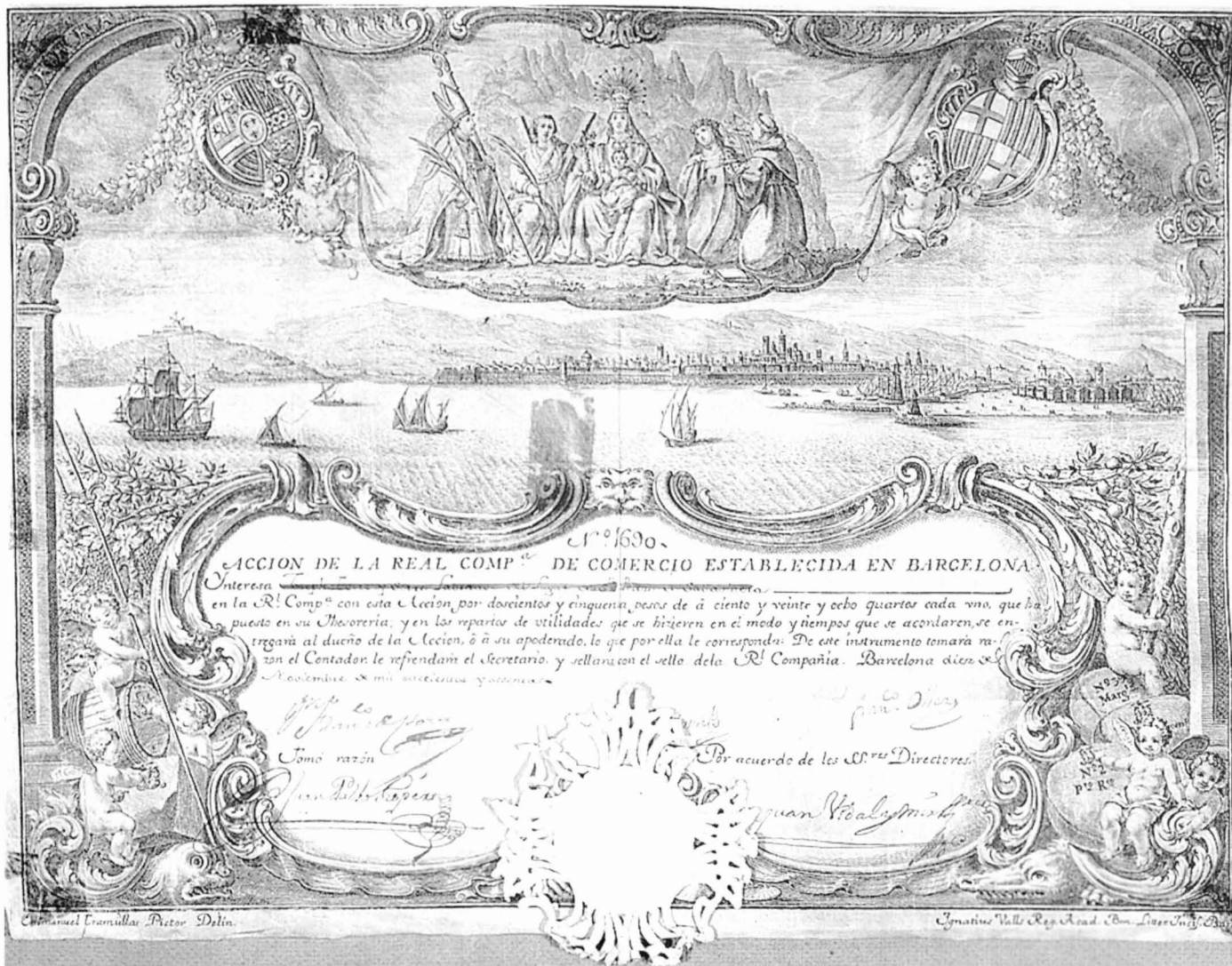


Catalunya i Ultramar

Poder i negoci a les colònies espanyoles, 1750-1914. La història catalana en clau colonial.

César Yáñez¹



Acció de la Reial Companyia de Comerç de Barcelona (foto MMB)

Una visió de conjunt²

Els estudis històrics sobre les relacions de Catalunya amb Amèrica compten ja amb una tradició llarga. Com en el cas d'altres temes rellevants, Pierre Vilar, a la dècada dels seixanta va posar de manifest la importància del comerç català amb Amèrica per a la recuperació econòmica del segle XVIII.³ Una dècada després, el Primer Col·loqui d'Història Econòmica d'Espanya (Barcelona, 1972) recollia la primera collita de la llavor sembrada per l'historiador francès, amb sengles articles de Carlos Martínez Shaw, Miquel Izard i Josep Fontana, que centraven llur interès en

la influència del comerç colonial setcentista en la industrialització catalana.⁴ No va ser fins 1985 que es va reunir una segona fornada de treballs, en el curs sobre "El comerç entre Catalunya i Amèrica. Segles XVIII i XIX", organitzat per la Universitat Menéndez Pelayo, a Mataró. En aquesta oportunitat, les aportacions de Josep Maria Fradera, Josep Maria Delgado, Carlos Martínez Shaw, José Maria Oliva i Josep Fontana van permetre una posada al dia dels avenços en la recerca, van aprofundir sobre temes ja tractats, van polemitzar sobre l'impacte del comerç americà a l'economia catalana del segle XVIII i van ampliar la perspectiva cronològica fins a començament del segle XIX.⁵

Real Cédula y Real Decreto de 1778 — 528
Decreto Juan Manuel

REAL CEDULA DE S. M. Y SEÑORES DEL CONSEJO, EN QUE

SE ESTIENDE EL COMERCIO-LIBRE DE LOS puertos habilitados de España, e Islas de Mallorca y Canarias à Buenos Aires, con internacion à las Provincias interiores, y à los puertos tambien habilitados del Peru, y Chile: se insertan asimismo las dos Reales Cédulas, que tratan de la rebaja que S.M. se ha servido conceder en los derechos del Oro, y el arancel que deben observar los Eseribanos de Registros en los puertos de Indias, en que se permite el comercio-libre entre estos, y aquellos Dominios.



AÑO

1778.

EN MADRID.

EN LA IMPRENTA DE PEDRO MARIN.

Portada de la Real Cédula i reglament de Lliure Comerç, 1778 (foto MMB)

Ara, passats deu anys més, retornem sobre el tema amb la intenció de fer un nou esforç de síntesi i obrir nous camins amb l'exposició "Catalunya i Ultramar". Destaquen diverses novetats en el plantejament historiogràfic de l'exposició: en primer lloc, la centralitat que s'atorga al segle XIX, entès aquest des de la batalla d'Ayacucho (1824) fins a la pèrdua definitiva de les colònies de Cuba, Puerto Rico i Filipines el 1898 (tot això sense oblidar els precedents del segle XVIII i advertint sobre les continuïtats que s'observen fins al 1914); després, l'esforç per tal d'evitar que les relacions entre Catalunya i les colònies espanyoles ultramarines s'entengui com un compartiment estanc de la història catalana, quelcom separat dels altres aspectes de la història, la qual cosa significa anar més enllà de les relacions comercials per entrar en les influències socials, polítiques i culturals; a més, s'amplia l'horitzó observat, superant l'espai americà per referir-se a "Ultramar" entès com el conjunt de les regions colonials espanyoles del segle XIX que contenen les Antilles, Filipines i Àfrica.

