75.999	2.006.699	2.331
1882	495.943	7.621.515	4.592.218	592.882	22.246.638	11.492
1883	505.805	8.703.116	4.591.000	446.529	16.820.497	32.723
1884	455.720	7.195.980	4.095.978	255.006	8.504.971	13.635
1885	802.337	12.276.798	4.567.069	424.225	11.201.410	31.438
1886	434.546	11.756.653	4.120.162	486.115	18.766.410	114.587
1887	515.971	9.436.713	5.050.186	446.813	33.749.658	395.371
1888	431.241	5.280.435	4.664.030	2.002.578	28.135.129	852.734
1889	398.125	3.782.066	4.166.786	2.409.586	15.205.519	161.143
1890	573.658	6.097.535	5.011.264	3.228.692	19.997.456	60.414
1891	378.606	4.392.804	5.011.342	2.177.743	19.746.812	17.250
1892	391.161	2.995.425	4.357.945	805.802	10.898.786	618

1893	438.905	665.909	3.974.523	1.581.473	48.037.361	54.437
1894	502.576	156.709	4.212.480	3.019.733	49.208.201	22.388
1895	369.487	614.956	4.055.101	774.299	22.994.435	8.008
1896	603.852	885.807	3.725.458	5.201.319	23.010.849	2.135
1897	514.766	192.451	4.231.632	10.602.108	18.250.059	684
1898	592.234	548.687	3.471.032	5.234.245	6.542.507	3.100
1899	526.878	225.177	3.412.072	3.047.125	54.089.157	11.209
1900	643.918	235	3.363.209	3.271.245	30.952.786	1.546
1901	904.655	1.187	3.810.435	4.889.739	17.584.728	495
1902	986.408	334	3.710.781	1.265.318	7.508.415	379
1903	961.637	758	5.109.448	3.674.022	9.972.805	16
1904	1.294.997	1.421	4.453.191	5.334.665	29.506.792	1.931
1905	1.418.803	3.499	4.366.849	3.551.062	90.917.211	311.478
1906	2.086.014	1.010	4.817.654	4.873.595	39.056.705	92.199
1907	1.398.699	1.040	5.094.991	6.372.693	13.889.514	153
1908	1.567.262	1.355	5.074.793	4.322.418	7.909.071	612
1909	1.497.377	718	5.813.471	8.401.703	10.020.658	-
1910	1.556.842	356	4.999.379	10.352.917	17.914.960	942
1911	1.461.120	821	7.415.542	7.498.892	14.022.381	4.619
1912	2.025.270	638	6.198.579	5.693.008	3.690.999	2.539
1913	2.098.536	522	7.276.470	27.042.517	23.068.844	6.209
1914	1.470.648	337	5.564.218	10.113.329	52.290.506	251

	Farina d'altres cereals	Maquinària i peces	Materials per a ferrocarrils i vagons	Vaixells i materials de construcció naval i carena	P. vegetals	Tints
--	-------------------------	--------------------	---------------------------------------	--	--------------------	--------------

1862	-	1.874.294,7	2.569.367,6	240.735,6	35.498,2	1.178.777,0
1863	-	1.643.496,4	2.317.714,2	108.622,2	1.043.619,8	1.714.834,9
1864	-	1.168.904,6	2.341.501,7	107.807,1	1.562.837,0	2.289.280,8
1865	-	589.222,2	3.513.795,6	238.882,2	659.327,3	1.315.432,2
1866	-	597.868,9	1.487.393,3	173.155,6	1.070.872,3	1.944.609,4
1867	-	1.137.646,7	1.076.406,7	-	918.411,9	1.252.906,7
1868	-	1.027.576,8	1.068.134,4	71.354,4	819.792,3	1.379.725,3
1869	131	786.974,4	997.164,0	516.134,4	543.422,1	893.360,2
1870	-	1.184.439,7	3.804.367,4	1.748.360,3	2.674.684,0	2.155.976,9
1871	-	1.907.543,0	1.774.153,9	4.462.837,4	2.217.906,0	2.654.191,7
1872	-	3.599.989,4	557.300,2	2.575.276,8	2.581.452,8	2.432.656,5
1873	-	2.791.128,9	1.944.540,0	5.776.218,5	1.868.788,1	1.993.586,5
1874	-	2.484.370,3	1.434.472,3	3.168.831,4	1.291.995,6	2.346.534,6
1875	-	2.975.680,0	1.560.840,0	3.150.897,8	2.910.396,1	2.190.987,0
1876	-	4.903.473,6	3.713.011,2	871.022,4	6.823.742,6	3.252.130,3
1877	-	6.116.961,0	6.533.453,0	925.463,0	4.910.584,9	3.223.276,9
1878	-	3.856.695,0	2.789.782,0	180.213,0	3.349.827,1	3.003.267,0
1879	-	5.484.767,0	1.388.661,9	43.191,7	80.446,1	2.870.212,7
1880	438	5.845.068,5	1.357.965,9	2.181.572,9	3.152.172,5	3.202.741,2
1881	428	6.153.867,3	1.136.521,1	967.287,3	2.034.153,6	4.276.585,0
1882	1.145	7.412.377,0	884.789,2	3.285.423,7	1.973.782,2	3.469.884,7
1883	2.505	7.021.120,4	1.534.698,5	1.939.498,9	3.248.669,0	3.526.484,7
1884	486	6.575.099,5	842.562,8	1.731.756,5	4.515.304,8	3.958.314,3
1885	18.113	4.718.252,6	403.330,3	1.221.427,4	4.461.184,4	3.652.321,5
1886	3.014	5.936.335,2	519.326,4	2.265.588,0	5.888.455,3	4.520.111,1
1887	3.909	5.235.212,2	840.231,2	1.393.618,1	6.216.433,2	4.386.351,6
1888	7.179	5.581.129,3	379.269,5	860,2	7.643.330,2	4.335.737,9

