

# Los comportamientos regionales ante el libre comercio

*Carles Martínez Shaw*

Los estudios sobre el comercio colonial español han venido proliferando en los últimos años. En lo referente al siglo XVIII, se han sucedido trabajos sobre la política oficial, el comercio monopolista y las compañías privilegiadas<sup>1</sup>.

A su vez, este mejor conocimiento del periodo monopolista ha servido de base para poner en marcha la investigación sobre las etapas finales de la Carrera de Indias. Así, algunos pocos estudios pioneros sobre la legislación liberalizadora de la segunda mitad de siglo sirvieron de lejana referencia al renovado interés por aquellos textos legales<sup>2</sup>.

Al mismo tiempo, diversos investigadores emprendían la tarea de abordar directamente los registros posteriores al reglamento del Comercio Libre. Desde una óptica general, el artículo precursor de A. García-Baquero en 1973 se constituía en el precedente del más ambicioso intento de J. Fisher de ofrecer las cifras completas del tráfico mantenido desde los diversos puertos habilitados españoles con las plazas autorizadas en América; cifras que se han convertido en obligado punto de referencia para los debates en torno al tema<sup>3</sup>.

Por otro lado, desde una perspectiva regional, otra serie de estudios, algunos por desgracia todavía inéditos y sólo parcialmente publicados, estaban procediendo al análisis de la participación de las distintas áreas españolas en el comercio colonial a partir de los puertos habilitados en su territorio. Así, se sucedían los trabajos específicos y muy

completos dedicados al ámbito de Cataluña<sup>4</sup>, de Mallorca<sup>5</sup>, y de Galicia<sup>6</sup>. Del mismo modo, aparecían referencias más o menos extensas para otros ámbitos en obras no dedicadas específicamente al comercio colonial, como en el caso de Santander<sup>7</sup>, Málaga<sup>8</sup>, Alicante<sup>9</sup>, Valencia<sup>10</sup> y Tenerife<sup>11</sup>. Por último, se abordaba el tema del libre comercio desde la otra orilla, concretamente desde la perspectiva novohispana<sup>12</sup>

\* \* \*

A partir del inventario de trabajos que acabamos de levantar, empezamos a disponer de las líneas generales de la evolución del Libre Comercio, tanto a nivel español como desde el plano de las distintas regiones que participaron en el mismo, aunque los espacios en sombra sean todavía numerosos y los datos disponibles, forzosamente incompletos, dividan a los historiadores a la hora de interpretar el fenómeno.

Procediendo desde lo general a lo particular, las cifras allegadas por J.R. Fisher, pese a algunos defectos (que discutiremos más adelante) parecen asentar algunos hechos que las restantes investigaciones tienden a confirmar. En primer lugar, la inercia del monopolio aparece como una evidencia inicial. Pese a los decretos liberalizadores, el puerto de Cádiz absorbe el 76% del tráfico de exportación y el 84% del de importación. Esta constatación, que se justifica claramente por el peso de la tradición y la ventaja infraestructural de la plaza gaditana, genera una pregunta de más difícil respuesta: ¿en qué medida los decretos alteraron tanto la procedencia de la exportación gaditana como la redistribución de las importaciones, ya fueran las metálicas, ya las de artículos ultramarinos? En otras palabras, la plaza de Cádiz, ¿siguió sirviendo al consorcio andaluz-extranjero, o la tendencia a la penetración de otros grupos regionales (catalanes y malagueños en primer lugar) se vio reforzada a partir de 1778? No hay una solución por el momento a esta pregunta, pues uno de los estudios regionales que falta es precisamente el más importante para el conjunto español, el de la baja Andalucía, que es decir el de Cádiz, pues Sevilla y Sanlúcar juntos apenas representan el 1% de la exportación gaditana<sup>13</sup>.

La segunda constatación, que fundamenta las visiones optimistas del libre comercio, es la tendencia nítidamente expansiva del tráfico colonial en los años de su máximo esplendor, es decir entre 1782 y 1796. Aun distinguiendo los desiguales ritmos regionales y las diferencias reflejadas entre exportaciones e importaciones, las primeras se cuadruplican en los quince años de mayor dinamismo, mientras las segundas se decuplican en el mismo periodo, aunque este cálculo se haga tomando como índice el año 1778, base muy poco apropiada, ya que el nuevo reglamento fue decretado en octubre, por lo que no puede servir

de punto de referencia. En cualquier caso, nos encontramos con un balance halagüeño, que sólo queda en entredicho por los factores bélicos (la guerra de las 13 Colonias y, finalmente, la enésima guerra contra Gran Bretaña a partir de 1797) y por la crisis de 1787. Ahora bien, la crisis de 1787 no parece tan grave: las exportaciones superan inmediatamente la caída tanto a nivel español como a nivel de las dos regiones donde hasta ahora se ha analizado el fenómeno, Cataluña y Galicia, cuyos principales puertos remontan aquel mínimo al año siguiente y mantienen su progresión durante algunos años más. La crisis, por otra parte, puede explicarse al parecer por el propio éxito de la empresa, ya que la concurrencia de los exportadores a un mercado limitado como era el americano provocó una situación de saturación, que hizo descender los precios y castigó con pérdidas el exceso de oferta. En todo caso, el constante crecimiento del tráfico es un hecho innegable, sobre cuyas consecuencias apenas se han avanzado más que tímidas hipótesis<sup>14</sup>.