L'elecció del període és una opció fonamentada en la certesa que el segle XIX és l'etapa històrica en la qual les colònies espanyoles foren més rellevants per a Catalunya. Econòmicament importants pel caràcter estratègic del comerç colonial i el seu volum, capaç de formar mercats per als productes del Principat i d'adquirir en aquests mercats altres productes indispensables per a l'estratègia industrial en marxa, animant així l'economia productiva i de serveis. Socialment importants per la mobilització de milers d'emigrants amb destí a Ultramar, formant un col·lectiu extens de comerciants, artesans, treballadors, religiosos i alguns aventurers que varen anar més enllà dels límits

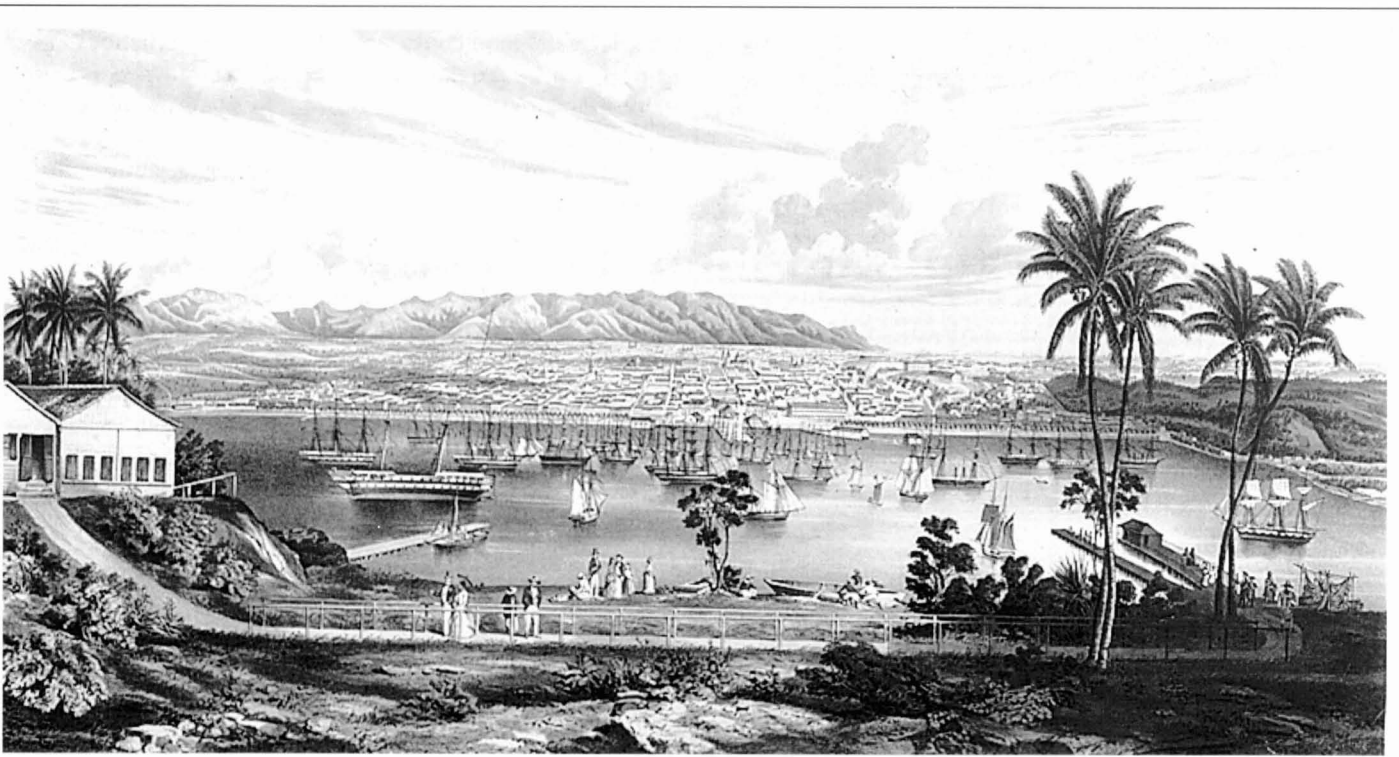
geogràfics del món conegut per Occident. Però també importants des del punt de vista social, per l'efecte de demostració de les fortunes reunides a les colònies, la qual cosa donava ales a nous impulsos migratoris i elevava la figura de l'"indiano" al nivell de la mitologia, cantada fins i tot pels poetes més il·lustres del país. I també políticament importants, ja que la implicació dels interessos catalans a Cuba, Puerto Rico i Filipines va ser l'avantsala d'una defensa a ultrança de les institucions colonials espanyoles, des de l'esclavitud negra fins a l'existència dels lligams colonials, justificant inclús el recurs a la guerra. Sense oblidar que el Ministeri de Ultramar va ser ocupat més d'una vegada per polítics catalans destacats, com Permanyer Tuyet i Víctor Balaguer.

Per la intensitat dels contactes colonials i la seva llarga durada, amb antecedents en el comerç, l'activitat evangelitzadora i l'administració de l'Imperi (segles XVI al XVIII), Ultramar va impregnar la història catalana, i féu possible una lectura específicament ultramarina del dinou català. En aquest sentit cal destacar, com ha quedat dit abans, que les relacions amb Amèrica i l'arxipèlag de les Filipines no és un capítol a part de la Catalunya vuitcentista; ans al contrari, han estat pocs àmbits de la vida social i econòmica que es van mantenir al marge de l'influx ultramarí.

És evident que en el comerç, la navegació i la construcció naval existien vincles estrets d'interessos amb Ultramar, i que aquests arribaven fins als intersticis de l'economia en la mesura que la indústria depenia del cotó americà (i venia també una part significativa dels seus productes en les colònies després de 1882), i l'agricultura de la vinya, cada cop més important en el territori, venia la seva producció a Amèrica. Fins i tot, anant una mica més enllà, eren nombroses les famílies dels pobles de la costa que havien donat emigrants al corrent americà i que depenien dels recursos de les remeses que, de vegades amb comptagotes i altres en abundància, alimentaven els seus recursos de subsistència.



Retrat del capità Manuel Deschamps, que va comandar diversos vaixells de la Companyia Transatlàntica (foto MMB)



Panoràmica del port de Santiago de Cuba, en una litografia del segle XIX (foto MMB)

Però, a més, la política i la cultura exercien l'efecte d'amplificadors de la dimensió ultramarina catalana. Les guerres en Àfrica, primer, on el general Prim inaugurava el seu cicle bèl·lic colonial, i després les de Cuba, Puerto Rico i Filipines tenien una cobertura àmplia de premsa, que exaltava el patriotisme espanyol i posava en evidència la propaganda bèl·lica que presentava les guerres colonials com guerres de races. El "moro" i el "negre" eren l'enemic d'Espanya i de la civilització, l'exèrcit regular espanyol i els voluntaris catalans, els defensors de la superioritat de l'home blanc. Allà queden com a evidència les imatges plasmades per Fortuny en els camps de batalla del nord d'Àfrica, pintant, per cert, per a la Diputació de Barcelona; i les menys artístiques escenes de l'embarcament dels voluntaris catalans a Cuba.