1889	3.491	11.532.229,2	112.766,4	176.922,0	7.019.342,8	4.681.738,5
1890	619	8.986.130,4	456.297,6	1.387.392,0	8.447.397,9	4.922.002,2
1891	1.135	9.122.500,8	762.672,0	3.536.044,8	12.834.630,8	4.591.349,5
1892	433	13.950.130,8	1.106.050,8	2.237.112,0	9.951.520,1	4.313.020,0
1893	402	7.159.746,3	550.240,0	9.734.635,4	10.809.381,6	4.674.102,4
1894	2.463	9.794.193,1	466.217,1	2.849.525,7	12.219.117,3	3.751.396,0
1895	2.926	10.047.579,6	168.302,4	1.172.698,8	11.386.325,4	5.373.667,8
1896	733	17.558.636,4	168.738,0	252,0	11.237.329,1	5.335.653,7
1897	1.063	15.172.498,3	201.270,9	1.715.962,3	9.996.281,3	5.092.112,9
1898	147	9.587.842,4	138.466,4	1.643,5	7.709.927,1	4.081.462,9
1899	52	10.021.826,0	293.111,0	4.798.000,0	9.991.651,7	6.473.232,5
1900	315	14.111.089,8	270.048,9	3.652.430,8	9.353.225,9	5.404.851,5
1901	139	9.489.291,0	259.192,0	9.668.300,0	8.936.772,9	5.609.960,9
1902	2.376	13.147.817,7	591.051,1	954.156,5	9.053.982,8	7.377.366,5
1903	2.820	10.372.631,0	54.201,6	82.560,0	9.517.896,3	6.561.875,9
1904	1.204	12.217.737,6	112.640,6	105.600,0	9.809.624,6	5.662.494,2
1905	5.084	11.586.460,0	62.468,0	298.500,0	11.595.030,2	5.833.903,8
1906	7.172	13.664.402,1	-	1.209.381,9	10.562.178,6	6.699.621,7
1907	6.757	11.710.765,4	-	1.104.411,8	14.613.354,9	6.422.624,9
1908	6.812	9.360.359,0	-	391.131,0	14.933.915,9	6.547.502,9
1909	4.852	9.459.155,0	-	3.812.420,0	14.050.808,5	5.878.486,4
1910	3.509	9.544.530,0	-	288.853,0	13.692.311,0	6.462.694,0
1911	6.501	10.731.939,0	-	912.306,0	13.380.019,6	7.806.174,4
1912	3.980	17.600.690,0	-	1.406.056,0	11.228.395,0	8.585.697,5
1913	6.310	24.315.883,2	-	2.301.688,3	13.493.171,5	9.631.596,3
1914	5.786	17.570.962,0	-	2.366.456,0	11.749.717,7	7.422.407,7

	P. químics	P. farma	Perfum + estearina	Teixits de llana	Teixits de seda	Teixits de cotó	Teixits de lli, cànem, abacà i altres
1862	653.367,2	1.732.687,1	133.471,3	3.072.614,8	1.301.477,4	1.108.788,6	857.304,1
1863	2.419.869,3	818.960,5	115.665,1	3.482.688,6	1.293.537,5	654.090,1	1.211.482,4
1864	2.450.384,9	649.628,3	411.418,8	4.050.454,8	1.181.910,4	716.835,8	1.507.086,9
1865	2.212.937,8	283.525,0	81.405,0	2.757.124,2	803.544,3	318.330,0	777.705,5
1866	2.437.568,1	11.831,0	85.266,0	2.476.773,5	559.953,3	704.438,0	613.833,1
1867	3.865.196,6	8.768,6	73.954,7	2.593.509,2	645.130,2	653.427,2	1.543.617,4
1868	2.248.251,7	437,5	89.956,8	2.722.213,9	766.677,3	684.061,8	639.061,5
1869	2.387.089,6	55.000,7	85.414,4	2.616.464,3	927.180,5	544.223,3	676.760,2
1870	1.834.417,8	138.009,5	113.103,0	2.516.696,3	705.846,7	655.510,0	607.369,3
1871	3.301.363,5	143.024,0	183.560,6	4.037.121,1	1.254.432,2	906.121,9	894.965,5
1872	2.948.289,8	249.531,0	182.691,0	3.118.955,4	1.102.863,3	897.978,3	819.311,4
1873	3.189.857,0	304.706,9	165.330,0	3.006.979,0	840.243,8	842.728,6	321.882,0
1874	3.078.236,0	402.282,0	188.379,0	2.981.958,8	1.301.323,4	1.108.629,8	699.469,6
1875	3.470.505,2	378.857,6	206.271,0	4.175.713,2	1.196.857,1	1.390.849,3	743.072,8
1876	3.887.783,3	277.767,6	194.860,1	6.132.219,8	1.352.883,8	1.405.077,9	1.090.817,8
1877	4.363.891,8	295.656,1	223.510,5	4.790.758,3	909.909,7	1.118.047,5	788.562,2
1878	3.132.927,8	566.562,5	732.972,0	6.696.717,2	1.176.213,2	1.401.411,2	842.284,0
1879	3.083.926,9	740.483,6	381.041,5	6.773.211,5	1.100.181,9	1.627.539,0	759.252,7
1880	4.851.471,2	640.519,0	814.321,9	6.372.660,0	1.073.443,2	1.600.310,2	976.660,5
1881	4.026.606,5	644.085,8	510.162,1	8.692.619,9	1.148.060,5	1.905.851,0	1.173.385,9
1882	2.791.214,6	566.731,2	593.717,8	7.769.013,1	1.474.275,6	1.766.153,4	971.467,5
1883	5.248.179,4	718.237,9	1.443.308,8	6.199.248,7	1.654.397,2	1.459.973,4	652.800,1
1884	6.243.856,0	495.711,8	942.793,0	5.070.386,0	1.126.440,1	1.225.879,2	502.643,6