El tercer punto que parece desprenderse con seguridad de los datos disponibles es el relativo éxito de la política borbónica de promover una nacionalización del comercio colonial español. Si comparamos las pesimistas estimaciones de A. García-Baquero sobre las exportaciones gaditanas de la primera mitad del siglo, que conceden a la producción española tan sólo el 16% del valor total de las mismas, con las cifras manejadas por J.R. Fisher, que establece un 38% para el año 1778 y un 52% para el periodo dorado de 1782-1796, el paso adelante es gigantesco: las reexportaciones extranjeras retroceden por primera vez ante el impulso de los géneros rotulados como nacionales. Y, sin embargo, también en estrecho paralelismo con lo anterior, se suscita también aquí una nueva duda. La desgravación concedida a los productos españoles generaron algunas prácticas viciosas tendentes a introducir mercancías extranjeras como nacionales. J.M. Delgado ha insistido especialmente en el comportamiento opuesto de las indianas (tejidos de algodón íntegramente elaborados en Cataluña) y los pintados (tejidos importados que sólo reciben el acabado en los talleres catalanes): las indianas pierden peso absoluto y relativo durante el periodo de vigencia del libre comercio, mientras los pintados y estampados incrementan su presencia en las remesas del Principado. ¿Ocurrió así también en otras áreas y con otros productos, o se trata de un caso aislado? De cualquier modo, incluso en el ejemplo catalán, el sector algodonero fue el único afectado en gran escala por las importaciones consentidas por las disposiciones legales, mientras los restantes ramos de la producción, tanto agrícolas como industriales, recibían un impulso favorable de la demanda americana<sup>15</sup>.

En cuarto lugar, tenemos ya una cuantificación aproximada de la

balanza comercial entre España y sus colonias americanas. Si prescindimos de algunos ajustes necesarios (el retraso de los retornos americanos sobre las remesas españolas o los huecos de la documentación), la importación colonial se acerca al triple de las exportaciones metropolitanas. La conclusión que se impone es contundente: el negocio americano continúa siendo altamente remunerador y los caudales llegados son suficientes para el enriquecimiento particular, la reinversión en actividades productivas y la compensación de una balanza de pagos deficitaria con los países europeos. Sin embargo, son en este caso las propias cifras las que parecen algo elevadas. En efecto, si las comparamos con la balanza de pagos de 1792, analizada por J. Fontana, nos encontramos con una coincidencia aproximada en lo referente a las exportaciones (432 millones de reales contra los 439 de la citada balanza), pero con una notable discrepancia, por exceso, en el caso de las importaciones (933 millones en los registros contra los 739 de la balanza): diferencia inexplicable, incluso si deducimos los casi 120 millones llegados por cuenta de la Corona y para el pago de las soldadas. Esta divergencia no se explica por la aparente contradicción del exceso de los barcos anotados a la vuelta respecto de los buques señalados a la ida, pues ello deriva sencillamente de la confusión entre expedición (una sola por barco siempre, como es obvio) y registro (varios por cada barco, pero con mayor tendencia a su multiplicación en los viajes de regreso). En resumen, si parecen concordantes las impresiones sobre un comercio ciertamente remunerador y una balanza favorable al comercio metropolitano, no parece tan fidedigna la relación numérica entre remesas y retornos, sujeta a ulteriores verificaciones<sup>16</sup>.

Un quinto aspecto sobre el que nos movemos en terreno relativamente seguro es el que hace referencia a la calidad y la procedencia de las remesas procedentes de América. La composición de las importaciones (relativas sólo a Cádiz y Barcelona) se mantiene en una línea ya definida con anterioridad en los trabajos sobre ambas localidades: el abrumador predominio de los retornos metálicos viene seguido por los alimentos de gran consumo (azúcar y cacao) y por las materias primas industriales (cueros, tintes, algodón), a los que hay que añadir el tabaco para el monopolio estatal en el caso del puerto gaditano. Tampoco parecen probables grandes sorpresas, al menos a esta escala, sobre las áreas de procedencia de los géneros: el claro protagonismo de Nueva España sólo consiente la proximidad de las grandes islas del Caribe y la destacada situación, aunque en todo caso más alejada, del área del Pacífico, los puertos del Río de la Plata y Venezuela. Sólo falta en este cuadro establecer las relaciones preferentes mantenidas por determinadas regiones españolas con determinadas regiones americanas, debido a motivaciones intrínsecas a los respectivos desarrollos económicos de

las mismas. Pero este es un tema que directamente enlaza con el siguiente digno de consideración<sup>17</sup>.

El último aspecto a tratar en este repaso a los puntos sobre los que poseemos ya un conocimiento más o menos firme es precisamente el del alto nivel de diferenciación en los comportamientos regionales. En efecto, los decretos liberalizadores, que entre otros objetivos (que obviamente incluyen el fiscal) pretendían incorporar las regiones al comercio colonial como un incentivo a su producción, encontraron situaciones muy diversas: puertos que monopolizaban ese comercio (Cádiz), puertos que disfrutaban de monopolios "periféricos" (La Coruña), puertos que eran sede de compañías privilegiadas (San Sebastián), puertos que tenían una tradición de expediciones directas a América con el mero requisito del registro gaditano (Barcelona), puertos cuyo emplazamiento geográfico suponía ya un régimen excepcional (Tenerife), puertos que nunca habían soñado con el comercio colonial (desde Gijón a Palma de Mallorca), puertos que se demostrarían incapaces de acceder a los mercados americanos (Almería). De esta forma, ante los decretos, unas plazas reaccionaron a la defensiva, otras se incorporaron con entusiasmo, otras se vieron estimuladas por la oportunidad y otras sencillamente no se movieron. Por ello, parece necesario, además del análisis de las cifras globales, retomar el marco regional para analizar las distintas respuestas al reto de la liberalización, como único modo de proceder a una valoración en profundidad de los efectos que sobre las economías hispanas supuso el nuevo ordenamiento de la Carrera de Indias<sup>18</sup>.