En tot cas, les guerres colonials no despertaven una simpatia unànime: la població es resistia a les lleves amb diversos mètodes, i no van faltar veus alçades des de posicions anticolonialistes (minoritàries i, que es manifestaven, quasi sempre, després de la derrota irremissible). Destaquen fins i tot personalitats de la independència cubana d'origen català, com és el cas de Miró Argenter, o descendents de catalans, com Bartolomé Masó.

Ultramar, és a dir, els dominis colonials espanyols més enllà dels mars, no van ser ni anècdota ni pinzellada d'exotisme en la història catalana del segle XIX. Durant un llarg període, els mercats colonials van jugar un paper destacat per a l'economia, una necessitat imperiosa per al progrés del comerç i de la navegació. Aquests territoris llunyans, poblats per gents diferents capaces de produir articles d'atractiu i qualitat peculiars, van ser integrats al món europeu mentre el mercat va cotitzar a l'alta els seus productes i el domini colonial va donar esplendor als estendars de la metròpoli. Només després van ser objecte d'una evocació anecdòtica.

Colonialisme espanyol/colonialisme català

Si la historiografia ha encunyat el terme "colonialisme informal" per referir-se a l'efecte de la dominació de les economies industrials sobre les zones perifèriques productores de primeres matèries, estalviant-se els costos polítics del que seria el colonialisme pròpiament tal o "formal"; seria necessari que s'inventés també un concepte per definir el paper de metròpoli colonial que van exercir determinades regions que no tenien un estat propi per representar els seus interessos polítics.

En aquesta línia de reflexió és convenient preguntar-se si va existir en el segle XIX un colonialisme català pròpiament tal, diferent del colonialisme espanyol.⁶ La resposta, que no és fàcil i no s'exhaurirà en aquestes línies breus, pot començar a respondre's a partir de l'afirmació següent: no va existir un fet colonial català al marge d'Espanya en el segle XIX, però les iniciatives colonialistes en què s'implicaren els catalans van diferir del que havia estat el colonialisme espanyol tradicional.

La conjuntura econòmica és clau per entendre en què diferia el colonialisme català de l'espanyol. Sobre això, el segle XIX espanyol es caracteritza per la pèrdua de posicions en el context internacional, i mentre les altres potències enfortien llurs economies i guanyaven posicions en el repartiment del món, l'Espanya en regressió havia de conformar-se a mirar com estats guanyaven poder colonial mentre ella en perdia. Contràriament, Catalunya té, en aquesta època, la seva experiència colonial més important. El millor moment de l'economia ultramarina catalana coincideix, llavors, amb la conjuntura del decliu colonial espanyol.

Aquesta marxa a contrapeu permet entendre millor la natura de l'economia ultramarina de la Catalunya del dinou.

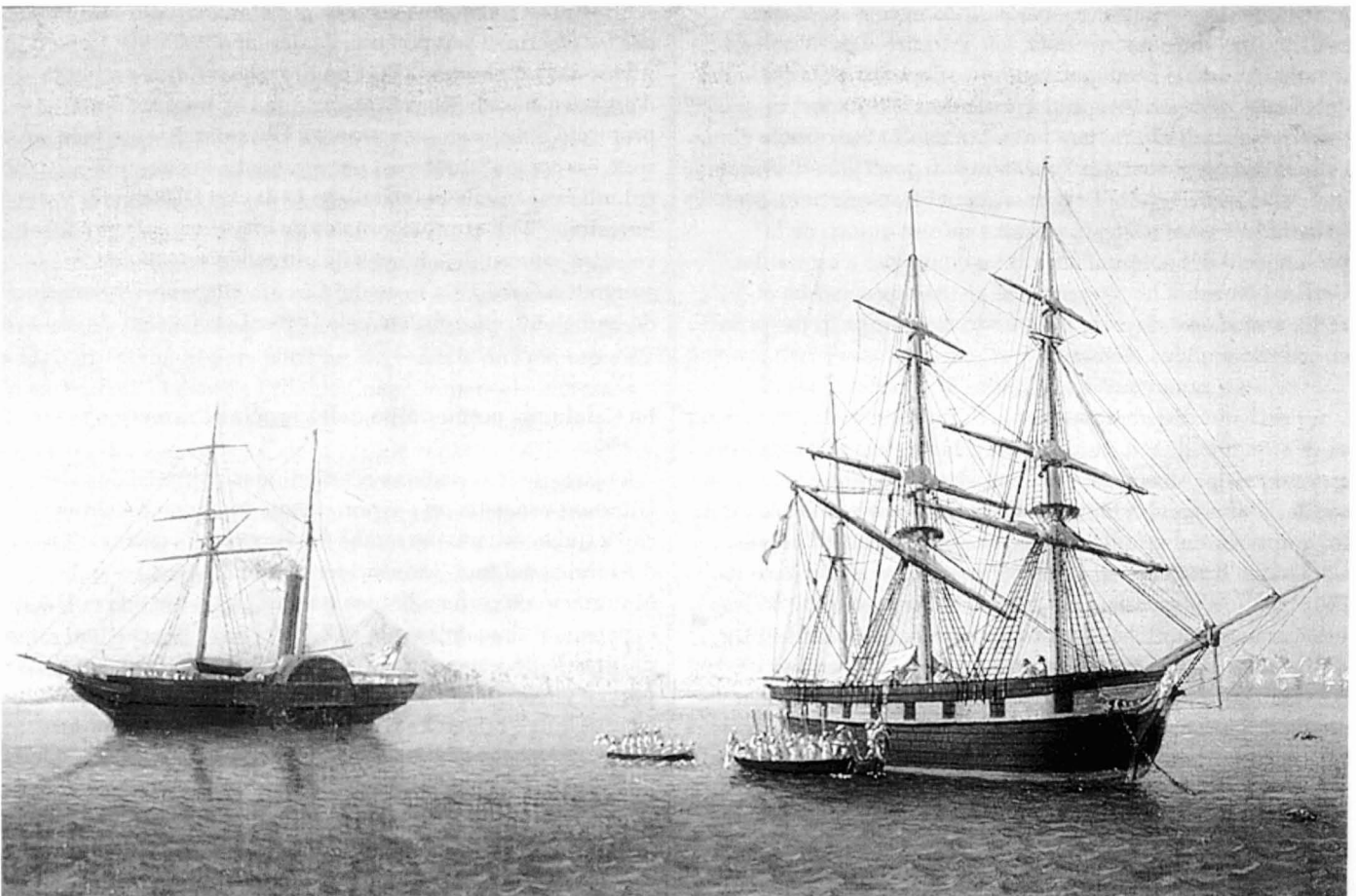
El seu senyal d'identitat es fonamenta en el fet que la seva extroversió està recolzada sòlidament en els propis recursos de l'economia regional. Mentre el model clàssic de l'imperi espanyol a Índies consistia en la reexportació de mercaderies estrangeres (europees) i la importació de metalls preciosos que finançaven les importacions prèvies que s'expedien a les colònies i satisfien el consum sumptuari de la cort; en el cas català del vuitcents, el comerç obeeix a les exigències internes de l'economia, s'exporten productes del país -principalment productes de la terra-, alhora que, als ports americans, es busca productes que són demanats per l'economia local, fet que dona lloc, d'aquesta forma, que serveis mercantils, financers i de transports, també propis, trobin a Amèrica uns mercats propicis per a llur expansió.⁷