1885	6.021.723,3	701.493,2	1.332.907,0	4.195.664,2	1.378.102,2	1.309.880,2	465.252,9
1886	6.606.518,8	536.048,9	1.011.684,2	4.278.304,7	1.346.570,5	1.590.131,2	577.709,1
1887	6.385.021,3	603.160,4	1.093.252,4	5.458.025,3	1.223.756,6	1.787.406,1	500.203,1
1888	6.615.546,8	385.542,7	969.924,8	5.300.130,8	862.742,9	1.683.525,4	488.237,7
1889	7.519.276,1	793.155,4	1.321.038,8	9.723.230,0	1.958.503,1	2.822.551,8	738.128,7
1890	9.122.837,4	752.229,2	1.570.365,0	2.931.958,1	872.634,0	1.426.827,9	341.690,1
1891	7.344.056,0	584.251,3	1.125.810,8	6.284.311,6	1.074.037,7	1.608.907,5	449.058,3
1892	6.659.133,0	584.721,0	1.473.047,4	10.641.316,5	1.653.970,3	2.682.518,4	632.094,6
1893	8.364.820,0	841.152,7	1.991.160,7	3.819.067,4	1.055.109,0	2.157.496,9	123.770,3
1894	8.871.742,0	734.488,8	1.915.426,9	3.057.964,6	548.473,6	1.962.393,1	342.971,3
1895	9.646.625,3	738.828,7	2.916.235,0	3.753.479,4	837.689,2	1.480.256,5	303.538,3
1896	10.051.716,1	751.720,9	1.826.363,3	3.949.092,0	614.795,9	1.457.369,2	333.079,2
1897	10.697.982,1	1.748.565,1	2.255.900,4	4.306.906,5	739.540,0	1.129.584,2	261.989,0
1898	10.785.779,9	1.021.154,9	1.990.407,9	1.945.155,9	422.067,0	672.058,7	128.509,1
1899	14.546.315,1	1.172.976,6	2.799.387,2	4.069.116,9	527.820,0	1.057.230,5	216.934,3
1900	14.551.373,4	1.228.036,5	1.365.389,3	3.911.723,5	827.538,1	1.240.937,1	261.847,4
1901	13.390.311,6	1.003.988,5	2.080.363,4	4.615.138,8	891.622,3	1.176.379,2	148.662,7
1902	15.587.624,2	1.105.573,7	2.420.518,1	4.640.809,9	1.431.659,0	1.493.999,9	143.400,7
1903	13.851.887,1	1.033.960,1	2.092.015,0	4.621.753,2	1.444.975,3	1.395.885,6	119.081,8
1904	12.486.914,2	892.456,1	1.491.076,6	3.172.246,7	962.888,6	1.609.029,4	188.609,5
1905	13.025.407,3	995.606,4	1.379.183,5	2.001.146,8	722.150,1	1.655.375,9	154.835,9
1906	15.268.373,9	795.726,3	1.903.562,0	2.402.350,5	408.849,2	1.518.311,0	434.991,3
1907	15.858.826,6	618.162,4	2.417.718,9	1.457.505,1	508.842,1	1.949.367,1	143.683,1
1908	14.831.347,8	704.586,8	2.179.553,9	952.037,5	488.921,2	1.709.875,2	124.873,0
1909	14.968.378,2	665.492,0	1.941.097,9	951.454,9	547.737,3	1.943.053,7	113.477,8
1910	14.275.151,0	689.386,0	2.387.160,0	906.434,0	665.488,0	2.153.775,0	240.320,0
1911	12.454.965,7	643.524,8	2.789.580,9	981.927,2	408.564,5	1.760.309,7	111.638,8

1912	11.052.787,4	607.302,6	2.543.638,3	1.230.696,8	972.766,7	1.836.728,4	155.211,0
1913	11.401.872,5	800.609,7	2.960.118,3	1.376.768,5	601.018,8	2.090.307,2	234.978,9
1914	10.753.871,1	695.944,0	2.302.485,6	946.208,1	747.236,7	1.958.750,2	188.692,8

Sèries d'exportacions deflactades (en pessetes del 1910):

	Filats de cotó	Teixits de cotó i fil	Teixits de llana	Teixits de seda	Altres teixits	Espardenyes
1862	-	86.390	1.883	95.828	-	33.269
1863	-	27.367	-	28.431	19.465	21.182
1864	-	-	-	-	-	57.069
1865	-	-	-	-	-	850
1866	-	-	1.826	9.490	-	2.652
1867	-	-	-	-	-	33.404
1868	-	1.866.693	691	402.493	-	29.019
1869	-	356.866	11.412	258.505	-	32.360
1870	-	2.944.952	79.884	276.756	-	46.166
1871	-	727.181	236.751	569.767	1.638.120	-
1872	-	1.276.910	299.820	825.129	998.587	402.866
1873	211.630	1.966.587	350.303	691.944	832.211	309.876
1874	134.530	1.288.037	197.904	401.783	477.341	288.924
1875	140.545	2.900.496	219.804	271.387	692.095	356.890
1876	749.480	2.955.996	231.964	252.985	533.029	281.996
1877	170.625	3.219.958	251.375	314.698	793.751	320.756
1878	196.395	2.009.903	288.767	457.176	627.212	247.996
1879	1.943.920	3.403.510	291.619	314.884	677.681	127.407
1880	129.530	4.648.732	307.933	445.372	711.612	272.162
1881	164.565	6.749.545	211.103	508.293	517.256	379.160
1882	181.825	8.345.714	363.590	623.354	688.085	401.319
1883	254.900	9.061.719	640.843	642.686	833.106	543.303
1884	126.210	7.501.736	394.299	674.565	2.494.926	323.952
1885	221.325	8.861.884	268.072	505.784	2.174.253	482.180