\* \* \*

El deseo de proceder a una historia económica regionalizada es la principal motivación para abordar desde este nuevo punto de vista el estudio del impacto del Libre Comercio. Sin embargo, no es la única, ya que sólo el observatorio regional permite obviar los defectos, las imprecisiones y las carencias de una panorámica global construida únicamente a partir de los registros oficiales.

Así, en primer lugar, si no parece grave el hecho de extrapolar los resultados obtenidos para los años 1778-1796 a todo el periodo de vigencia del Libre Comercio, puesto que la tendencia está claramente definida en esta etapa de esplendor truncada por el conflicto bélico con Inglaterra, por el contrario es posible que la distribución del tráfico entre los diferentes puertos habilitados sufriese algunas correcciones. Por ejemplo, parecerían puertos tardíamente incorporados a la Carrera de Indias, como los de Valencia o Tarragona; o se alteraría esencialmente la significación relativa de otros, ya que dado el modes-

to volumen de su participación puede bastar una ampliación de la serie para trastocar los valores. En cualquier caso, esta observación sobre el carácter incompleto de los datos no daña en nada la interpretación de las cifras para el conjunto español y el sentido general de la contribución respectiva de las distintas áreas geográficas.

Ahora bien, en segundo lugar, los estudios generales, más diligentes a la hora de localizar documentación alternativa y más atentos a las posibles contradicciones entre distintas fuentes, permiten corregir unas cifras siempre oficiales y a menudo únicas. De este modo, los casos particulares que conocemos bien (y me refiero singularmente a Barcelona, La Coruña o Palma de Mallorca) apuntan hacia una estimación más alta de las cifras que aporta J.R. Fisher. ¿Significativamente más altas? Seguramente no para el conjunto español, pero sí más precisas permitiendo un acercamiento más riguroso a los comportamientos locales.

Más importante nos parece una nueva dificultad inherente a los registros oficiales. Los registros son opacos en cuanto a la procedencia real de los productos exportados por cada uno de los puertos habilitados. El conocimiento de los circuitos interregionales permite una valoración más rigurosa del papel jugado por cada puerto en relación a su hinterland regional. Así, J.M. Delgado ha demostrado la completa inadecuación entre la exportación catalana a América y las remesas registradas en el puerto de Barcelona y los restantes puertos habilitados, Los Alfaques y Tarragona. En efecto, para el bienio 1793-94 (en que los datos exhumados son completos) la exportación de Barcelona sólo supone menos del 57% del total de las remesas catalanas al Nuevo Mundo, ya que el resto se expide a partir de otros puertos, especialmente desde Cádiz (más del 23% del total) y Málaga (más del 16%). En menor medida, esto ocurre con los restantes puertos: La Coruña es también un caso bien conocido (sobre todo, en lo que respecta a las reexportaciones de productos catalanes), pero también cabría preguntarse cuántos registros alicantinos encubren géneros mallorquines y así sucesivamente. En definitiva, sin esta perspectiva algunos puertos parecerían sobrevalorados en su actividad y en su incidencia regional (caso ejemplar, el de Cádiz), mientras que otros sufrirían el efecto inverso (como ocurre especialmente con el de Barcelona). Los estudios regionales constituyen el correctivo necesario a las cifras globales asentadas en los registros del Libre Comercio.

Finalmente, el análisis regional es imprescindible para acercarse a los efectos del comercio colonial sobre la economía española, y también, obviamente, sobre la economía americana, tema éste mucho más descuidado por la historiografía actual y que aquí preferimos no abordar. Incluso es necesario para evitar algunos errores de bulto en la eva-

luación de las cifras globales. Para citar algunos ejemplos, podríamos referirnos a la dudosa calificación de "producto nacional" aplicada a las telas pintadas exportadas por Cataluña, que en general resultaban ser géneros de importación simplemente acabados en el Principado. También es engañosa la alta cota de productos nacionales embarcados en La Coruña, que abona así una interpretación optimista del papel del comercio colonial en la economía gallega, desmentida por los hechos. O, finalmente, resulta paradigmático el caso de Cádiz, cuyo comercio sigue estando en buena medida de espaldas a la economía andaluza y conectado esencialmente a una red de intereses extranjeros.

En resumidas cuentas, la perspectiva regional se revela como una necesidad objetiva para un conocimiento riguroso del comercio colonial español. Y ello sin menoscabo de la importancia del estudio de J.R. Fisher sobre las cifras globales ofrecidas por los registros oficiales, que representan el contrapunto ineludible a los estudios parciales hacia los que se ha volcado preferentemente, por consideraciones lógicas (académicas y políticas) la historiografía española.

\* \* \*

Los desequilibrios regionales de España se han manifestado también en el terreno de la investigación sobre el Libre Comercio. Hoy por hoy sólo conocemos suficientemente el tráfico ultramarino de Galicia, Mallorca, Cataluña y, tal vez, el País Valenciano. Sobre el resto de las áreas autorizadas al comercio en 1778, tenemos tan sólo una información parcial, que permite sin embargo adelantar, sólo al precio de una cierta cautela, algunas conclusiones.