En el sentit d'allò que s'ha dit al paràgraf anterior, l'economia ultramarina catalana té més semblances amb la dels països europeus avançats que amb l'economia colonial espanyola que li serveix de precedent històric. Les necessitats que sorgeixen d'una societat en plena modernització capitalista marquen el pas a les relacions de Catalunya amb Ultramar.

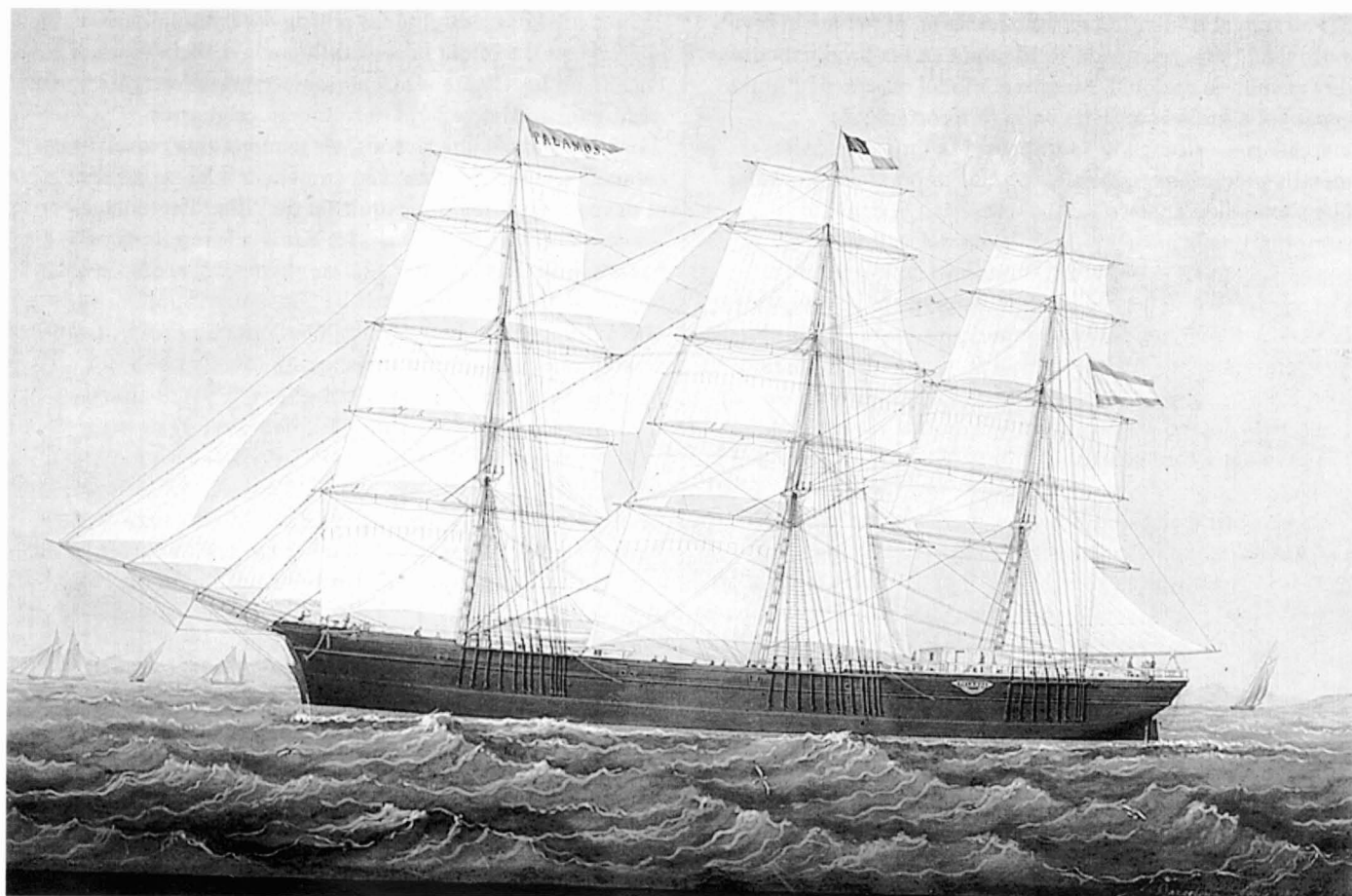
Però mentre es teixia la trama dels interessos econòmics, es brodava també el renovat pensament polític del colonialisme peninsular del dinou. Els catalans d'ultramar, especialment els comerciants de L'Havana, i els prohoms dels negocis ultramarins establerts a Barcelona, contribuiran de forma destacada a fer-ho.

Cuba era l'epicentre de les polítiques colonialistes, i allà el grup català exercia la seva influència directa sobre el Palacio de los Capitanes Generales. Sobretot des de l'època de Miguel Tacón, general derrotat en les guerres d'Independència americanes, els comerciants peninsulars, catalans en gran nombre, van començar a fer-se escoltar en el despatx de la màxima autoritat de l'illa.⁸ Personatges de les característiques de Salvador Samà o Josep Baró, que havien arribat a Cuba per exercir el comerç, aconseguiran escalar al cim de la piràmide socioeconòmica adquirint enginyers sucres treballats amb mà d'obra esclava i donant blasons a llurs cognoms mitjançant títols de noblesa (marquès de Marianao i de Santa Rita, respectivament). De la mateixa forma, altres catalans ascendien a l'escala dels negocis: Prudenci Rabell i Jaume Partagàs destaquen en el tabac, Bacardí, en la destil·lació del rom, Panxo Marty comprometia els seus recursos en importants inversions immobiliàries i compartia alhora la capçalera del partit Peninsular, que recolzava a les autoritats colonials.⁹

En el centre dels conflictes cubans del segle XIX predominen dos temes que van arribar a estar estretament relacionats: les alternatives al colonialisme espanyol i les opcions per superar l'esclavitud. El pacte colonial ofert per Espanya, recolzat en l'autoritat política i militar metropolitana i en la mobilització dels peninsulars immigrants (incloent-hi l'organització dels batallons de voluntaris formats per espanyols), garantia de la continuïtat del règim esclavista d'explotació de la mà d'obra, tolerant el tràfic clandestí d'africans, a condició de no discutir la



Exvot que representa la detenció de la coberta espanyola Conchita pel vapor anglès Firefly (1857) (foto MMB)



Fragata Palamós, pintura de Josep Pineda (foto MMB)

legitimitat dels vincles colonials. El complicat equilibri polític cubà entre peninsulars, annexionistes (favorables a l'annexió a EUA) i independentistes, depenia de la capacitat dels espanyols per assegurar l'accés dels plantadors al treball esclau. Però, un cop iniciat el decliu inexorable de l'esclavitud, provocat per l'obsolescència tecnològica d'aquesta institució endarrerida, i el consegüent reemplaçament per treballadors assalariats, el consens mínim entorn de la prolongació del colonialisme es va començar a esquarterar. Un llarg cicle bèl·lic, que s'inicia el 1868 i que acaba el 1898, amb disset anys de guerra i tretze de pau freda, posa en qüestió ambdós elements.

