

31. La documentación se conserva casi completa para el siglo XIX en el Archivo Histórico Nacional Hacienda, Legs. 2151-52, 4203, 4560 y 4635. Ver cuadro resumiendo estos datos en M. T. PEREZ PICAZO-G. LEMEUNIER. *El proceso de modernización...*, op. cit., págs. 279-280.

32. R. GARRABOU-J. SANZ (ed.): *Historia agraria de la España contempo-*

ránea, 2, op. cit., pág. 17. En ella se alude a la importancia creciente del tráfico de cabotaje en el abastecimiento del litoral mediterráneo.

33. N. SANCHEZ ALBORNOZ (Comp.): *La modernización económica de España, 1830-1930*. Alianza, Madrid, 1985.

ALGUNOS ASPECTOS DE LAS RELACIONES COMERCIALES HISPANO-FRANCESAS EN EL MEDITERRANEO A FINALES DEL SIGLO XVIII

Matilde ALONSO

Universidad de Clermont-Ferrand

El siglo XVIII es un siglo de «crecimiento comercial» (Carrière, Ch., 1973), es el siglo de los «buenos precios agrícolas, de la riqueza, la profusión, la cantidad» (Labrousse, E., 1980).

Hablar de demografía en el XVIII es hablar de crecimiento demográfico. Si nos fijamos en el comercio francés se constata un crecimiento considerable, aunque discontinuo, con recuperaciones rápidas y saldos positivos. El comercio europeo se incrementa enormemente: 412%. El tráfico colonial crece: 1.900% (Labrousse, E., 1980). En España la situación es diferente: depresiva, pero queda compensada por el **tirón** de la coyuntura internacional (Vicens Vives, J., 1971), alcista sin ninguna duda. El papel del comercio es indispensable para juzgar la coyuntura, puesto que es por el crecimiento comercial por lo que se amplifican los resultados del crecimiento productivo. Y porque «los países que dominan el comercio marítimo tienen asegurado el crecimiento económico más rápido» (Wallerstein, I., 1980).

El espacio estudiado es el Mediterráneo occidental hispano francés; el período 1780-1806.

El momento es incandescente: la revolución industrial, el maquinismo, la guerra de independencia americana, la revolución francesa, el conflicto franco-inglés (de 1792-1815).

A finales del siglo XVIII se confirma un proceso ya iniciado siglos antes; a saber, la apertura del mundo al Atlántico debido al estado de guerra permanente en el Mediterráneo entre los turcos y los Habsburgo, que lleva a los europeos a buscar una nueva dirección a las Indias (es la época de los **conquistadores**).

Entonces el Mediterráneo se vuelve un escenario sin salida donde se enfrentan cristianos y musulmanes primero y europeos luego.

En el siglo XVIII el Mediterráneo occidental sufre sobre todo golpes y rivalidades entre las naciones europeas.

La penetración inglesa en este espacio, con la conquista de Gibraltar y Menorca, a pesar de la subida al

trono del candidato francés a la Corona de España, tiene por fin no sólo el control de las relaciones hispano-francesas sino, y sobre todo, intereses comerciales.

España además posee un dominio considerable al que ya no corresponden, ni corresponderán en el futuro, su flota comercial y de guerra necesarias.

Durante la época de Napoleón, el debilitamiento del Imperio turco permite la reiniciación del comercio de los grandes puertos —Marsella, Livorno, Barcelona— con los puertos de Levante y el mantenimiento de las relaciones con el Magreb.

Pero el trastorno de Napoleón que sigue al de la Revolución francesa concluye con un balance de más de 20 años de guerra que no se traducen tanto por modificaciones territoriales, en definitiva poco importantes, como por ciertos incidentes económicos y políticos. En materia portuaria las consecuencias son dramáticas.

En el gráfico que muestra el movimiento general de entradas de embarcaciones españolas a Marsella (fig. 1) encontramos las primeras cumbres de la actividad portuaria en 1780, después de la guerra de América. Los intercambios son recíprocos entre España y Francia (Vilar, P., 1962).

Desde 1779, y hasta 1783, España y Francia se esfuerzan por recuperar Gibraltar y Menorca, en manos inglesas.

En 1781 se recupera Menorca pero la guerra contra Inglaterra ha paralizado los puertos españoles y la instalación de fábricas catalanas.

