

EL MERCADO ALGODONERO Y LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL EN CATALUÑA (1780-1790).

Joan Carles Maixé Altés

Uno de los temas más controvertidos en el ámbito de la economía catalana del setecientos ha sido el sector algodonero, sin duda porque se ha considerado siempre íntimamente ligado al desarrollo de la industria moderna. Igualmente los análisis en torno al origen de esta industria han derivado mayoritariamente hacia consideraciones capitalizadas por las vicisitudes del mercado americano. No solo el panorama manufacturero catalán, sino el conjunto de la economía marítima del Principado se ha sesgado hacia la vertiente americana; si echamos un vistazo a la producción realizada en los últimos tiempos veremos que las aportaciones en relación al mercado mediterráneo, al mercado del atlántico europeo o al mercado mediterráneo, al mercado del atlántico europeo o al mercado interior son prácticamente nulas. Creemos que es un momento oportuno para ofrecer nuevos datos en torno a los mercados del algodón y resituarse la coyuntura entre industria y mercado colonial en la etapa inicial de la industrialización catalana (1).

- 1.- Antonio García Baquero ha sido quien más explícitamente desarrolló esta tesis en el I Coloquio de Historia Económica de España con su "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, 1974, pp.268-294. En general los matices a esta problemática ya se ha insinuado en diferentes ocasiones por parte de J. Nadal (cf. *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, 1975, pp. 190 y ss.) y J. Maluquer de Motes (cf. "La historia económica de Cataluña", *Papeles de Economía Española*, n. 20 (1984), pp. 268-280.). Por su parte C. Martínez Shaw ha matizado sus posiciones, aunque insistiendo en que "el comercio americano fue el sector más dinámico de la actividad mercantil del Principado en el siglo XVIII y aun más allá" (cfr. "La Cataluña del siglo XVIII bajo el signo de la expansión", en R. Fernández, ed., *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Villar*, Barcelona, 1985, p. 91. En relación al tema del comercio exterior últimamente tres artículos han abierto camino al estudio de mercados diferentes del colonial, resituando la estructura del comercio catalán: J.C. Maixé, "Cataluña y el comerç mediterrani al set-cents"; J. Morell, "Les relacions comercials de Catalunya amb el nord d'Europa"; y E. Martín Corrales, "El comerç de Catalunya amb els països musulmans al segle XVIII", en *L'Avenç*, n. 108 (1987), pp.9-18, 20-25 y 26-32. Recientemente J.M. Delgado, está aportando nuevos elementos de juicio en torno al origen de la industria algodonera catalana, basándose sobre todo en los fondos documentales de las antiguas corredurías de los precios de las mercancías en el comercio colonial", *XIII Simposio de Análisis Económico*, Barcelona, Septiembre 1988, texto fotocopiado); más específicamente en "La industria algodonera y el mercado americano (1776-1796)", *Manuscrits*, n. 7 (1988), (en prensa); agradezco a su autor el haber podido consultar este artículo antes de su publicación.

En primer lugar justificaremos la acotación cronológica de este trabajo, prácticamente los últimos años del reinado de Carlos III; un periodo, sin embargo, denso en acontecimientos que tendrán amplias repercusiones a nivel económico. Se inicia con el conflicto angloamericano y la guerra con Inglaterra, seguido de la fase postbélica inaugurada con la Paz de Versalles e interrumpida por la crisis colonial de los años 1786-1787; por fin, los últimos años de la década caracterizados por el anuncio de los inminentes conflictos con la Francia republicana. Un conjunto contextualizado por las discutidas implicaciones de la política económica del reformismo de Carlos III y las intervenciones de Florida-Blanca en la etapa siguiente. Formalmente caracteriza una fase que a partir aproximadamente de 1790 registrará transformaciones sucesivas que modificarán la estructura del sector.

El mercado del algodón.

Vamos a analizar el sector algodonero por su base, refiriéndonos en primer lugar a la demanda de esta fibra textil para poder estudiar la estructura de esas importaciones en relación a los mercados suministradores y los intereses comerciales e industriales del Principado.

