

El comerç de cabotatge a Badalona (1863-1891)

Cristina Rotger i Ramon Sagués

Durant la segona part del segle XIX a Badalona es donen una sèrie de canvis que marcaran el desenvolupament econòmic dels últims anys del vuit-cents i de bona part del segle XX.

L'agricultura segueix essent encara

l'activitat fonamental a la vila de Badalona, encapçalada pel conreu de la vinya.

La pesca mantindrà la importància aconseguida el segle anterior, i el 1870 ja tenia una matrícula de 600 persones, amb 150 barques de pesca i 10 quillats de



cabotatge per al comerç de la garrofa (1).

Quant a la indústria, durant la segona meitat del segle XIX i sobretot a partir dels anys 60, apareix a casa nostra el que en podem dir la «gran indústria» (2) en instal·lar-se a Badalona algunes de les fàbriques que perduraran fins als nostres dies i que donaran l'empremta de ciutat industrial que Badalona ha portat durant el segle XX.

Situada Badalona en aquest moment d'auge econòmic, en què l'existència d'excedents és una conseqüència lògica, ens hem de preguntar quin és el mercat de la producció badalonina, i quins són els mitjans de transport utilitzats per assortir aquest mercat.

La proximitat de Barcelona i de la seva rodalia industrial ens dona la resposta al destí dels productes alimentaris (agrícoles i pesquers) de Badalona, i també serà Barcelona, amb els seus comerciants, el lloc on s'adreçaran les manufactures badalonines.

Acceptant aquesta explicació, els mitjans de transport se'ns fan evidents: la carretera i el ferrocarril, fonamentalment, deixant el transport marítim com a medi marginal amb un destí i uns productes molt determinats. Si més no aquesta és la conclusió que en treiem de l'estudi de les dades que dona «La Estadística general del comercio de cabotaje entre los puertos de la Península e islas Baleares. Formada por la Dirección General de Aduanas», publicació que comença vers els anys 50 del segle passat i acaba ben entrat l'actual, però en la qual Badalona tan sols hi apareix (primer com a fielat i més tard com a duana) des del 1863 fins al 1891.

Al passar ja al material que ens ofereix «La Estadística General...» començarem a parlar de quines matèries exporten i importen per mar els badalonins.

Les exportacions marítimes de Badalona són escasses i accidentals. Fora de l'apartat de varis que trobem gairebé a tots els anys del període, no hi ha cap producte que mantingui una constant exportadora. La majoria de les exportacions (productes

agrícoles) les trobem concentrades en el primer quinquenni del període, just abans de que la crisi del 1866 es fes sentir a casa nostra. Passat aquest primer període, entrem en una etapa de manca d'exportacions que no reapareixeran fins al 1884 i 1885 en què s'exporten manufactures de les nostres bòviles. El volum total de les exportacions locals és força reduït, arribant durant tot el període a 11.041 Qm.

Aquesta escassetat ens pot fer pensar que les poques exportacions locals són en concepte de llast de les barques badalonines que van a buscar mercaderies a altres ports.

Tot el contrari que amb les exportacions, passa amb les importacions que assoleixen un volum força important i que mantenen una regularitat al llarg dels 28 anys estudiats. (387.295 Qm. per a tot el període.)

Entre els productes importats, cal destacar les garrofes per la quantitat i la regularitat en què arriben, i que representen el 83,04 % del total de les importacions i que tan sols deixen d'arribar el 1870. El producte que segueix en importància a les garrofes és el moresc que representa tan sols el 3,99 % i que no arriba durant 7 dels 28 anys. La resta de les importacions, si bé generalment continuen sent productes alimentaris, no arriben en molt a la regularitat i quantitat dels anteriors.

La quantitat de garrofes importades més les que sabem que es collien a Badalona (3), ens permet de confirmar l'existència en la nostra ciutat de comerciants a l'engròs que feien de distribuïdors de la «benzina» de l'època (4).

Comparant els totals absoluts de les importacions i exportacions, queda clar la descompensació existent entre les unes i les altres. (Gràfica n.º 1.)

Fins ara hem vist el què i el quant del que comerciaven per mar els badalonins d'ara fa 100 anys, però ens falta veure on i amb quina freqüència existien aquestes relacions comercials.