En primer lugar, puede señalarse que la mayor parte de los puertos (y en consecuencia de sus hinterlands regionales) no respondieron positivamente a la incitación del reglamento de 1778. Esto es válido sobre todo para el caso de Almería, que no llegó a utilizar nunca su autorización para el comercio libre con América, como por otra parte podía esperarse de la deprimida economía de la zona<sup>19</sup>.

También fueron escasas las consecuencias de la habilitación para el puerto de Palma y para la economía mallorquina en general. En uno de los ejemplos mejor conocidos, los datos hablan por sí mismos: el primer barco del Libre Comercio no zarpó hasta 1782, la iniciativa para fundar una Compañía de Comercio fracasó estrepitosamente, las exportaciones sólo alcanzaron un total de 13 millones de reales de vellón para todo el periodo, las remesas no incluyeron prácticamente ningún producto manufacturado y los retornos metálicos (sólo un 10% de las importaciones) no pudieron ejercer ningún efecto apreciable sobre la economía. Desde una perspectiva optimista, el comercio colonial qui-

zás llegó a generar un cierto estímulo sobre la producción local de aguardiente, pero en su conjunto puede afirmarse con seguridad que Mallorca no aprovechó las ventajas del Libre Comercio<sup>20</sup>.

La situación del puerto tortosino de Los Alfaques es peculiar. Por un lado forma parte como elemento muy secundario del complejo comercial catalán: sus menguados registros dan cuenta de este papel subordinado al comercio de Barcelona. Por otra parte, la función que le fue adjudicada lo convertía en desembocadura de la exportación aragonesa, pero pese a las esperanzas despertadas entre una minoría ilustrada la economía regional no fue capaz de beneficiarse de esta baza<sup>21</sup>.

Valencia sólo pudo incorporarse muy tardíamente al Libre Comercio, pues su habilitación data de 1791, cuando el sistema estaba en puertas de quedar irremisiblemente condenado por la desfavorable coyuntura bélica. Por ello, no resulta extraño que sólo cuatro barcos, entre 1801 y 1804, realizasen la travesía directa a América, entre El Grao y Veracruz. Los comerciantes valencianos, que habían llegado a crear una sociedad con el propósito específico de dedicarse al comercio colonial, abandonaron pronto el régimen de libertad para utilizar solamente las más experimentadas plazas de Cádiz, Málaga y Barcelona para la expedición de sus géneros a Indias<sup>22</sup>.

La respuesta de Alicante, el otro puerto regional valenciano, tampoco parece que fuera muy decidida, pese a su habilitación en 1778. La semejanza de su trayectoria con la de otros puertos mediterráneos es evidente: reducido número de expediciones, escaso volumen de la exportación integrada básicamente por productos agrarios e intento fallido de creación de una Compañía de Comercio por la inhibición de los comerciantes locales. La escasa incidencia de la oferta borbónica en una plaza de fuerte raigambre comercial quizás pueda deberse a la fragilidad de sus propias estructuras mercantiles, dominadas por los mercaderes extranjeros, así como a la falta de colaboración hallada en la capital del reino, empeñada en un combate de retaguardia para subvertir la hegemonía comercial alicantina<sup>23</sup>. En todo caso, si la falta de solidaridad entre las burguesías de Alicante y Valencia ayuda a comprender el raquitismo de su participación en el Libre Comercio, los mercados coloniales, al parecer, no dejaron de desempeñar un rol importante en la creación de la industria papelera regional, de constituir la desembocadura privilegiada de la manufactura sedera ni de ejercer un favorable influjo sobre otras producciones locales, como el vino, los paños o la alfarería<sup>24</sup>.

La participación de Cartagena en el Libre Comercio fue, por lo que sabemos, puramente testimonial. Sólo ha podido reseñarse una expedición a La Habana en 1792, a la espera de que los historiadores que se ocupan de la economía de la región comprueben la posible existencia

de otros registros en fechas posteriores. En todo caso, una participación tan desmedrada denota un evidente desinterés por el tráfico ultramarino o una irremediable incapacidad para incorporarse a la Carrera de Indias<sup>25</sup>.

El traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz había supuesto el colapso del comercio atlántico de Sevilla. Sin un estudio sobre el tema, sólo es posible constatar una relativa recuperación a partir de 1784, quizás en relación con el movimiento de renovación mercantil perceptible en la ciudad en estos momentos<sup>26</sup>.

Finalmente, el puerto de Gijón, falto también de un estudio que nos proporcione algún dato más o alguna pauta interpretativa, mantiene unos niveles de exportación tan bajos que es imposible pensar en cualquier efecto positivo sobre el conjunto de la economía asturiana<sup>27</sup>.

De esta forma queda dibujada una geografía del fracaso regional. El Libre Comercio no produjo las consecuencias dinamizadoras que esperaba la administración borbónica, ni las regiones periféricas en su conjunto contribuyeron a la nacionalización del tráfico ultramarino que se deseaba obtener. ¿Fracaso imputable a las ambigüedades e insuficiencias del reglamento de 1778, o bien a una debilidad de las economías regionales poniendo en cuestión la invocada recuperación de la periferia?

El segundo apartado de este repaso a los puertos habilitados puede arrojar alguna luz sobre el tema. Se trata ahora de situaciones intermedias, en las que hablar de éxito o de fracaso exige toda una serie de matizaciones. Vamos a prescindir de los puertos del País Vasco, ya que San Sebastián no fue expresamente habilitado hasta 1788 (aunque ya había expedido algunos registros con anterioridad) y dado que tampoco disponemos de un estudio fiable y completo sobre la cuestión, pese a algunas aproximaciones parciales<sup>28</sup>.