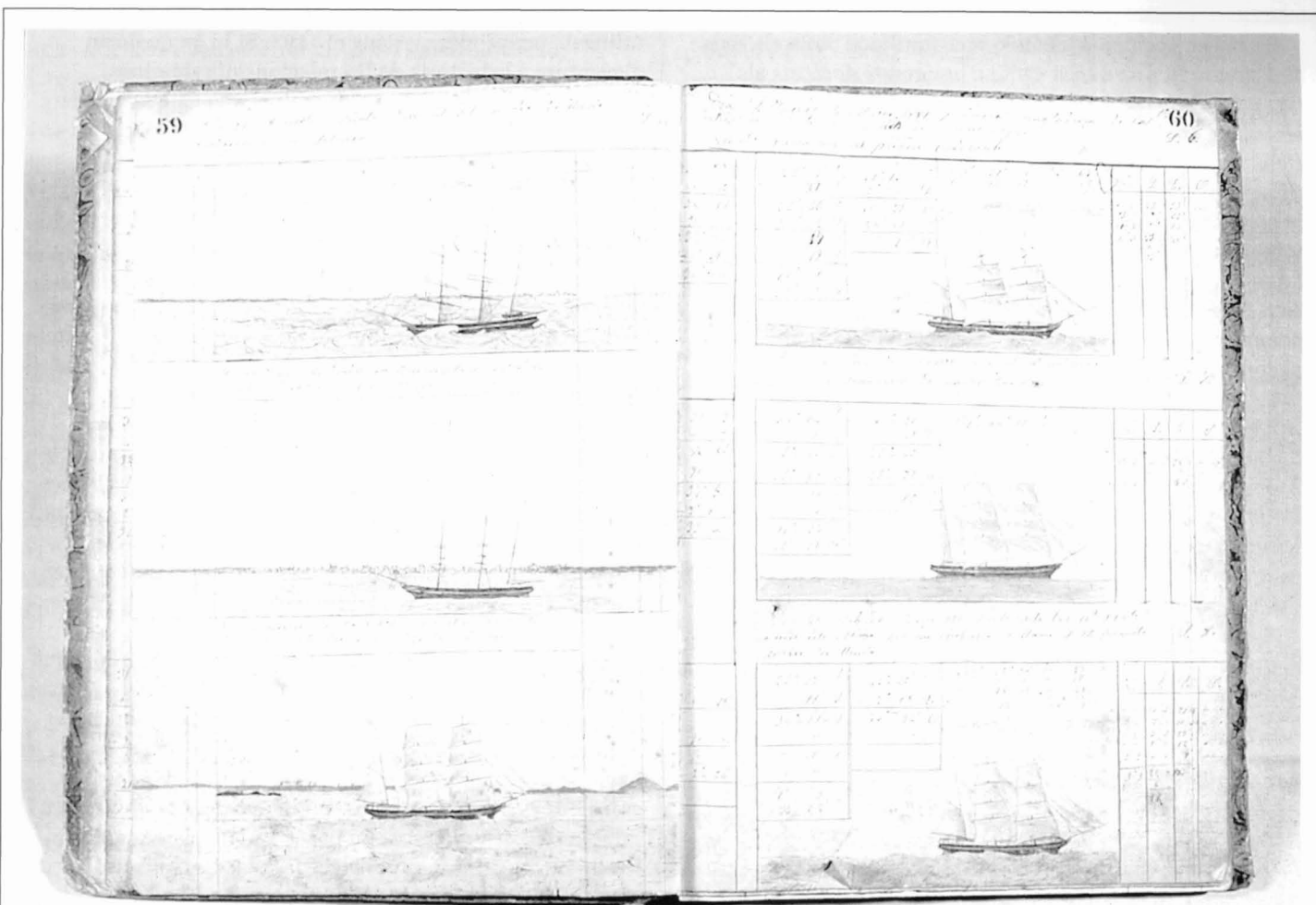
A l'activa militància espanyola dels catalans d'Ultramar, es va sumar l'agitació colonialista a la Península. Barcelona, que a aquestes altures adquiria una marcada identitat com a capital dels negocis colonials -com ho prova l'exemple de les empreses del grup Comillas (Banco Hispano-Colonial, Compañía Trasatlántica i Compañía General de Tabacos de Filipinas)-, s'alça com a defensora de la continuïtat de les institucions colonials. El gest més clar de la sintonia entre els interessos de la burgesia indiana de Catalunya i el colonialisme espanyol d'Ultramar, està en el suport actiu que la primera va donar al govern d'Espanya en els anys de les guerres ultramarines. D'això, en són testimoni els voluntaris catalans que s'embarcaren per a la guerra cubana dels Deu Anys (1868-1878) amb càrrec a la Diputació de Barcelona, el paper jugat pel Banco Hispano-Colonial en el suport financer a la guerra i el rol de la Trasatlántica en el transport de tropes a Cuba, Puerto Rico i Filipines a la guerra de 1895.¹⁰

En síntesi, Catalunya necessitava el marc polític espanyol per fer efectiu el seu potencial colonial a Amèrica, Oceania i Àfrica durant el segle XIX, i no hi va haver dubte a l'hora d'erigir-se en defensa d'Espanya quan es tractava de la protecció dels interessos propis a Ultramar. Encara més, no seria exagerat afirmar que, per moments, l'economia colonial espanyola era teledirigida des de L'Havana i Barcelona, amb el protagonisme de vegades explícit i altres vegades soterrat dels homes de negocis d'origen català emigrats a Cuba i els socis del Círculo Hispano-Ultramarino de Barcelona, encapçalats pels López i els Güell.

La Catalunya cosmopolita dels negocis ultramarins

La base de les relacions econòmiques entre Catalunya i Ultramar consistia en l'exportació de vi, fonamentalment cap a Cuba, encara que també en direcció als ports d'Amèrica del Sud (Montevideo i Buenos Aires), i en la importació de cotó en branca per a la indústria en constant expansió al llarg dels segle XIX.¹¹ Cuba era la principal destinació de les exportacions, a la qual se sumaven alguns ports d'Amèrica del Sud (Montevideo i Buenos Aires), i Estats Units l'origen de la major quantitat de cotó importat; en menor mesura i declinant amb el temps, Brasil participava d'aquest sector de les importacions.