1886	252.655	16.701.042	515.763	464.611	773.756	460.216
1887	376.250	18.125.953	558.956	281.797	362.999	901.570
1888	256.760	23.744.897	683.105	370.648	343.189	487.450
1889	407.365	31.537.769	2.106.540	778.287	910.170	250.257
1890	428.850	33.900.248	1.913.966	673.728	608.727	355.037
1891	625.115	39.405.911	2.312.243	1.268.735	1.998.150	300.050
1892	1.098.050	58.682.611	3.627.079	2.517.860	3.536.365	256.173
1893	1.468.905	69.862.107	3.589.756	1.637.153	3.919.237	237.737
1894	4.691.315	66.564.317	2.567.381	1.439.375	1.986.954	308.380
1895	2.740.645	59.882.511	2.023.202	917.233	1.758.988	281.044
1896	6.858.920	69.940.707	2.524.738	859.145	2.741.289	6.804.888
1897	7.030.515	78.272.607	2.101.415	761.185	2.704.926	5.494.273
1898	5.492.310	44.756.756	1.056.915	802.544	1.618.885	4.176.679
1899	1.022.905	44.427.052	983.601	602.535	1.403.878	12.411.505
1900	2.981.085	38.042.377	599.415	494.445	850.068	396.721
1901	829.230	32.336.943	513.882	491.657	390.495	456.875
1902	573.545	30.894.730	412.201	466.098	542.764	551.948
1903	757.575	33.183.350	594.829	346.483	437.235	495.882
1904	1.019.550	40.700.632	804.187	433.197	703.463	505.691
1905	1.128.865	54.382.004	1.824.798	1.128.859	958.911	690.107
1906	1.161.760	46.508.197	1.785.319	566.010	1.241.431	574.405
1907	1.584.630	52.819.388	1.289.095	908.868	1.043.072	931.617
1908	1.447.605	54.042.153	1.043.324	478.831	1.008.178	615.647
1909	1.656.270	63.749.277	1.474.300	709.231	636.414	665.763
1910	2.385.540	48.100.777	1.662.346	871.785	617.498	672.214
1911	2.949.085	50.436.779	1.947.154	618.893	764.363	785.043
1912	3.717.465	52.985.239	2.381.275	539.336	1.483.551	1.228.726

1913	3.442.095	45.154.223	2.378.855	660.438	1.314.423	830.892
1914	3.033.530	33.194.202	5.402.649	334.494	1.406.515	747.669

	Calçat de cuir	Sabó	Paper d'escriure	Paper de fumar	Paper d'estrassa	Paper comú
1862	1.324.813	805.705	470.077	158.837	1.189	-
1863	1.396.091	535.136	487.336	230.649	247	-
1864	2.613.981	559.403	452.922	265.140	802	-
1865	1.024.081	709.156	562.880	230.179	115	-
1866	3.026.093	789.009	483.893	125.306	117	-
1867	6.882.646	1.335.379	654.758	271.712	1.996	-
1868	7.538.336	1.233.067	713.826	258.803	2.752	-
1869	6.421.198	812.932	669.375	286.043	2.522	4.125
1870	6.610.660	780.697	1.590.209	849.078	32.420	36.211
1871	4.589.012	1.268.483	658.432	766.260	133.149	-
1872	4.735.751	1.198.844	730.005	928.205	147.652	31.326
1873	10.010.865	1.000.071	505.449	1.210.250	43.781	-
1874	8.739.410	1.000.691	279.382	970.560	45.806	19.061
1875	5.555.072	1.344.612	504.010	691.752	214.600	8.939
1876	6.804.368	1.154.436	535.773	808.093	17.347	21.127
1877	9.062.944	1.798.696	35.454	264.379	54	1.994
1878	5.881.488	1.740.725	107.842	1.413.036	20.540	250.051
1879	6.866.576	1.987.987	251.600	1.240.436	62.105	149.714
1880	7.806.272	1.184.082	661.544	1.364.659	207.290	-
1881	8.632.144	1.633.337	410.687	1.617.695	158.349	133.583

1882	10.804.000	1.973.628	381.930	1.731.385	174.069	115.568
1883	10.093.008	1.997.428	364.900	1.867.854	234.536	234.207
1884	8.341.952	2.300.341	438.555	1.203.656	146.222	238.414
1885	10.686.704	2.843.546	600.243	1.500.238	97.034	91.076
1886	11.364.048	3.254.760	604.028	1.673.313	98.000	35.235
1887	12.317.504	2.924.591	841.988	1.674.992	99.025	69.217
1888	12.852.800	3.608.553	898.054	1.982.247	175.136	70.025
1889	15.708.432	3.232.077	1.091.181	2.140.282	279.913	71.612
1890	17.216.608	4.073.503	1.115.991	2.268.977	265.500	473.048
1891	19.331.488	4.189.328	872.134	1.938.716	427.708	261.696
1892	25.427.152	4.721.709	725.172	3.178.520	626.348	250.347
1893	25.762.720	4.845.488	649.853	2.110.806	618.870	374.930
1894	24.264.368	5.180.934	885.264	2.375.346	928.013	386.851
1895	19.208.816	4.845.628	649.853	2.110.806	618.870	374.930
1896	15.870.400	4.018.398	880.221	3.172.164	593.858	437.818
1897	14.860.112	3.507.251	774.588	2.734.949	849.933	572.708
1898	7.577.792	3.130.251	616.740	3.148.540	448.627	348.922
1899	15.480.800	3.759.920	442.709	3.426.920	324.085	234.144
1900	14.150.432	3.069.475	478.129	3.368.993	293.677	137.304
1901	13.670.624	3.982.302	560.072	3.212.845	286.198	212.729
1902	14.884.480	3.139.999	466.621	2.876.185	385.365	264.302
1903	15.366.784	3.116.511	636.236	3.241.164	413.457	275.468
1904	16.507.648	2.287.670	588.936	3.621.123	357.010	291.293
1905	13.012.464	2.335.073	711.237	3.433.112	431.130	248.057
1906	8.037.936	1.702.099	677.993	3.677.062	274.030	144.147
1907	9.163.296	1.507.587	708.807	3.068.373	294.978	129.430
1908	5.466.240	1.201.274	570.229	2.912.909	410.266	83.890