En el Norte, es sintomático el caso de Santander. Su notable volumen exportador al amparo del decreto de 1778, así como las expectativas suscitadas entre la burguesía de la ciudad parecen datos suficientes para abonar una opinión favorable a los buenos resultados de la legislación borbónica. Sin embargo, la estructura del tráfico desmiente esta primera impresión: el puerto cántabro sirvió esencialmente como plataforma de distribución de las harinas castellanas y de los coloniales importados. Si la aventura ultramarina tuvo al parecer ciertos efectos beneficiosos sobre la industria regional, una vez más la coyuntura militar de fines de siglo descompuso el sistema, que no dejó secuelas duraderas en la economía<sup>29</sup>.

En el Sur, Málaga parece representar un caso opuesto. El volumen considerable de sus exportaciones, integradas mayoritariamente por géneros nacionales, puede guardar relación con el clima de euforia eco-

nómica que vive la ciudad: crecimiento de la producción agraria, fundación del Consulado, creación de la Compañía de Navieros y de la Compañía Marítima. Sin embargo, esta visión optimista se ve atenuada por la condición que el puerto malagueño poseyó de etapa del comercio catalán, que registraba en su aduana una parte de los cargamentos embarcados en el Principado. Por otra parte, sólo un estudio más profundo que amplíe las noticias de que por ahora disponemos puede precisar las relaciones entre la actividad comercial malagueña de finales del Antiguo Régimen y el proceso de industrialización protagonizado tan sólo unos años más tarde<sup>20</sup>.

El comportamiento gallego es bien distinto. Su singladura colonial se inicia bajo el manto protector de la experiencia monopolista de los Correos Marítimos, para conocer su máximo desarrollo en la década de 1778-1787 y hundirse tras la crisis de este último año. Las razones del fracaso final hay que buscarlas en la deficiente infraestructura comercial, la dependencia respecto de la flota estatal y el predominio de las reexportaciones textiles, así como en la debilidad de su oferta ante la competencia desatada precisamente por el Decreto de Libre Comercio. La burguesía gallega fue incapaz de encontrar una alternativa a la cancelación de su situación de privilegio y, por supuesto, de promover un proceso coherente de industrialización<sup>31</sup>.

Ciertas similitudes con Galicia presentan las Islas Canarias. Aquí también los presuntos beneficios que podían derivarse de la habilitación del puerto de Santa Cruz de Tenerife se vieron sobradamente contrapesados por la negativa incidencia que para la frágil agricultura isleña representó la competencia de otras regiones productoras, sin que las autoridades borbónicas comprendiesen hasta bastante más tarde que el hecho diferencial canario imponía algunos correctivos a toda medida legislativa que afectase a su ámbito económico<sup>32</sup>.

Situaciones diferentes todas las anteriores, en unos casos la libertad de tráfico parece haber estimulado la iniciativa de las burguesías locales, mientras que en otros parece haber tenido efectos contraproducentes al quebrar las circunstancias excepcionales que presidían la actividad mercantil. De cualquier modo, el Libre Comercio no pudo ejercer influjos taumatúrgicos sobre unas economías regionales atrasadas que respondieron al incentivo en la medida de sus posibilidades de reactivación.

Entremos por último en la zona del éxito, en los puertos de Cádiz y Barcelona. La situación de la plaza gaditana ha sido ya analizada en sus líneas maestras, lo que por otra parte corresponde al nivel al que por ahora resulta posible hacerlo, pues también en este caso estamos a la espera de un estudio completo que una a las etapas ya conocidas, la del monopolio y la de la crisis generada por las guerras revolucionarias,

el periodo de apogeo del Libre Comercio entre 1778 y 1793<sup>33</sup>. Entretanto, hemos de conformarnos con una constatación: el nuevo régimen no fue capaz de alterar en su esencia la estructura tradicional del tráfico gaditano, aunque supuso un incremento muy notable del volumen de operaciones a todo lo largo de su periodo de vigencia<sup>34</sup>.

Y finalmente queda el caso de Barcelona, que ha pasado de la unanimidad a la controversia, del mismo modo que aplicado a Cataluña el Libre Comercio ha pasado de la gloria al infierno. Interpretado el reglamento como un incentivo irreprochable para el despegue económico del Principado (estímulo para la construcción naval, acicate para el aumento de las exportaciones, desembocadura excepcional de la producción agrícola especializada y de la industria renovada o inventada, vehículo de la acumulación de capital), últimamente ha sido duramente criticado como una rémora para el desarrollo de la industria moderna, como un freno a la revolución industrial, a causa de sus objetivos fiscales y de su tolerancia hacia las reexportaciones de géneros manufacturados extranjeros<sup>35</sup>.

Dos reflexiones generales se desprenden de este recorrido por la geografía periférica de la España del XVIII. En primer lugar, a la hora de señalar el papel del Libre Comercio se ha de tomar conciencia de las medidas. El Libre Comercio no podía ser un instrumento milagroso para la resurrección de la economía nacional, ni los administradores borbónicos lo pretendieron. El Libre Comercio fue una herramienta para el fomento de las fuerzas productivas regionales y para la recuperación del control del tráfico ultramarino que funcionó con el lastre de la timidez reformista del gobierno y de la fragilidad de la estructura económica española. Ni ángel ni demonio, tan equivocado es atribuirle virtudes prodigiosas como hacerle responsable de todos los males, pues ambas posiciones olvidan el dato esencial de sus límites, de los límites del Imperio.