La balança comercial catalana amb Amèrica era deficitària, ja que el valor de les importacions superava el de les exportacions, la qual cosa es compensava amb les vendes de manufactures catalanes al mercat interior espanyol. Però



Diari de navegació del segle XIX (foto MMB)

a més del moviment de mercaderies, Amèrica va representar un mercat important per a l'oferta de serveis marítims catalans, ja que la flota mercant de la regió servia en múltiples trajectes que tenien llur origen en els ports cubans. D'allà sortien els velers en direcció a Àfrica, per al transport d'esclaus; a Amèrica del Sud, per al comerç del "tasajo" (carn seca i salada que nodria a les poblacions esclaves); a Nova Orleans, Mobile o Charleston per embarcar cotó, o directament per cobrir les necessitats de l'exportació de sucre, cafè i tabac de l'illa de Cuba. Sumats els ingressos de la flota mercant a les remeses de milers d'emigrants que enviaven llurs estalvis a Catalunya i la repatriació de capitals grans, mitjans i petits, és possible que la balança per compte corrent de Catalunya amb Ultramar acabés essent favorable al Principat. Més tard, a partir de la dècada de 1880, aquesta situació va tendir a consolidar-se amb l'augment de les exportacions de teixits de cotó amb destinació a Cuba, Puerto Rico i Filipines, les quals creixien gràcies a l'aranzel proteccionista que va fer de les colònies espanyoles mercats captius per a la indústria catalana.¹²

L'eix comercial que unia els ports catalans i cubans era, en realitat, només una peça d'un gran mercat en construcció que, a cop de timó, anava cobrint cada racó de l'espai comercial conegut a l'Atlàntic, al Mediterrani i al Pacífic, ampliant els seus negocis a cada nou derroter. L'exemple de la fragata *Jaime Cibils*, abanderada a Montevideo i capitanejada per Agustí Vilà Conill de Lloret de Mar, que

passejava pel món el nom de l'empresari (català natural de Sant Feliu de Guíxols) emigrat a Uruguai a començament de la dècada de 1830, ens permetrà reconèixer la geografia del comerç internacional de mitjan segle XIX:¹³

1. El 9 d'octubre de 1873 va sortir de Montevideo en direcció a Liverpool amb càrrega de cuirs, i va arribar després de 65 singladures;

2. De Liverpool va salpar cap a Barcelona, a on va portar, probablement, carbó o equipaments per a la indústria.

3. Un cop realitzada la descàrrega, la fragata es va dirigir a Tarragona per omplir les seves bodegues de vi, que després de 82 singladures, va vendre a Buenos Aires.

4. Des del port argentí, Vilà va portar el seu vaixell fins a Valparaiso, passant pel Cabo de Hornos.

5. El cinquè trajecte va portar la *Jaime Cibils* fins al port de Pisagua, en ple desert en la costa del Pacífic.

6. D'allí va emprendre el seu viatge més llarg, 106 singladures entre Pisagua i Liverpool, amb càrrega de nitrats.

7. Aquest cop el vaixell no va entrar a la Mediterrània, i va navegar directament d'Anglaterra a Uruguai.

8. Per últim, el 16 de juny de 1876, la fragata *Jaime Cibils* va sortir de Montevideo cap a L'Havana amb bestiar en pei i sis passatgers.

Estava en acció una coalició mercantil que tenia els seus fonaments en una estesa xarxa d'emigrants dedicats als negocis internacionals.¹⁴ A cada un dels principals ports on atacaven els seus vaixells, existia una casa de comerç que treballava en concert amb ells; de vegades eren familiars directes instal·lats allí amb aportacions inicials de capital de la casa matriu, altres podien ser cases relativament o totalment independents, amb les que existia un acord previ, i que si el volum dels negocis ho aconsellava podien unir els seus fills en matrimoni i segellar amb sang els llaços comercials. Era una burgesia cosmopolita que, amb els seus vaixells, va fer dels ports la seva pàtria.

En el cas dels tràfics de la fragata *Jaime Cibils*, els extrems d'aquesta coalició estaven representats a Barcelona per la companyia "Patxot i Cibils", a Montevideo per la casa comercial de Jaime Cibils Puig, a Rio de Janeiro per la societat "Abellí sobrinos". Tots ells compartien, a més, la propietat dels vaixells amb què operaven, encarregaven a les drassanes de la platja de Lloret de Mar la construcció de les seves naus, en què participaven capitals de Barcelona, Tarragona, Lloret de Mar, Montevideo, Rio de Janeiro, Matanzas i L'Havana.¹⁵

El capítol tecnològic: la navegació i les comunicacions

El segle XIX és l'època del canvi tècnic per excel·lència. La indústria va inaugurar la mecanització i els transports anaren al darrera. El vapor va ser la força creada amb la intenció d'augmentar el ritme de producció manufacturera i d'accelerar les comunicacions, que reemplaçà les energies de lliure disposició a la naturalesa. Aquestes eren barates però irregulars i pobres; el vapor, en canvi, serà més car per la qual cosa la seva difusió va ser més lenta encara que molt més potent. L'evolució lenta des de la navegació a vela, impulsada pel vent i els corrents del mar, fins l'èxit dels vapors (alimentats per carbó) en la navegació transatlàntica, és un capítol apart de la història ultramarina de Catalunya.

Tradicionalment, es van construir vaixells a la costa catalana i el segle XIX va ser l'època dels grans velers d'altura: fragates, goletes, bricbarques, pollacres, pollacres-goletes eren noms habituals de la terminologia marinera fins ben entrada la segona meitat del vuitcents.¹⁶ La tècnica de fabricació era artesanal, es feia servir la fusta que s'extreia dels boscos de la serralada prelitoral per a la construcció dels bucs, i peces metàl·liques, cordam i veles provinents de les indústries complementàries. Les drassanes de l'època no requerien una gran inversió en capital fix, ja que les eines no eren diferents de les emprades uns segles abans, i n'hi havia prou amb disposar de l'espai suficient a les platges de localitats com Blanes, Lloret de Mar, Tossa, Sant Feliu de Guíxols. Allí arrelaven nissagues de mestres d'aixa que transmetien d'una generació a altra les destreses pròpies dels constructors de vaixells de vela.

El complement indispensable eren les escoles de nàutica en què es van formar diverses generacions de marins experts a creuar l'Atlàntic impulsats pel vent i els corrents marins que els duïen a Puerto Rico, Santiago de Cuba, Matanzas o L'Havana, i a tornar arrossegats pels alisis que van ser

utilitzats per primera vegada el 1493. Si hi ha quelcom d'aventura a la història de les relacions ultramarines, aquesta es troba en la vida dels marins que tripulaven els velers transoceànics, vells llops de mar colrats pel sol i l'aire de les zones equatorials.