1909	5.808.240	1.077.339	580.132	3.386.367	401.225	116.990
1910	6.700.384	1.157.719	719.840	3.538.230	486.783	158.232
1911	6.600.720	1.450.389	554.962	3.571.082	402.444	124.605
1912	6.545.376	1.091.142	770.288	3.991.098	418.535	98.279
1913	6.753.280	831.553	781.192	3.528.697	366.681	87.352
1914	5.066.240	861.220	541.026	3.144.776	390.660	77.658

	Taps de suro	Oli d'oliva	Vi comú	Vi generós	Vi blanc	Aiguardent
1862	118.230	1.022.608	12.166.995	22.026	-	1.323.628
1863	282.255	755.457	11.746.759	-	85.123	705.818
1864	119.595	1.105.622	14.041.371	200.343	-	780.664
1865	151.395	618.544	10.341.997	235.867	6.154	836.078
1866	486.180	744.797	10.921.911	734.280	13.125	779.123
1867	922.515	1.426.554	9.943.813	-	576.551	1.028.841
1868	822.675	2.333.980	15.066.652	-	523.197	1.009.795
1869	843.870	2.868.367	15.120.568	138.143	502.560	662.228
1870	2.114.625	1.912.174	14.444.933	450.291	792.602	793.212
1871	962.070	1.644.421	18.602.114	-	1.053.393	1.240.494
1872	1.526.700	2.164.931	15.988.569	-	1.836.177	3.489.974
1873	3.296.130	2.768.589	21.941.814	-	1.136.020	7.542.809
1874	1.175.895	2.274.883	17.344.095	-	1.537.155	728.503
1875	667.215	1.174.202	23.518.353	2.411	1.341.503	504.106
1876	366.180	1.582.625	20.270.484	2.719.624	-	921.006
1877	386.445	1.178.780	19.461.870	2.688.114	-	708.104

1878	396.885	1.906.737	19.334.814	4.713.412	-	1.051.272
1879	361.815	4.586.311	23.833.794	6.712.906	-	963.800
1880	340.590	1.979.715	29.805.060	5.849.915	-	756.675
1881	340.815	1.543.267	29.697.491	6.646.707	-	1.079.267
1882	406.980	1.507.512	27.536.192	6.152.767	-	1.218.436
1883	503.385	1.623.315	23.622.211	3.574.905	-	934.310
1884	562.920	1.790.231	21.828.187	1.422.693	-	561.857
1885	369.105	4.989.482	25.085.542	1.124.841	-	443.462
1886	545.265	1.592.664	27.999.523	1.344.890	-	265.657
1887	573.630	1.004.974	27.287.111	1.163.588	-	278.910
1888	688.755	2.356.630	22.842.468	1.390.482	-	225.734
1889	652.650	1.969.347	29.000.579	1.148.039	-	141.512
1890	882.255	1.672.300	24.112.417	633.670	-	364.543
1891	1.143.930	1.304.455	26.692.981	671.649	-	272.111
1892	1.160.745	3.018.323	24.850.359	1.136.851	-	265.568
1893	1.923.390	2.677.577	26.655.748	1.176.780	-	179.645
1894	1.576.500	1.989.936	25.682.203	1.319.661	-	398.843
1895	1.199.895	2.677.577	26.655.748	1.176.741	-	179.645
1896	1.306.830	3.209.673	24.289.594	733.917	-	163.275
1897	1.757.715	2.117.388	48.609.775	595.672	-	140.699
1898	1.288.080	3.434.327	23.449.774	531.309	-	157.315
1899	1.454.385	1.646.456	17.189.049	422.742	-	99.188
1900	1.732.095	1.643.386	15.504.692	469.504	-	8.792
1901	1.586.685	1.688.321	13.330.088	452.714	-	1.834
1902	1.654.485	3.235.772	10.634.568	335.770	-	-
1903	1.617.735	2.851.933	9.199.800	293.837	-	-
1904	2.189.070	3.258.741	10.018.362	522.096	-	13.527

1905	2.538.675	3.002.703	13.073.530	2.983.261	-	-
1906	1.924.800	2.975.571	7.797.934	8.857.492	-	-
1907	2.966.820	3.005.330	8.351.506	3.940.258	1.316.258	20.570
1908	4.437.915	5.381.810	8.441.289	6.411.433	2.844.365	28.606
1909	2.938.155	4.562.377	8.871.319	4.896.649	3.593.684	21.534
1910	4.604.465	7.483.893	9.478.460	4.126.498	4.771.998	-
1911	5.432.520	5.815.653	9.574.268	3.524.917	5.564.125	7.263
1912	5.610.880	9.771.178	12.018.247	4.149.258	4.759.805	83.601
1913	6.136.745	7.597.638	16.029.924	4.914.794	4.438.462	13.310
1914	9.062.095	8.128.732	8.038.141	3.437.380	2.355.761	32.145

	Farina	Arròs	Cotó	Sucre
1862	846.539	480.805	370.825	291.072
1863	1.163.022	504.815	-	381.251
1864	1.062.703	470.188	1.148.416	85.683
1865	1.543.368	401.204	-	50.425
1866	1.749.271	620.044	-	8.489
1867	540.062	969.432	-	-
1868	428.235	459.249	-	-
1869	474.824	503.453	-	-
1870	229.140	-	-	61.585
1871	571.495	458	-	-
1872	529.643	766.381	1.463.223	-
1873	1.055.982	664.828	384.077	-