Disponemos de las siguientes series que nos permiten evaluar el mercado del algodón en este período: las importaciones catalanas de algodón desde los diferentes mercados para el año 1784 (Cuadro II), las importaciones barcelonesas de algodón de Malta de 1783 a 1786 (Cuadro IV), las importaciones barcelonesas de algodón extranjero de 1781 a 1790 (Cuadro III). Estas tablas, producto de los informes que el Administrador de la aduana de Barcelona giraba a los Directores de Rentas del Reino, las combinaremos con los datos que disponemos para el decenio sobre tráfico del puerto de Barcelona (Cuadro I y Apéndice), lo cual nos permitirá acercarnos a la dinámica de los mercados.

Los años de la guerra anglo-americana y la guerra con Inglaterra que inician la serie de entradas en el puerto de Barcelona (Cuadro I), reflejan claramente el escaso volumen el más bajo de todo el periodo tanto para las importaciones de algodón mediterráneo como para las americanas. La guerra con Inglaterra indudablemente produjo una contracción temporal de la producción algodonera catalana que redujo la demanda de materia prima, solamente 11 buques llegan al puerto de Barcelona con algodón, en su mayor parte del mercado mediterráneo. El año 1785 marca el punto álgido de las importaciones algodoneras, el tráfico barcelonés y las importaciones maltesas están perfectamente correlacionadas, coincidiendo con la fase alcista que se inicia a partir de la Paz de Versalles y que acaba con la crisis colonial de los años 1786-87. En general entre 1783 y 1790 puede observarse una estabilización de estas importaciones, que nos remite a una demanda por parte del sector relativamente estable; incluso a pesar de la crisis colonial que no afecta desmesuradamente a la tendencia de estas importaciones. Se constata la autonomía de la industria respecto al mercado americano en estos años, en consonancia con una producción que esta todavía muy ligada a la demanda interna (2).

2.- J.M. Delgado ya se ha pronunciado en este mismo sentido en "La industria algodonera...", art. cit., el fundamento de su análisis procede de la valoración de la producción de indianas por parte de un sector significativo de fabricantes catalanes.

En este contexto las cifras de 1784 insertas en pleno periodo de recuperación post-bélica corresponden a un año para el cual conocemos con bastante exactitud el volumen de las importaciones algodoneras del Principado, por tanto son una referencia válida para evaluar la demanda global catalana de esta fibra textil (Cuadro II):

Algodon hilado.	13.602,1	quintales
Algodon sin pepita.	3.862,8	"
Algodon con pepita.	330,0	"

La demanda de algodón en rama es desproporcionadamente endeble frente al consumo de algodón hilado extranjero realizado por la manufactura catalana. Este es hilo europeo o maltés, reduciéndose a cifras muy bajas la oferta algodонера americana. Exactamente 13.602,1 quintales de algodón hilado absorbe la manufactura catalana, el resto del algodón importado, una vez hilado, no llega al 21,4% del consumo total de ésta. Por tanto, para este año podemos cifrar las necesidades de la manufactura catalana en hilo alrededor de unos 17.293 quintales, mientras que el volumen que representa el algodón americano una vez hilado no supera el 7,5% del consumo total (3). Finalmente podemos precisar que alrededor de un 13,8% del hilo consumido en Cataluña procede de algodón en rama mediterráneo, en gran parte levantino, proporcionado fundamentalmente por la vía del comercio indirecto como veremos más adelante (4).

Barcelona es el centro redistribuidor de algodón por antonomasia, ya que los suministros son básicamente marítimos. Mataró y el tandem S. Feliu de Guíxols-Palamós representan una mínima parte del mercado, aunque un buen punto de acceso para cubrir las necesidades de la manufactura de las comarcas del interior. En este sentido Figueres, Vic, Olot y Puigcerdà através sus importaciones de hilatura confirman una cierta concentración manufacturera en las comarcas nororientales de Cataluña y su acceso al mercado francés por la vía terrestre (5).