La decadència dels velers va ser lenta. Van resistir l'obsolescència i s'adequaven constantment: van millorar la velocitat de navegació i van ampliar llurs bodegues per augmentar l'espai de càrrega. Els vapors, fabricats amb buc de ferro i propulsats per grans hèlices, no van tenir facilitats per desplaçar els antics bergantins dels mars; més aviat la competència va perfeccionar ambdues modalitats de navegació. I encara més, el triomf definitiu de la nova tecnologia no es va fer a expenses del desballestament dels velers sinó amb la seva cooperació. Els primers vapors que van practicar la navegació transatlàntica comptaven també amb arboradura i veles que els permetien estalviar carbó durant les singladures en què el vent era prou fort com per portar-los.

Això sí, la indústria naval catalana no va tenir continuïtat en l'època dels vapors. Aquests s'importaren i el preu elevat va propiciar la concentració empresarial. A final del segle XIX, els velers que creuaven l'oceà eren una anècdota, havien estat reemplaçats per naus fins a deu vegades més grans i dues o tres vegades més ràpides, i molt més segures i puntuals en els itineraris. En darrer terme, la revolució en les comunicacions marítimes havia estat alhora causa i efecte de l'expansió del comerç internacional: el 1913, el comerç mundial representava vint-i-cinc vegades més en volum que en 1800, i una part important d'aquest comerç es feia amb transport marítime. Els petits vaixells de fusta propulsats pel vent no podien suportar aquesta formidable expansió, els grans vaixells de ferro moguts per màquines de vapor van prendre el relleu.

Els protagonistes d'una experiència col·lectiva

L'experiència ultramarina de Catalunya va ser el resultat d'una agregació d'esforços col·lectius que van nàixer de la societat catalana, i que van madurar durant un llarg procés de gestació. L'èxit dels comerciants i dels naviliers en la formació de llurs xarxes mercantils, la posada en pràctica d'estratègies familiars per emigrar, el paper evangelitzador de les ordres religioses en territoris de missió, la mobilització de tropes i de funcionaris cap a les colònies, la formació d'un estat d'opinió pública favorable a la intervenció colonial, i fins i tot aventures individuals com van ser els viatges d'Ali Bey o Sinibald de Mas per Orient, van requerir el suport de diferents sectors d'una societat que, amb criteris diferents i de vegades contradictoris, assumia l'existència d'un espai ultramarí que era consubstancial a la Catalunya de l'època.

El cas de la diàspora mercantil del segle XIX és especialment il·lustratiu de la confluència d'interessos individuals en una acció eminentment col·lectiva. A partir de les necessitats estructurals de l'economia catalana, que es poden resumir en la recerca de mercats per als vins i els aiguardents, i fonts d'abastiment de cotó per a la indústria,

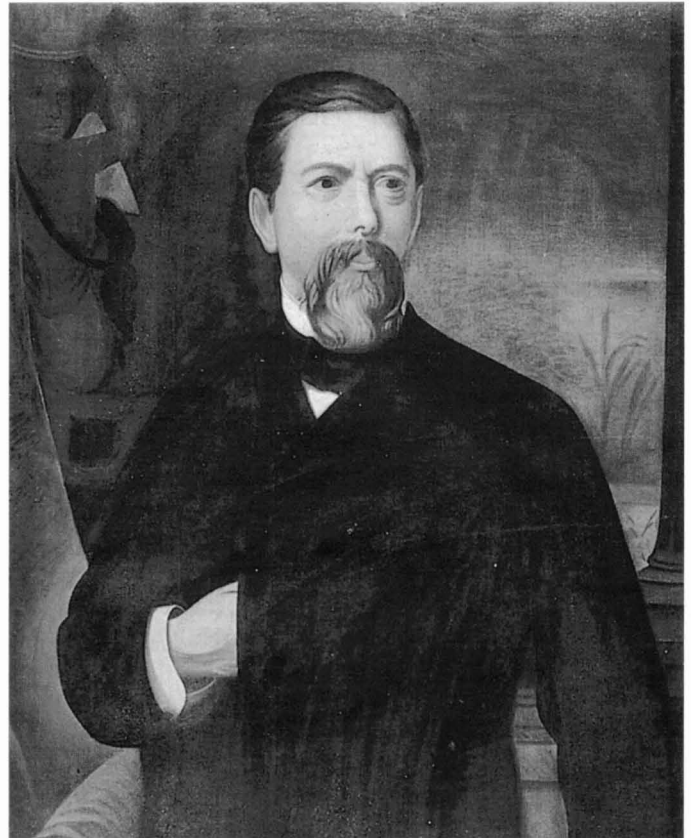
milers de joves van emigrar als ports americans amb l'expectativa de "fer les amèriques" en pocs anys d'esforçat treball. Les famílies de les poblacions del litoral van dissenyar llavors complexes estratègies per col·locar els seus fills en les cadenes migratòries que els donarien l'oportunitat de formar-se com comerciants a Amèrica; eren, sens dubte, estratègies de promoció social i econòmica que no donarien resultats iguals per a tots els emigrants.¹⁷ La diàspora tenia una ordenació jurídica clara al seu interior, la qual cosa vol dir que les cases de comerç més petites depenien de les més grans, que controlaven els grans magatzems dels ports, de la mateixa manera com els dependents de comerç arribats a Amèrica, els més joves, desenvolupaven les tasques més penoses de l'empresa amb menors remuneracions. Només la subordinació a l'ordre jeràrquic de l'empresa podia donar garantia de promoció; això explicava la importància d'iniciar molt jove l'experiència emigratòria i trobar un lloc en la xarxa mercantil, sobre la qual la família podia exercir una influència en favor de la promoció del jove emigrant.

La gradació de l'èxit o del fracàs va cobrir molt matisos. Els més afortunats van assolir cotes de riquesa que eren inimaginables; alguns van integrar-se a les societats que els havien rebut i altres van retornar a Catalunya per formar aquella classe d'"indianos" rics que van invertir llurs capitals en l'empresa o en sectors refugi, com ho van ser l'immobiliari o el crèdit públic. Per a altres la pobresa es va fer crònica, sense alterativa de retorn als llocs d'origen o recorrent a les societats de beneficència organitzades per la comunitat catalana emigrada, del tipus de la *Sociedad de Beneficencia de Naturales de Cataluña en La Habana*, per cobrir les despeses de la repatriació.