1874	483.639	394.313	-	-
1875	351.056	406.847	57.787	-
1876	330.356	403.689	465	-
1877	1.095.489	342.418	-	-
1878	497.907	470.622	-	-
1879	1.104.016	192.846	-	-
1880	1.436.869	227.737	31.000	-
1881	626.493	138.902	49.899	-
1882	175.887	141.508	10.689	-
1883	157.200	183.997	-	-
1884	77.924	91.876	-	-
1885	3.612	122.023	-	-
1886	26.192	44.826	-	-
1887	8.328	30.092	-	-
1888	15.988	98.540	-	1.617
1889	98.147	130.673	2.920	3.275
1890	1.496.584	777.998	930	1.633
1891	3.395.143	669.246	11.867	4.544
1892	70.756	420.035	880	18.618
1893	10.413	297.376	-	3.893
1894	1.253.340	229.486	4.511	5.114
1895	1.137.608	297.388	-	3.893
1896	7.130.770	328.372	149.555	2.056
1897	4.963.267	213.596	3.038	2.315
1898	1.726.371	230.597	-	3.216
1899	281.598	102.625	-	1.686
1900	490.347	186.579	183.133	1.287

1901	75.338	102.407	57.710	764
1902	19.553	53.665	130.165	3.486
1903	11.547	73.922	90.943	5.009
1904	5.290	72.534	169.276	2.151
1905	11.523	49.191	19.888	1.383
1906	8.457	52.826	-	2.687
1907	6.832	95.067	173.405	585
1908	6.269	36.495	114.241	622
1909	5.189	30.064	141.332	45
1910	6.670	49.342	299.800	-
1911	5.311	29.590	287.464	145.234
1912	6.428	39.689	216.376	270
1913	8.773	96.330	17.393	392
1914	40.947	187.275	446.334	119.516

Sèries totals deflactades (en pessetes del 1910):

	Importacions deflactades	Exportacions deflactades
1862	23.614.262,9	23.608.677
1863	22.375.012,9	22.369.424
1864	27.330.755,2	27.325.163
1865	19.185.678,1	19.180.083
1866	24.861.817,2	24.856.219
1867	30.842.870,4	30.837.269
1868	39.646.548,1	39.640.944
1869	36.100.292,5	36.094.686
1870	45.538.548,0	45.532.938
1871	51.722.113,6	51.716.501
1872	53.033.609,9	53.027.994
1873	69.444.694,9	69.439.076
1874	47.235.280,7	47.229.659
1875	52.570.267,4	52.564.642
1876	49.594.180,8	49.588.553
1877	55.929.134,9	55.923.504
1878	53.636.490,7	53.630.857
1879	69.803.577,2	69.797.940
1880	76.021.067,9	76.015.428
1881	75.107.219,1	75.101.576
1882	77.536.189,8	77.530.544
1883	73.707.380,7	73.701.732
1884	65.990.738,8	65.985.087
1885	76.641.998,7	76.636.344
1886	90.601.178,1	90.595.520
1887	91.284.372,6	91.278.712
1888	98.637.729,8	98.632.066
1889	133.888.296,3	133.882.629
1890	130.001.455,7	129.995.786
1891	148.770.401,0	148.764.728
1892	184.687.937,9	184.682.262
1893	205.680.861,6	205.675.183
1894	193.578.175,2	193.572.493
1895	176.973.442,1	176.967.757
1896	204.758.028,1	204.752.340
1897	230.995.612,5	230.989.921
1898	156.687.881,6	156.682.188

1899	147.786.680,5	147.780.984
1900	119.416.322,1	119.410.622
1901	116.343.270,2	116.337.567
1902	113.765.932,5	113.760.226
1903	117.141.579,4	117.135.870
1904	127.134.844,1	127.129.132
1905	155.191.485,1	155.185.770
1906	130.911.943,2	130.906.225
1907	142.022.574,4	142.016.853
1908	139.364.478,7	139.358.755
1909	146.867.033,1	146.861.306
1910	148.268.347,0	148.262.617
1911	151.703.834,3	151.698.101
1912	165.159.955,3	165.154.219
1913	160.422.362,9	160.416.624
1914	126.503.981,1	126.498.239

del segle especificava més habitualment les mercaderies que transportaven, però aquesta informació desapareix quasi per complet a partir dels anys seixanta.

Existeixen alguns estudis previs que han fet ús d'aquesta font de manera més o menys sistemàtica; ja fóra per manca d'altra alternativa per analitzar el comerç marítim, o per l'interès en variables específiques, com els noms dels patrons de les diferents embarcacions, amb l'objectiu de fer una reconstrucció completa de tipus descriptiu per a algun any en concret⁹³.

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 que he pogut fer-ne una comprovació global, les entrades fluctuen al voltant del 80-90% de les xifres publicades per les estadístiques oficial; mentre que en les sortides, la cobertura és bastant 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 dóna 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 que 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 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 que 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 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 farmacèutics", "maquinària" o "fusta"; però també "oli de llavors de cotó", "sosa càustica", "pal campetx", "peces per 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

⁹³ Respectivament, Vilar (1978), i Carbonell i Relat (1996).

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.