En segundo lugar, una valoración más adecuada del Libre Comercio ha de tener en cuenta la actitud de los agentes económicos, singularmente de las burguesías mercantiles que en cada caso reaccionaron ante la iniciativa oficial, recogiendo o rechazando sus sugerencias. El estudio de la burguesía se convierte así en un tema capital para un análisis correcto, no sólo del sector colonial, sino de toda la vida económica española en el momento del cambio. La primera ecuación establecida entre una burguesía gaditana reacia a la transformación de las estructuras y una burguesía catalana ocupada en la modernización de la economía regional es un esquema ya insostenible en su simplicidad. Se hace preciso calar más hondo en las actitudes económicas, sociales y políticas de las burguesías para comprender los presupuestos bajo los que funcionó el sistema y las connivencias y contradicciones

entre la Monarquía y los diversos grupos implicados en el proyecto reformista, y así a la larga acercarnos al sentido de la transición.

\* \* \*

El largo camino recorrido por la historiografía sobre el comercio colonial en no muchos años nos permite hoy un primer balance sobre los resultados, referidos aquí esencialmente a los comportamientos regionales ante el Libre Comercio. No voy a repetirlos ahora, pues han sido expuestos ya con detalle tanto sus datos fundamentales como las reflexiones generales que pueden suscitar.

Me limitaré a señalar brevísimamente las líneas de investigación que me parecen prioritarias en este terreno. En primer lugar, las cifras totales y las cifras regionales se han de completar, se han de rectificar, se han de interpretar. Posiblemente el grueso del trabajo está ya hecho, pero sería conveniente ajustar los datos discordantes, desvanecer las incertidumbres, rehacer los índices sobre nuevas bases.

En segundo lugar, es posible ensayar una valoración general de la política borbónica en el sector colonial. Se adivina un importante debate que debería rehuir las connotaciones morales, expresadas en términos de bondad y maldad de los gobernantes, para centrarse en la dialéctica sostenida entre la administración y las diversas fuerzas sociales en presencia.

En tercer lugar, se ha de completar la serie de los estudios regionales a fin de reconstruir el entero ámbito de acción del Libre Comercio. En este empeño no debe perderse de vista la consideración de la libertad del comercio colonial como una variable que explica y se explica en el contexto más amplio de un concreto sistema económico y de una formación social determinada, que condiciona su recepción y sus consecuencias.

<sup>1</sup> Sobre el primer tema, el libro más significativo es el de G.J. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979. Sobre el tráfico bajo el monopolio gaditano, las dos obras que han abierto camino son las de A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, 1976; y C. Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981. Sobre las compañías privilegiadas, a la clásica obra de R.H. Hussey se le ha sumado el estudio, todavía inédito, de J.M. Oliva Melgar, *La Real Compañía de Barcelona para el comercio de Indias*, Barcelona, 1983 (tesis doctoral).

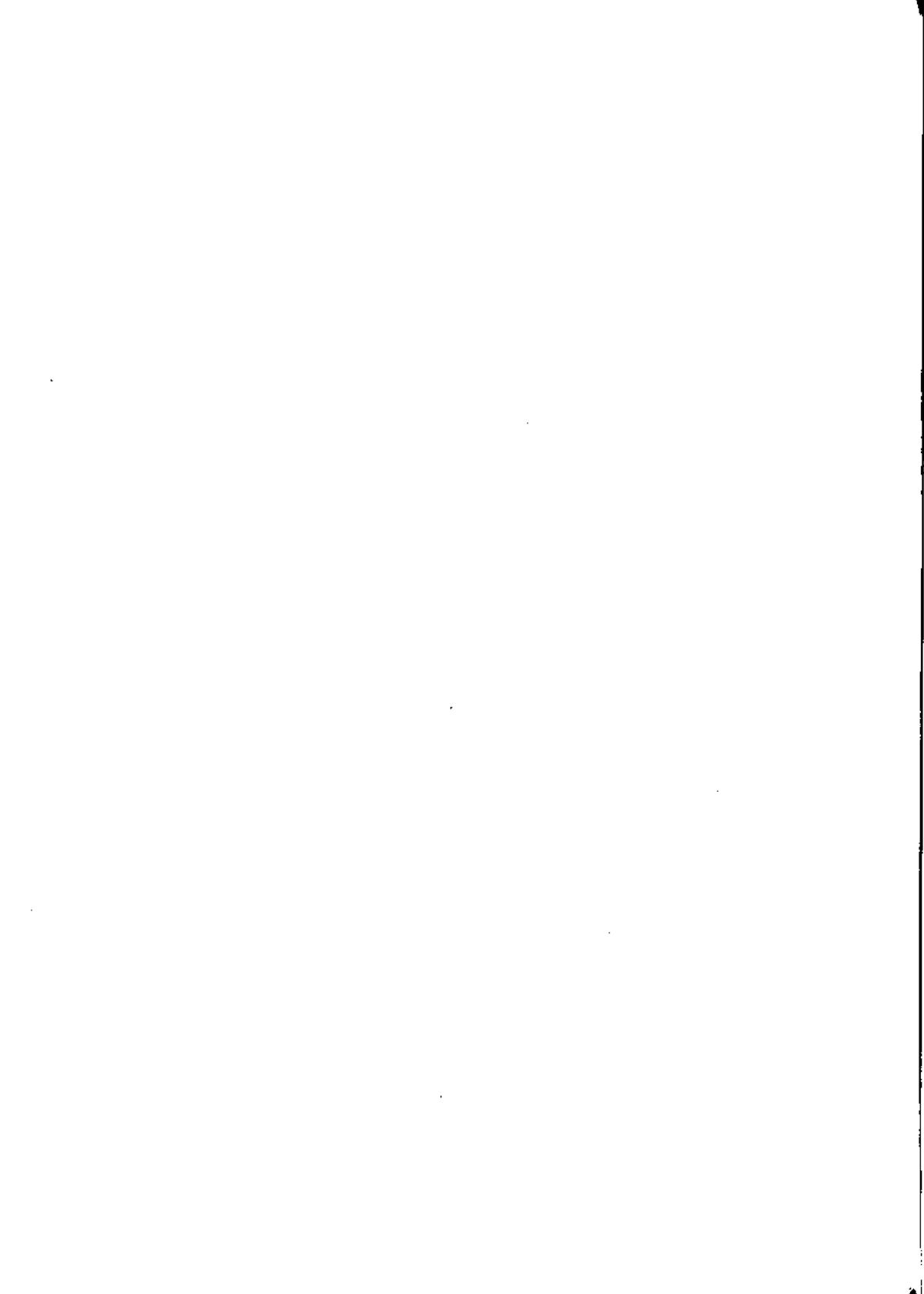
<sup>2</sup> V. Rodríguez Casado, "Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales de España e Indias", *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. XIII (1941), pp. 100-135; y J. Muñoz Pérez, "La pu-

- blicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778", *Anuario de Estudios Americanos*, t. IV (1947), pp. 615-664. Recientemente, B. Torres Ramírez y J. Ortiz de la Tabla (eds.), *Reglamento para el comercio libre, 1778*, Sevilla, 1979; y J.M. Oliva Melgar, "La burguesía barcelonesa ante el Decreto e Instrucción de Comercio Libre de Barlovento", *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya* (Barcelona, 1984), t. I, pp. 601-609.
- 3 A. García Baquero, "Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII", en J. Nadal y G. Tortella (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, 1973, pp. 268-294. J.R. Fisher, "Imperial Free Trade and the Hispanic Economy, 1778-1796", *Journal of Latin American Studies*, n. 13 (1981), pp. 21-56; y "The Imperial Response to Free Trade: Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796", *Journal of Latin American Studies*, n. 17 (1985), pp. 35-78. (Ambos estudios ahora reunidos en J.R. Fisher, *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Manchester, 1985.)
  - 4 J.M. Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de libre comercio, 1778-1818*, Barcelona, 1982 (tesis doctoral inédita).
  - 5 C. Manera Erbina, *El comercio colonial mallorquín, 1778-1820*, Palma de Mallorca, 1983 (tesis de licenciatura inédita).
  - 6 L. Alonso Álvarez, *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, La Coruña, 1986. Este libro supera con creces los anteriores trabajos de M. Lelo Belloto, *Correio Marítimo Hispano-Americano. A carreira de Buenos Aires (1767-1779)*, São Paulo, 1971 (referido justamente al periodo anterior al Libre Comercio); y de E. Martínez Barreiro, *La Coruña y el comercio colonial gallego en el siglo XVIII*, La Coruña, 1981 (mera aproximación epidérmica al tema). Completa la bibliografía el trabajo de M.A. Valbuena García, "La aplicación del Reglamento de Libre Comercio en Galicia, 1778", *Revista de Indias*, n. 171 (1983), pp. 203-228.
  - 7 T. Martínez Vara, *Santander: de villa a ciudad. (Un siglo de esplendor y crisis)*, Santander, 1983, especialmente pp. 139-205. Otras aportaciones de menor interés son las de P. Castañeda Deigado, "El puerto de Santander y el libre comercio con América", en *Santander y el Nuevo Mundo*, Santander, 1978, pp. 327-352, y A. Rodríguez Fernández, "El comercio con América a través del puerto de Santander (1795-1800)", *Ibidem*, pp. 371-402.
  - 8 M.A. Gómez Amián, *La economía de Málaga en el siglo XVIII*, Maracena, 1983, especialmente pp. 140-145.
  - 9 E. Giménez López, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, 1981, especialmente pp. 255-263; V. Ribes Iborra, *Los valencianos y América*, Valencia, 198, especialmente pp. 141-156.
  - 10 V. Ribes Iborra, *Los valencianos...*, especialmente pp. 157-172; M. Ardit Lucas, "Datos sobre el comercio valenciano con América en el siglo XVIII. Las empresas comerciales de Mariano Canet y Montalbán (1758-1785)", *Estudios dedicados a Juan Peset Aleixandre* (Valencia, 1982), pp. 157-174; y del mismo autor, "Las empresas comerciales de la sociedad "Viuda de don Mariano Canet e hijos" y las primeras expediciones directas de Valencia a Veracruz (1786-1805)", *Estudis*, n. 11 (1985), pp. 103-142.