El contrapunt observat en la diàspora comercial també és visible, i segurament amb contrastos més aguts, entre els militars que van anar a servir les guarnicions d'Ultramar. Per a uns pocs oficials es tractava de l'oportunitat de fer carrera, ascendir ràpidament l'escalafó i retornar a la Península a gaudir del prestigi que permetessin les condecoracions guanyades en dubtoses gestes. En el millor dels casos, el servei en les colònies augurava una promissòria carrera política, com es va esdevenir amb el general Prim: capità general de Puerto Rico (1847-1848) i cap de les expedicions al nord d'Àfrica (1859-1860) i Mèxic (1862-1863). Per a la majoria, quints reclutats entre les capes més pobres de la població -recordem que entre els sectors benestants se solia pagar un reemplaçant per al servei militar dels fills-, es tractava d'una mobilització forçosa que, en moltes ocasions, significava perdre la vida a les colònies (més per efecte de malalties tropicals que per accions militars), o, amb sort, els millors anys de joventut en la milícia. Va arribar a ser corrent que els llargs anys de servei militar a les colònies antillanes (Cuba i Puerto Rico) van induir l'adaptació i la integració d'alguns soldats a les societats colonials, i es produí la transformació dels militars en immigrants.¹⁸

Per últim, és raonable que una societat com la catalana, amb implicacions tan fortes en el colonialisme espanyol del segle XIX, produís també un estat d'opinió sobre els esdeveniments ultramarins. Durant els anys de tensió

política en les colònies, durant les guerres o quan es negociaven els aranzels cubans o el tractat de comerç amb els EUA, l'exaltació patriòtica propiciada pels grups amb interessos colonials van ser evidents, i van implicar les institucions locals en veritables creuades colonialistes. La Diputació i l'Ajuntament de Barcelona, la patronal Fomento del Trabajo Nacional, el Círculo Hispano-Ultramarino de Barcelona i el conjunt de la burgesia que es feia representar al Teatre del Liceu, van fer pública manifestació de la seva vocació colonial espanyola.



Retrat d'Antonio López i López, primer marquès de Comillas (foto MMB)

Desencantada per la ineficàcia de la política espanyola d'Ultramar, aquests mateixos grups realitzaran la crítica al colonialisme un cop perdudes Cuba, Puerto Rico i Filipines el 1898. Com a alternativa, durant les primeres dècades del segle XX van aixecar les banderes de l'africanisme, de l'americanisme i de l'iberisme com propostes polítiques que canalitzarien la vocació imperialista de les nacions civilitzades cridades a propagar el progrés entre les nacions endarrerides. Prat de la Riva, Rahola i Cambó, el grup del Fomento i de la Lliga van concebre Catalunya com una nació cridada a assumir el lideratge a Espanya, en el conjunt de la península Ibèrica i en el que havien estat els seus dominis colonials. En aquest context podrien compartir el destí que estaven complint les noves potències mundials.¹⁹

El contrapunt, el donaven petits grups de tendència ideològica avançada que, al final de la guerra d'Independència cubana (1895-1898) van posar de manifest la seva simpatia per l'exèrcit Mambí i el seu rebuig al colonialisme, i que entroncarien després amb l'oposició a les guerres colonials a Àfrica.

César Yáñez, professor d'història econòmica a la Universitat de Barcelona

Notes

¹ Aprofito aquesta oportunitat per fer públic el meu agraïment a Josep Maria Fradera, amb qui he compartit dos anys de treball estimulant mentre donàvem forma a l'exposició "Catalunya i Ultramar"; faig extensiu aquest agraïment a Albert Garcia i a Jordi Casas, els quals varen completar l'equip d'historiadors en l'etapa final d'aquesta tasca. També és de rigor reconèixer els mèrits de Joan Anton Benach, el nostre "manager general", el qual va mostrar sempre la seva incomoditat amb el títol oficial de "Comissari" per les seves connotacions repressives, exercint sempre un respecte escrupolós amb les nostres idees sobre les matèries tractades a l'exposició.

² La consulta extensa dels temes de l'exposició es pot fer al llibre-catàleg de Josep Maria Fradera, César Yáñez, Albert García i altres, *Catalunya i Ultramar. Poder i negoci a les colònies espanyoles (1750-1914)*, Barcelona, Consorci de les Drassanes de Barcelona-Àmbit Serveis Editorials, 1995.

³ Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Barcelona, Edicions 62, 1964-1968 (primera edició en francès de 1962).

⁴ Jordi Nadal, Gabriel Tortella (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, Ariel, 1974.

⁵ Josep Maria Fradera, Josep Maria Delgado i altres, *El comerç entre Catalunya i Amèrica, segles XVIII i XIX*, Barcelona, L'Avenç, 1986.

⁶ Albert Garcia, "Tradició liberal i política colonial a Catalunya", a *Catalunya i Ultramar...*, op.cit., pàg.77-106.

⁷ César Yáñez, "El perfil ultramarí de l'economia catalana", a *Catalunya i Ultramar...*, op.cit., pàg.53-76.

⁸ Manuel Moreno Fragnals, *Cuba/Espanya, Espanya/Cuba. Historia común*, Barcelona, Crítica, 1995. Especialment a partir de la pàgina 190.

⁹ Sobre la formació de grups polítics i de pressió a la Cuba del segle XIX, pot consultar-se José G.Cayuela Fernández, *Bahía de Ultramar. España y Cuba en el siglo XIX. El control de las relaciones coloniales*, Madrid, Siglo XXI, 1993.

¹⁰ Martín Rodrigo, "Iniciativa empresarial i negoci colonial: el primer marquès de Comillas", a *Catalunya i Ultramar...*, op.cit., pàg. 135-143.

¹¹ Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, Crítica, 1987.

¹² Jordi Maluquer de Motes, "El mercado colonial antillano en el siglo XIX", a Jordi Nadal i Gabriel Tortella, *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, Ariel, 1974, pàg. 321-357.

¹³ Vegeu la il.lustració a *Catalunya Ultramar...*, op. cit., pàg.215.

¹⁴ César Yáñez, *Saltar con red. La emigración catalana a América, 1830-1930*, tesi doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, edició en microfítxes, Bellaterra, 1994 (de pròxima publicació a Alianza Editorial).

¹⁵ Agustí M. Vilà i Galí, *Navegants i mercaders. Una nissaga marinera de Lloret*, Lloret de Mar, 1989.

¹⁶ J.Ricart i Giralt, "El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1890", a *Memoria de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, XVIII, Barcelona, 1924; i Josep Maria Delgado, "La

construcción i la indústria naval a Catalunya, 1750-1820" a *Recerques*, 13, 1983, pàg.45-64, i "La industria naviera en Cataluña y en el País Vasco. Un estudio comparativo (1750-1850)", a Manuel González Portilla, Jordi Maluquer de Motes i Borja de Riquer Permanyer, *Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativo*, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona, 1985, pàg. 89-108.

¹⁷ César Yáñez, *Emigración ultramarina y familia catalana en el siglo XIX. Los Moreu Rabassa de Calella*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana, 1995.

¹⁸ Estela Cifré de Luobriel, *La formación del pueblo puertorriqueño: la contribución de los catalanes, baleáricos y valencianos*, San Juan de Puerto Rico, 1975; i Manuel R. Moreno Fragnals i José J. Moreno Masó, *Guerra, migración y muerte (El ejército español en Cuba como vía migratoria)*, Colombes, Archivo de Indianos-Jucar, 1993.

¹⁹ César Yáñez, *El Americanismo de la burguesía catalana, 1898-1929. Un programa imperialista*, tesi de llicenciatura inèdita, Universitat Autònoma de Barcelona, Bellaterra, 1985; i Alcides Beretta, *Comercio entre el puerto de Barcelona y América Latina, 1898-1931: el programa americanista de la burguesía catalana*, tesi de doctorat inèdita, Universitat de Barcelona, 1985.