No obstant aquests impediments, els avantatges i 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 sols per països, sinó també pels diferents ports. A més a més, podem associar aquesta informació amb productes i comerciants concrets, però també amb tipus de vaixells, banderes conductores i fins i tot estudiar-ne la duració 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 torbar a les estadístiques oficials i a altres documents contemporanis, enllaçant a més el nivell empresarial i microeconòmic amb l'estructura i 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, a excepció de la qüestió de les quantitats de productes descarregats. En aquest cas, la 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 suposat, 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 diferents 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, 1910. Això permet estudiar les transformacions a llarg termini i en base a períodes de la mateixa duració, que coincideixen amb fases i conjuntures molt diverses de l'evolució del comerç marítim de la ciutat. He extret informació per a les següents variables: dia de publicació (normalment un dia després de l'arribada efectiva); port d'origen; duració 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 d'elles 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

dintre 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 que disposem d'estadístiques, a les dades de navegació per al comerç exterior proporcionades per l'*Estadística de Barcelona*, de Laureà Figuerola.

Nombre total dels vaixells segons les Estadístiques (població hipotètica) i mida de la mostra				
	Població hipotètica	Mostra	Població hipotètica	Mostra
1850	3.293	344	3.120	342
1865	4.975	359		
1880	4.671	355	4.617	355
1895	3.971	351		
1910	3.605	347	3.604	347

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 duració del trajecte, el tipus de vaixell, l'arqueig i la bandera. Les extraccions completes, si bé no abasten la totalitat del període, aporten major solidesa i exhaustivitat a l'anàlisi de la geografia comercial i tenen un caràcter complementari a la informació obtinguda a partir dels mostrejors. Una vegada 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 per les estadístiques oficials a partir de l'aranzel Figuerola, però que no s'hi correspon amb exactitud.

La classificació està organitzada en tres nivells d'agregació. El primer fa referència directament als productes, tal com eren publicats en la font. El segon, que he anomenat "partides" es correspon amb un nivell de major agregació en alguns casos o, si més no, de sistematicitat.

La primera incorpora ja de manera agrupada nombrosos tipus de productes que es presentaven amb diferent grau de concreció i amb els quals no operaré directament (cosa que reforça la decisió de crear algunes categories especials per a productes concrets com el cotó, per no barrejar-ne la informació). La relació de categories és la que es presenta en la taula següent:

CATEGORIA 2	CATEGORIA 1
Aliments i begudes	Colonials
	Oli
	Vins (comú, escumós, dolç, etc.)
	Cereals i farina
	Peix fresc i salat
	Llegums i llavors
	Hortalisses i tubercles
	Espècies
	Altres aliments
	Fruits secs
	Pastes i sèmols
	Fruita
	Licors i aiguardents
	Carns i embotits
	Sal
Altres begudes	
Altres	Plantes, flors, arrels i llavors
	Altres
Altres fibres: llana, seda, lli i altres fibres vegetals	Seda
	Llana i estam
	Cànem i altres fibres vegetals
Animals	Lli
	Animals
Calçat i objectes de pell	Objectes de pell
	Calçat
Carbó i altres combustibles	Carbó mineral
	Llenya i carbó vegetal
	Carbó (no especificat)
	Petroli
Cotó en floca	Cotó en floca
Cuir i pells	Cuir i pells
Drogues, tints, productes químics i farmacèutics	Sabons i perfums
	Drogues
	Tints
	Productes farmacèutics
	Productes químics
Eines i maquinària	Eines diverses
	Maquinària
	Vehicles de càrrega
Fils i filassa de diverses fibres	Fils i filassa de diverses fibres
Fustes, dogues, pipes, mobles i arboradura	Dogues, pipes i envasos

	Fustes
	Arboradura
	Mobles
Manufactures	Manufactures
Materials diversos	Altres materials d'origen animal
	Materials de construcció
	Betums i quitrans
	Altres materials d'origen vegetal
	Vidres i cristalls
	Altres materials d'origen mineral
	Materials diversos
Metalls i peces metàl·liques	Metalls i peces metàl·liques
Or, plata i moneda	Or, plata i moneda
Paper i derivats	Paper i derivats
Productes no especificats	Productes no especificats
Suro i taps	Suro i taps
Tabac	Tabac
Teixits	Teixits

Donada la quantitat de ports que apareixen a les mostres, he treballat amb ells tant de manera desagregada com agrupant-los en dos nivells: I) països (estats independents) actuals als quals pertanyen; II) i 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. L'assignació de ports a països i regions és la següent:

REGIÓ	PAÍS ACTUAL	PORT
Espanya	Espanya	Adra
		Águilas
		Alacant
		Albuñol
		Alcúdia
		Alfacs
		Algeciras
		Almeria
		Almuñécar
		Altea
		Andratx
		Arrecife
		Avilés

	Ayamonte
	Badalona
	Baiona
	Benicarló
	Bilbao
	Blanes
	Borriana
	Cadaquès
	Cadis
	Calp
	Canàries
	Cartagena
	Castelló
	Catalunya
	Ceuta
	Ciudadella
	Cullera
	Dénia
	Eivissa
	El Vendrell
	Felanitx
	Ferrol
	Foz
	Gandia
	Garrucha
	Gijón
	Isla Cristina
	La Corunya
	La Selva
	Las Palmas
	Màlaga
	Maó
	Marbella
	Marín
	Mataró
	Mazarrón
	Mojácar
	Moncofa
	Motril
	Muros
	Noia
	Palamós
	Palma

		Pollença
		Porto Ercole
		Portocolom
		Portogino
		Puebla del Caraminyal
		Puebla del Caramiñal
		Puente Mayorga
		Puerto de Santa María
		Ribadeo
		Roses
		Sagunt
		Salobreña
		Salou
		San Fernando
		San Sebastián
		Sanlúcar de Barrameda
		Sant Carles de la Ràpita
		Sant Feliu de Guíxols
		Santa Cruz de Tenerife
		Santa Pola
		Santander
		Sevilla
		Sóller
		Suances
		Tarragona
		Torreblanca
		Torredembarra
		Torrevella
		Torrox
		Tortosa
		València
		Vélez-Málaga
		Vigo
		Vilajoiosa
		Vilanova i la Geltrú
		Villagarcía de Arosa
		Vinaròs
		Vivero
		Wilmington
		Xàbia
		(en blanco)
Àfrica del Nord i Mediterrània	Algèria	Alger
		Mostaganem