A partir de 1783 los intercambios continúan por ambas partes, pero Francia, debido a su *glissement* (Léon, P., 1974) hacia la manufactura, exporta cada vez más productos industriales y los importa menos, sobre todo de España, el Imperio y Holanda.

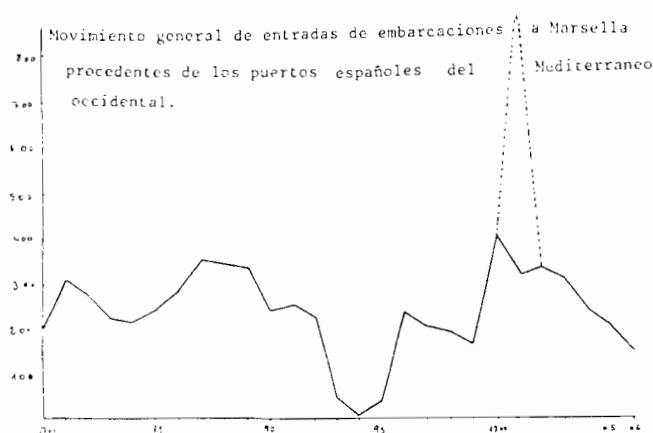


FIG. 1

El progreso de la industria francesa a lo largo del XVIII se traduce también por el incremento de la demanda de materias primas (donde se sitúan el aceite, la sosa, la barrilla, el esparto, de los que hablaremos más adelante).

La Revolución francesa no representa un real trastorno para el comercio. Aunque la agitación no es favorable al comercio, que se acomoda mejor al orden, los negociantes estuvieron raramente inquietos —además de que el orden se mantuvo en las grandes ciudades comerciantes como Marsella—. (Carrière, Ch., 1973).

El año del viraje decisivo del período es 1793-94, y esto por varias razones:

- El Terror afecta mucho más a los comerciantes, que en muchos casos emigran;
- la guerra general, que trae consigo el bloqueo del Mediterráneo por una flota inglesa sin ninguna duda muy superior. El resultado es la paralización brutal del comercio exterior.

Sin embargo, el comercio que analizamos aquí revela cómo de hecho en nuestro marco de intercambios, que situamos dentro del cabotaje, es posible escapar, en cierta medida, de la guerra marítima.

Por la crisis de 1793 debida a la guerra general y agravada por la ruptura del tercer pacto de familia rompe completamente el comercio hispano-francés.

Sólo en 1796, con la relativa liberación del Mediterráneo, se asiste a un relanzamiento del comercio, sin alcanzar los niveles anteriores.

En los últimos años del siglo la guerra contra Turquía, asociada a la vigilancia inglesa, frena de nuevo la actividad marítima comercial. La crisis catalana, el alza del precio de los granos y la depresión comercial contribuyen al frenazo.

Después de la crisis hay un restablecimiento, como se puede observar en la curva. En este punto observamos un acuerdo entre los historiadores. En 1801-1802 hay un despertar de los puertos (Vilar, P., 1962; Carrière, Ch., 1973), un resurgimiento de las actividades comerciales. El Mediterráneo tiene un dinamismo propio después de un siglo de crecimiento agrícola y demográfico, las economías son más sólidas, las industrias están en pleno desarrollo, la catalana, valenciana, marsellesa, y relacionada con esta última el punto más alto de nuestra curva, que se refiere al aceite español exportado a Marsella. Este aceite encontrará su sitio, casi en su totalidad, en la industria marsellesa. Aunque Francia absorbe más de la mitad de la producción aceitera española, la entrada masiva en Marsella de embarcaciones cargadas de aceite es-