- <sup>11</sup> Cf. especialmente los estudios de A. Guimerá Ravina, "Canarias en la Carrera de Indias (1564-1778)", en *Primeras Jornadas de Estudios Canarias-América* (Santa Cruz de Tenerife, 1980), pp. 205-219; "Canarias y su comercio exterior: monopolio, librecambio y dependencia", en *Canarias ante el cambio* (Santa Cruz de Tenerife, 1981), pp. 147-156; y *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, 1986. Más específico es el trabajo de M.A. Vallbona García: "El libre comercio hispanoamericano en el archipiélago canario, 1778-1785", *Anuario de Estudios Atlánticos*, n. 28 (1982), pp. 417-476.
- <sup>12</sup> J. Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia*, Sevilla, 1978. El mismo autor ha tocado también el tema desde la óptica de la diferenciación regional en "Contrastes regionales en el comercio colonial. Exportaciones de Cádiz y Málaga a Nueva España (1785-1795)", en *Primer Congreso de Historia de Andalucía. Historia Moderna* (Córdoba, 1978), t. IV, pp. 133-142.
- <sup>13</sup> Tenemos las cifras de dicho comercio referidas al periodo bélico abierto en 1797, junto a algunos datos para años anteriores, en el libro de A. García-Baquero, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, 1972.
- <sup>14</sup> J.M. Delgado Ribas, "El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)", en *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, 1982, t. III, pp. 97-169; y L. Alonso Alvarez, *Comercio colonial...*, pp. 163-206.
- <sup>15</sup> J.M. Delgado Ribas, "Industria española y mercado americano, 1778-1818", *Pedraibes*, n. 3 (1983), pp. 253-263; y "Comercio colonial y crecimiento económico en la España del siglo XVIII. La crisis de un modelo interpretativo", *Manuscrits*, n. 3 (1986), pp. 23-40.
- <sup>16</sup> J. Fontana, "Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España", *Moneda y Crédito*, n. 115 (1970), pp. 3-23. Cf. también L. Prados de la Escosura, "Comercio exterior y cambio económico en España (1792-1849)", en *La economía española...*, t. III, pp. 171-249.
- <sup>17</sup> La continuidad con el periodo inmediatamente anterior puede comprobarse a través de los trabajos ya citados de A. García-Baquero, *Cádiz...*; y de C. Martínez Shaw, *Cataluña...*
- <sup>18</sup> Esta necesidad de los estudios regionales para recomponer inductivamente la España del Setecientos fue señalada por A. Domínguez Ortiz, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*, Barcelona, 1976. Una reciente plasmación de aquella exigencia es el libro de R. Fernández (ed.), *La España del siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, Barcelona, 1985.
- <sup>19</sup> El dato proviene naturalmente de J.R. Fisher, "Imperial Free Trade...", p. 56.
- <sup>20</sup> C. Manera, *El comercio colonial...* El autor ha adelantado parte de sus resultados en "Entorno a una familia comercial mallorquina a fines del siglo XVIII: los Capó", *Primer Congrès d'Història Moderna de Catalunya* (Barcelona, 1984), t. I, pp. 798-806; y en "Mallorca i el lliure comerç", *L'Avenç*, n. 86 (1985), pp. 26-29.
- <sup>21</sup> Para las cifras, J.R. Fisher, "Imperial Free Trade...", p. 55-56. Para las expectativas suscitadas en Aragón, G. Pérez Sarrión, "Reformismo e Ilustración en

- la obra de Antonio Arteta (1745-1813)", en A. Arteta de Monteseuro, *Discurso Instructivo*, Zaragoza, 1985 (ed. facímil), pp. V-LIV.
- 22 Las noticias proceden esencialmente de V. Ribes Iborra, *Los valencianos...*, pp. 157-172; y M. Ardit Lucas, "Datos..." y "Las empresas..."
- 23 E. Giménez López, *Alicante...*, pp. 255-263.
- 24 V. Ribes Iborra, *Los valencianos...*, pp. 9-12.
- 25 También en este caso el dato se encuentra en J.R. Fisher, "Imperial Free Trade...", p. 56. Una breve panorámica sobre el comercio de la zona y su práctica de vinculación del mercado colonial en M.T. Pérez Picazo y G. Lemeunier, *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*, Murcia, 1984, especialmente pp. 193-199 y 274-299.
- 26 Las cifras en J.R. Fisher, "Imperial Free Trade...", p. 55.
- 27 De nuevo, J.R. Fisher, "Imperial Free Trade...", p. 52.
- 28 Pese a su título (enmascarado en la portada dentro de la política de confundir al lector practicada últimamente de modo sistemático por ciertas editoriales vascas) no contribuye mucho a asentar el tema el libro de C. Torija Herrera, *En torno al Libre Comercio con Iberoamérica. Planteamientos teóricos y condicionamientos socio-políticos en el País Vasco*, Vitoria, 1985.
- 29 T. Martínez Vara, *Santander...*, pp. 149-205.
- 30 Este hecho fue constatado por J.M. Delgado Ribas, "Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778", *Primer Congreso de Historia de Andalucía. Historia Moderna*, t. I, pp. 127-129.
- 31 L. Alonso Álvarez, *Comercio colonial...*, pp. 255-256.
- 32 A. Guimerá Ravina, "Canarias y su comercio exterior...", pp. 147-156.
- 33 Una introducción al tema, en A. García-Baquero, *Comercio Colonial...*, especialmente pp. 23-111.
- 34 J.R. Fisher, "Imperial Free Trade...", pp. 50-51. Sobre la situación de la economía gaditana a fines de siglo, cf. asimismo S. Tinoco Rubiales, "Capital y Crédito en la Baja Andalucía durante la crisis del Antiguo Régimen", en *La economía española...*, t. III, pp. 251-388.
- 35 J.M. Delgado Ribas, *Cataluña...*, especialmente t. II, pp. 52-176.

CARLES MARTÍNEZ SHAW  
 Centre d'Estudis d'Història Moderna  
 "Pierre Vilar"



## Debat



Aspectes de la tradicional i cèlebre processó del Corpus de Barcelona, ciutat que va introduir (1320) aquesta celebració a la Península. Hom hi pot veure representants dels distints gremis amb llurs estendards.  
(Arxiu Municipal d'Història de la Ciutat, Barcelona).