		Orán	
		Skikda	
		Ténès	
	Egipte	Alexandria	
		Port Said	
	Marroc	Casablanca	
		El Yadida	
		Mazagán	
		Tànger	
		Tetuan	
Àfrica Nord-occidental	Serra Lleona	Serra Lleona	
Amèrica Central i Carib	Cuba	Cárdenas	
		Cienfuegos	
		Cuba	
		Gibara	
		L'Havana	
		Manzanillo	
		Matanzas	
		Nuevitas	
		Santiago de Cuba	
		Trinidad de Cuba	
		Tunas de Zaza	
		Haití	Port-au-Prince
	Mèxic	Campeche	
		Isla del Carmen	
		Laguna de Términos	
		Tabasco	
		Veracruz	
	Panamà	Colón	
	Puerto Rico	Aguadilla	
		Mayagüez	
		Ponce	
		Puerto Rico	
	República Dominicana	Puerto Plata	
		Santo Domingo	
	Veneçuela	Barcelona	
		La Guaira	
		Puerto Cabello	
	Amèrica del Nord	Canadà	Halifax
			Percé
Saint Thomas			
Sydney			
Estats Units		Baltimore	

		Boston
		Charleston
		Filadelfia
		Mobile
		Nova Orleans
		Nova York
		Pensacola
		Savannah
Amèrica del Sud	Argentina	Buenos Aires
		Gualeguay
		La Plata
		Rosario
	Brasil	Bahía
		Maranhao
		Paraíba
		Pernambuco
		Rio de Janeiro
		Río Grande
		Santos
	Equador	Guayaquil
	Perú	El Callao
Lima		
Uruguai	Montevideo	
Xile	Iquique	
	Pisagua	
Àsia del Sud	Índia	Bombay
		Calcutta
Europa Central	Alemanya	Hamburg
	Polònia	Gdansk
		Stettin
		Szczecin
Regne Unit	Lerwick	
Europa de l'Est	Bulgària	Bourgas
	Romania	Sulina
	Rússia	Kaliningrad
		Novorosiisk
		Taganrog
		Víborg
		Vyborg
	Ucraïna	Berdiansk
		Berdyansk
Kerch		
Nicolaiev		

		Odessa
		Sebastopol
Europa del Nord	Dinamarca	Copenague
		Elseneur
	Finlàndia	Abbo
		Börge
		Helsinki
		Kotka
		Kristinestad
		Oulu
		Pori
		Rauma
		Uusikaupunki
	Islàndia	Eyrbakki
		Ísafjörður
		Reykjavich
	Letònia	Riga
	Noruega	Alesund
		Arendal
		Bergen
		Grimstad
		Halden
		Havnefjord
		Kristiansund
		Neder-Calix
		Patreksfjörður
	Tromso	
	Suècia	Estocolm
		Gävle
		Gotemburg
		Härnösand
		Karlshamn
		Karlskrona
		Ljusne
		Malmo
Nordmaling		
Piteá		
Skelleftea		
Sundsvall		
Trångsund		
Umea		
Vaasa		
Västervik		

Europa del Sud i Mediterrània	Croàcia	Fiume
		Senj
	Grècia	Cefalònia
		Corfú
		Maratohinisi
		Syra
	Itàlia	Agrigento
		Avenza
		Badino
		Bosa
		Cagliari
		Carloforte
		Castellammare
		Castelsardo
		Civitavecchia
		Cossi
		Elba
		Fiumicino
		Follonica
		Gela
		Gènova
		La Spezia
		Livorno
		Longosardo
		Maddalena
		Marianopolis
		Montalto di Castro
		Muravera
		Nàpols
		Orosei
		Porto Azzurro
		Porto d'Anzio
		Porto Santo Stefano
	Portoferraio	
	San Rocco	
	Sant Antioco	
	Santa Teresa Gallura	
	Savona	
	Siníscola	
	Talamone	
	Terracina	
	Torre delle Saline	
	Tortoli	

		Trápani
		Trieste
		Viareggio
	Malta	Malta
Europa Occidental	Bèlgica	Anvers
	França	Agde
		Aigüesmortes
		Arles
		Burdeus
		Cassis
		Essaouira
		Le Havre
		Marsella
		Niça
		Port-de-Bouc
		Port-la-Nouvelle
		Port-Saint-Louis-du-Rhône
		Port-Vendres
		Propriano
		Rouen
		Saint Etienne
	Saint Nazaire	
	Sète	
	Toulon	
	Països Baixos	Amsterdam
		Rotterdam
	Portugal	Lisboa
		Oporto
		Porto
		Setubal
		Tavira
	Regne Unit	Ardrossan
		Ayr
		Borrowstounness
		Bristol
		Cardiff
		Darmouth
		Falmouth
		Fowey
		Garston
		Gibraltar
Glasgow		

		Granton
		Greenock
		Grimsby
		Holyhead
		Irvine
		Kingston upon Hull
		Leith
		Liverpool
		Londres
		Manchester
		Methil
		Middlesbrough
		Newcastle
		Newport
		Plymouth
		Ramsgate
		Southampton
		Stokton
		Sunderland
		Swansea
		Westerwick
		Weymouth
Golf de Guinea	Benín	Catonou
	Guinea Equatorial	Fernando Poo
Orient Mitjà	Turquia	Cavak
		Esmirna
		Estambul
Sud-est asiàtic	Filipines	Manila
	Indonèsia	Macasar
		Manado
		Padang
No identificat	No identificat	*Bings Lion
		*Bryetta
		*Desgatz
		Bissar
		*Gorautolo
		*Independencia
		*No identificat
		*Puerto Simón
		*San Simón
		*Sant ...
		*Stomaray