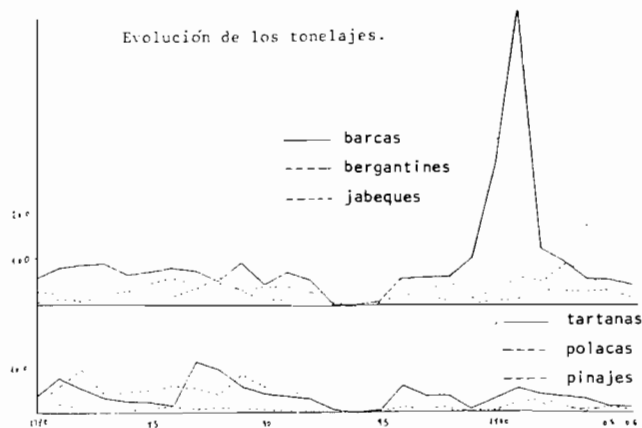


FIG. 2

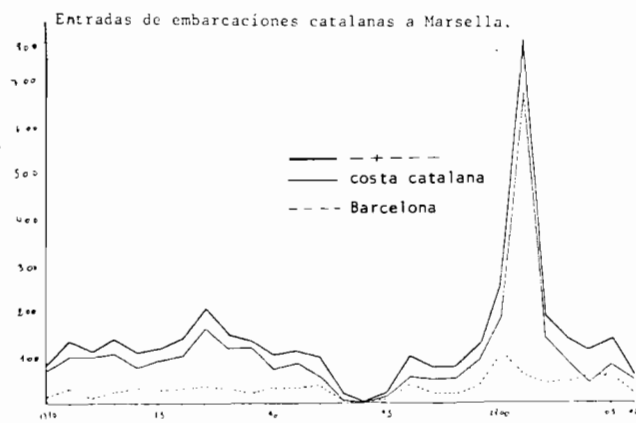


FIG. 3

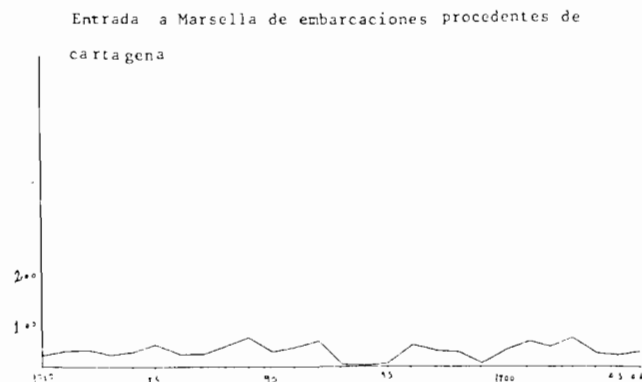


FIG. 4

Ventas de la feria de Beaucaire (en millones de libras).

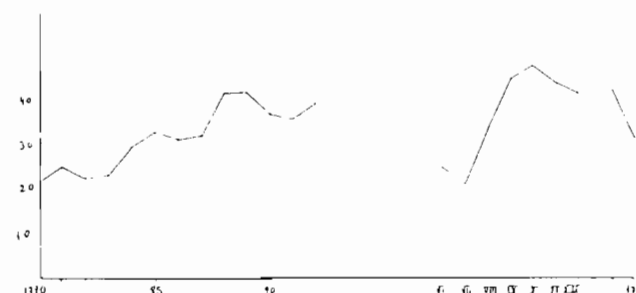


FIG. 5

pañol en 1801 (representada en el gráfico n.º 1 con trazo discontinuo) no es habitual.

Este aceite representa el 36,5% del consumido por la ciudad durante ese año, es decir, unos 3,5 millones de litros, frente a 11.933 arrobas (= 149.878 litros) en el año 1792 (Fontana, J., 1970), y unos porcentajes sobre el total consumido del 2 y 2,20% para los años 1802 y 1803 respectivamente.

La causa de esta exportación excepcional además del despertar de los puertos mediterráneos, es también una buena cosecha y los consiguientes buenos precios, así como las muchas dificultades del mercado italiano, proveedor habitual de la industria marsellesa.

El transporte en su totalidad corre a cargo de pequeñas embarcaciones procedentes de la costa catalana (fig. 3), designadas en la documentación con un nombre muy genérico: «barcas», que como se puede ver en el gráfico

de la evolución de tonelajes (Fig. 2) destacan de forma tan espectacular como el producto transportado y las hace incomparables con el resto de las embarcaciones, las cuales, a pesar de una gran diversificación bruta, se concentran en cuatro categorías que representan el 75% del total, y dejan ver un Mediterráneo poblado de naves pequeñas o medianas con una casi total ausencia de grandes tonelajes.

En cuanto al origen del aceite, todo parece indicar que se trata de aceite valenciano¹ transportado por embarcaciones catalanas desde puertos de la costa catalana.