Un par de reflexiones nos sugieren las líneas precedentes, en primer lugar el poco peso de las importaciones de América, paradójicamente en un momento en que la normativa del Comercio Libre teóricamente promueve los intercambios con las colonias. Una segunda reflexión surge de una evidencia: la escasa incidencia que, doce años después de su creación, tiene la Compañía de Hilados de Algodón, aunque persista hasta 1792 no rompe la vía tradicional de las importaciones de algodón hilado a través del mercado maltés.

- 3.- He aplicado el factor de conversión: 1 kg. de algodón en rama = 0,90 kg. de algodón hilado utilizado por J. Nadal, *El fracaso...*, p.190, nota 14. Hemos considerado que el despeditado del algodón supone una pérdida en peso del 35% (cf. P. Romeva, *Historia de la industria catalana*, Barcelona, 1952, vol. I, p. 176).
- 4.- Un ejemplo característico de este tráfico lo tenemos en la singladura seguida por la tartana "Las Almas" del patrón catalán Jaume Trebol que en Junio de 1785 llegó a Barcelona procedente de Esmirna y Leva con escala en Marsella portando 41 balas de algodón, 13 de algodón hilado y géneros (AGS, DGR, 2, leg. 432). Sobre la importancia del comercio indirecto con el norte de Africa y el levante otomano: E. Martín Corrales, *El comercio de Barcelona con el Mediterráneo musulmán (1782-1808)*, Barcelona, 1985, tesis de licenciatura; también "El comerç de Catalunya...", art. cit.
- 5.- Efectivamente, en este sentido en un informe del Administrador de la aduana de Barcelona fechado el 19 de Enero de 1791 se insiste en este tema: "Desde el referido año de 1785, se han aumentado algunas Fábricas de Indianas Y Pintados en varios Pueblos de esta Provincia como son Olot, Vique, Manrresa, Villanueva y Mataró, y según tengo entendido prosperan como igualmente otras Fábricas de menor entidad situadas en Lugares pequeños que son muy útiles porque en ellas regularmente se hilan y texen los algodones de América, con poca o ninguna mezcla de los de Malta, o Levant y las Piezas en blanco las conducen a esta capital para que se pinten en estas fabricas", (Archivo General de Simancas, Dirección General de Rentas, 2a Remesa, leg. 809).

Analizando los datos aportados para el conjunto del periodo considerado observamos aspectos de interés. Entre 1783 y 1786 las importaciones de Malta se han estabilizado en torno a una media de 2021 balas anuales, el resto de importaciones desde los puertos mediterráneos se mantienen con idéntico vigor aunque a este nivel el volumen de las mismas no siempre tienen el valor muestral aconsejable (6). Igualmente el número de buques entrados en Barcelona con algodón, a excepción de los años fuertes 1784, 1785 y 1787 con una media de 53 entradas, se mantiene estable alrededor de una media de 30-35 buques anuales. Por el contrario, las importaciones americanas hasta 1790 no son significativas, en ese momento alcanza la cifra de 11.037,25 quintales, valor que solo empieza a insinuarse desde el bienio anterior (Cuadro III). El número de buques con algodón americano se estabiliza desde 1784 en torno a las 13 entradas anuales, antes carecía de significación, teniendo en cuenta el escaso volumen de las partidas transportadas.

Las dos series, tanto la del tráfico portuario barcelonés como la de las importaciones barcelonesas de algodón americano, muestran de forma fehaciente el absoluto dominio del mercado mediterráneo frente al americano. Es a principios de la década de los años 90, tal como hemos apuntado, cuando despunta una nueva inflexión que se decantará claramente a partir de las transformaciones del comercio y la industria ya entrado el siglo XIX. Como señala J.M. Fradera, hasta el periodo 1828-1833 no se afianza un comercio adaptado a las necesidades de la industria algodonera, precisamente cuando las transformaciones del mercado catalán del algodón conecten con el propio crecimiento industrial y el proceso de nacionalización de la hilatura (7).