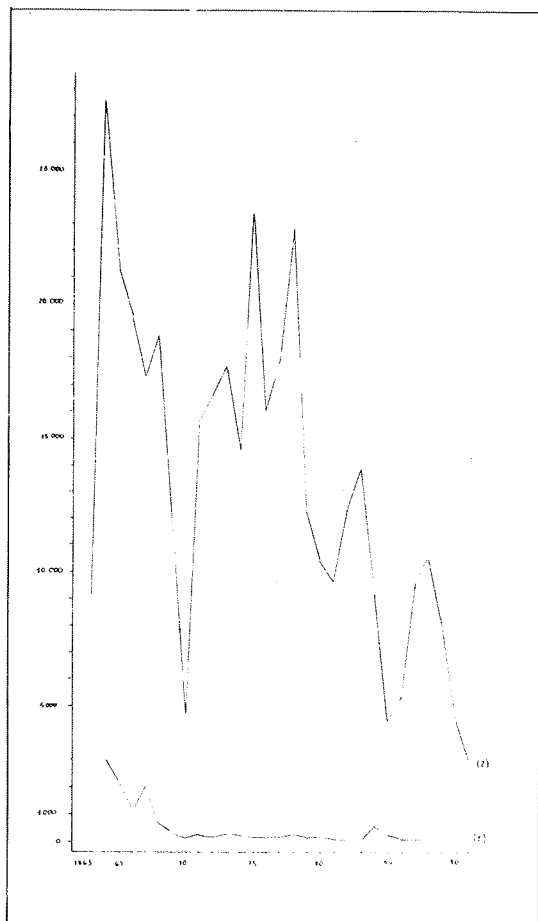
El destí de les exportacions de Badalona és

principalment Benicarló, on va el 40,64 % dels vaixells que surten de la nostra platja al llarg del període. (D'un total de 187 vaixells, 76 van a Benicarló.)

Si bé Benicarló és el port més freqüentat pels mestres mariners, no per això és l'únic, ja que els homes de mar de Badalona recorren tot el litoral mediterrani de la Península, des del Port de la Selva i Cadaqués a Sevilla, i arriben fins a les

Illes. Els vaixells que arriben a Badalona procedeixen també de tot el litoral mediterrani i de les Illes. Els ports amb els quals hi ha més intercanvi són Benicarló (30,65 %) i Sant Carles de la Ràpita (46,84 %) que representen el 77,49 % del total de les importacions. Si en aquests percentatges hi afegim els d'altres ports de la zona, Tortosa i Vinaròs, s'arriba a un 86,23 % de les importacions.





(1) Exportacions totals de Badalona per mar (anualment) en Qm.

(2) Importacions totals de Badalona per mar (anualment) en Qm.

Aquest predomini comercial amb la zona nord del País Valencià, ens queda explicat per les dades dels productes que importem. Aquesta zona és una important productora de garrofes de bona qualitat.

Queda clara la poca importància de la via marítima en el comerç badaloní. Via que sembla que es manté gràcies a l'existència a Badalona d'aquells comerciants de garrofes que posseeixen barques destinades exclusivament al comerç d'aquest producte.

NOTES

1. J. M.^a CUYÀS TOLOSA. «Apuntes sobre la marina i la pesca de Badalona» (Bad. 1945.)
2. C. ROTGER i R. SAGUÉS. «Els començaments de la indústria a Badalona» (Carrer dels Arbres n.º 8).
3. El 1885, a Badalona, hi havia 47 mujades plantades amb uns 165 garrofers.
4. Si totes les garrofes que entraven a Badalona (una mitjana anual de 5.743.585 Kg.) fossin consumides per animals de la pròpia ciutat, tocaria a un cavall, mul o ase per menys de cada quatre habitants.

A més, J. M.^a CUYÀS, en la Op. Cit., cita a Umbert i germans, Gispert i germans, Clariana i Cia., J. Lladó i Cia. i a J. Lladó i Umbert, com a propietaris de barques que feien el comerç de la garrofa.

«La estadística general del comercio de cabotaje entre los puertos de la Península y las Islas Baleares. Formada por la Dirección General de Aduanas.» Es pot consultar a la «Biblioteca del Fomento del Trabajo Nacional».