Otras exportaciones importantes de la costa española mediterránea son la barrilla y el esparto, materias primas, relacionadas:

a) con la industria química: la barrilla entra en la composición de cristales, y la sosa en la industria jabonera, y

b) con la industria textil de la hilatura².

El puerto de Cartagena viene a exportar a Marsella de 10.000 a 20.000 quintales de barrilla³:

— 1782: 19.000 quintales;

— 1790: 25.000 quintales,

cifras que parecen mantenerse e incluso incrementarse hasta los primeros tres lustros del siglo XIX.

Sin embargo este enderezamiento —en el que no se puede contabilizar el aceite por su carácter especial—, que está aceptado en general por los historiadores, con reservas, no llega a ser una realización importante. La zona mediterránea sufre las consecuencias de una nueva distribución espacial; en definitiva, el dinamismo de estos años encubre el fracaso de un espacio geográfico. El Mediterráneo, como antes España, no alcanza su autonomía y queda relegado a segundo plano como productor de bienes de segunda categoría (materias primas, productos agrícolas), menos remuneradores que las manufacturas británicas u holandesas, contra las que difícilmente puede luchar, por la competencia desleal a favor de Inglaterra y la misma presencia física de esta última.

Mientras que en los 15 primeros años del siglo XIX el comercio británico pasa de 60 a 90 millones de libras esterlinas, la actividad comercial en el Mediterráneo occidental se reduce a infiltraciones del bloqueo y en definitiva casi a cero.

A título de referencia, contamos con la curva de ventas en la Feria de Beaucaire (fig. 5). Esta feria suscita opiniones divergentes entre los historiadores. Mientras que algunos opinan que está comprometida en la economía internacional (o incluso mundial), otros sólo le conceden un rol dentro del circuito económico regional o nacional.

Lo que nos interesa a nosotros es este segundo papel, que no ofrece ninguna duda, y la identificación del movimiento de la feria con nuestras curvas.

Este carácter regional justifica quizá la autonomía de la feria con los ritmos de la economía francesa (Carrière, Ch., 1973) o con el comercio exterior inglés (Vilar, P., 1962).

Si superponemos la curva de ventas de la feria y la del movimiento de entradas de embarcaciones a Marsella (figs. 1 y 5), podemos hablar de la misma tendencia.

A principios de siglo los índices del comercio catalán son más sensibles a otros factores: Cádiz y el Atlántico. El comercio catalán hacia Beaucaire de la primera mitad del siglo no depende de la coyuntura interna del principado. En la segunda mitad del XVIII los intercambios ya no son los mismos y dependen mucho más de la economía catalana: venta de corcho, compra de telas para sus fábricas.

El dinamismo de ventas de Beaucaire, contradictorio a la coyuntura internacional y francesa, puede tener su origen, como dice P. Vilar, en ciertos desarrollos de la región mediterránea, y la demanda de telas barcelonina sería un claro ejemplo.

La identificación de nuestras curvas con las de Beaucaire parece indicar que los fenómenos se inscriben dentro de los mismos ritmos económicos.

CONCLUSION

El estudio, aunque somero, de la documentación nos permite hacer algunas precisiones generales referentes al comercio en cuestión.

En primer lugar, todo parece indicar que existe una especialización por puertos derivada de una agricultura orientada a la comercialización: el aceite, la barrilla, la sosa⁴.

En segundo lugar, que este comercio, como indica M. T. Pérez Picazo, favorece la acumulación primitiva de capital y apoya la génesis de una burguesía regional a veces extranjera pero que a pesar de ello se quedará **sur place**⁵.

En tercer lugar, que este comercio genera **periferia**, puesto que el verdadero crecimiento derivado de la explotación de las materias primas se rentabiliza en Marsella (industria jabonera), en Lyon (industria sedera)... Así, pues, estos intercambios constituyen el resultado opuesto al efecto generador del comercio americano, que estimula proyectos y empresas con sus elevados beneficios y que ha sido estudiado por C. Martínez Shaw⁶. Este estímulo es inexistente en Cartagena, puesto que su participación en el comercio americano es nula, pero visible ulteriormente en Málaga, que sí aprovecha la ocasión americana.

Como conclusión podemos decir que estos intercambios crean un modelo similar al **crecimiento hacia afuera** y que en ellos encontramos una clara dinámica norte-sur, es decir, Marsella-Mediterráneo.

NOTAS

1. BOURGOING, J. F., dice en su *Tableau de l'Espagne Moderne*, pág. 212: «L'huile est une des plus abondantes productions du royaume de Valence, mais il n'est permit de l'exporter que lorsqu'elle est à un prix très bas.»

2. BOURGOING, en las págs. 211 y 213-214 de su *Tableau*, dice que los reinos de Valencia y Murcia producen más de 50.000 quintales de barrilla; 25.000 quintales de sosa; 4.000 quintales de agua-azul. En cuanto al esparto, lo caracteriza como una de las producciones **les plus viles** del país, pero acepta que rinde un

- 150 servicio considerable en el comercio. Los puertos beneficiarios son sobre todo Marsella y Tolón, debido a «un grand usage dans les chantiers et les arsenaux».
3. Según los **Manifestes** de Marsella.
 4. El vino en Málaga, como estoy pudiendo comprobar en mi trabajo de preparación de tesis.
 5. De cuya constitución y características nos hablarán los estudios de R. Franch Benabent y R. Fernández Díaz.
 6. MARTINEZ SHAW, C. (1981): **Cataluña en la carrera de Indias**, Barcelona.

BIBLIOGRAFIA

- BOURGOING, J. F. (1808) **Tableau de l'Espagne Moderne** - 3 t. Paris.
- CARRIERE, Ch. (1973): **Négociants marseillais au XVIIIème siècle. Contribution à l'Histoire des Economies Maritimes**, Marseille.
- FONTANA, J. (1970): «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.º 115, págs. 3-23. Madrid, diciembre.
- LABROUSSE, E., et BRAUDEL, B. (1980): **Histoire économique et sociale de la France**, Paris.
- LEON, P. (1974): «Structure du commerce extérieur et évolution industrielle de la France à la fin du XVIIIème siècle». **Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse**, págs 408-432. Paris.
- Manifestes de Marseille** de 1782, 1784, 1785, 1786, 1787, 1788, 1790, 1791, 1792.
- MARTINEZ SHAW, C. (1981): **Cataluña en la Carrera de Indias**, Barcelona.
- PEREZ PICAZO, M. T., Y LEMEUNIER, G. (1984): **El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)**, Murcia.
- VICENS VIVES, J. (1971): **Historia económica de España**, Barcelona.
- VILAR, P. (1962): **La Catalogne dans l'Espagne Moderne**, Paris.
- WALLERSTEIN, I. (1980): **Le système du monde du XVème siècle à nos jours: Capitalisme et économie - monde (1450-1640)**, Paris.

LA RESPUESTA DEL MEDITERRANEO AL ATLANTICO. LOS PUERTOS MEDITERRANEOS Y EL COMERCIO COLONIAL EN EL SIGLO XVIII

Carlos MARTINEZ SHAW
Roberto FERNANDEZ DIAZ

1. RECUPERACION DE LA PERIFERIA Y COMERCIO COLONIAL

Uno de los fenómenos que señalan el nacimiento mismo de la Edad Moderna es el triunfo del Atlántico de los descubrimientos sobre el espacio regresivo del Mediterráneo. En el ámbito hispánico este encogimiento se manifiesta en la marginación de los reinos orientales respecto de las grandes corrientes económicas y políticas impuestas a partir de la hegemonía castellana en la época de los soberanos de la casa de Austria.

Sin embargo, diversos signos anuncian en el área, a partir de los años finales del siglo XVII, un nuevo dina-

mismo, que eclosionará en la expansión del siglo XVIII. Este fenómeno ha sido bautizado como la recuperación de la periferia¹.

Este crecimiento de los reinos periféricos fue una idea asumida por los contemporáneos y por la nueva dinastía borbónica como una realidad innegable. De ahí que la política de fomento de los gobernantes se orientara en Castilla a remediar los efectos de la decadencia mediante la aplicación de fórmulas que parecían haberse revelado eficaces en las tierras mediterráneas, más concretamente en las tierras de la Corona de Aragón: intento de implantación del catastro, inclinación por la enfiteusis como sis-