Podemos concluir que el mercado de algodones extranjeros se mantiene estable y que a partir de 1790 el algodón de procedencia americana cubrirá una parte de la nueva demanda generada por el crecimiento del sector algodonero catalán. Así, la demanda de algodón mediterráneo se muestra muy estable, entre otras cuestiones por el papel que juega el capital mercantil en el ámbito catalán. El aparente fracaso del hilado por la persistencia del comercio de suministro mediterráneo, no es tanto debida a un "problema industrial" pues no olvidemos que 12 años después de su fundación una quinta parte del algodón hilado que consume la manufactura se produce en Cataluña sino el carácter competitivo de la estructura mercantil catalana, que permite un suministro barato de esta materia prima (8). Hay que tener en cuenta dos aspectos preferentemente encarados para comprender esta situación: la competitividad de la oferta maltesa y los costes de la hilatura catalana.

6.- La serie ordenada por mercancías del "Apéndice", elaborada a partir de los estadillos que la aduana de Barcelona remitida semanalmente a la Dirección General de Rentas, cuando cita los volúmenes de mercancía transportada por los navios del comercio que han entrado en el puerto de Barcelona no es exhaustiva. En el caso de los buques del comercio americano sistemáticamente omite la cantidad transportada, para los puertos europeos cita la totalidad del volumen transportado desde Malta, mientras que en el resto de puertos el porcentaje de casos citados es variable, no obstante, incluso en este caso la información adolece de precisión, debido a la confusión que provoca el tipo de unidades (véase Cuadro IV y V).

7.- J.M. Fradera, *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, 1987, p. 53.

8.- Efectivamente es notable la incidencia de la burguesía extranjera en el comercio de importación barcelonés, tanto el abasto de granos como el suministro de materias primas textiles concentran buena parte de la actividad de estos comerciantes; para esta cuestión. J.C. Maixé, "Parentesco y relaciones sociales en el seno de la burguesía barcelonesa. Los extranjeros en la Barcelona de los s. XVII y XVIII", *Manuscrits*, n.6 (1987), p. 171; también, "Catalunya i el comerç mediterrani...", art. cit., p.11.

Analicemos brevemente el carácter de la hilatura catalana; utilizaremos un informe del Administrador de la Aduana de Barcelona Juan José de Oteyza dirigido a los Directores Generales de Rentas en el que hace una valoración del estado de las fábricas del Principado entre 1785 y 1790, dice:

“La fábrica de ilanza de algodones de nuestras americanas está en aumento y se ha extendido esta última manufactura en muchos pueblos de este Principado que carecían de industria.

Establecido esta fábrica una compañía de fabricantes de indianas de esta ciudad y a los principios entregaba los algodones en rama a las ilanderas a quienes pagaba su trabajo, pero en el día se ha extendido tanto que se han dedicado a comprar los citados algodones, y los hilan o los hacen hilar de su cuenta, .

y despues los venden a los fabricantes y haun a la misma Junta que principio el establecimiento; siendo lo mas apreciable que el hilado de los algodones no embaraza o atrasa el de los estambres para las Fabricas de Lanas por que regularmente esta establecido en Pueblos apartados de ellas, y si de nuestras Americas biniesen los Algodones en rama o en pepita en mayores proporciones pudiera llegar el caso de que se fomentase en esta Provincia ilanza en terminos que no fuese necesario el extranjero, pues en la adjunta razon veran VSS. lo que ha venido en los ultimos cuatro años con distinción de cada uno, corta cantidad para la entidad de estas fabricas que en el dia aumentan las Indianas, y no estando como anteriormente el pintado de los lienzos extranjeros por lo que conbendria que en Indias se procurase fomentar la cosecha de los algodones y que se facilitase por todos los medios posibles su embarco para este Principad .”(9).

Lógicamente, la hilatura todavía responde a un esquema preindustrial, industria rural y doméstica, sin embargo hay un problema a nivel de la oferta americana que el informe detecta, que unida a la importancia que hasta 1790 tienen los envíos de algodón con pepita (Cuadro III) supondrá dificultades añadidas y sin duda un importante freno a la competitividad de la hilatura catalana. Por otra parte, J.M. Delgado recientemente nos ha mostrado unas interesantísimas series sobre los plazos de pago pactados en las compras en la Lonja de Barcelona del algodón hilado maltés de 1776 a 1802 (10), en ellas se observa de una forma sistemática la sensibilidad de esta variable a las diferentes coyunturas mercantiles. Es decir, no solo a nivel de precios, sino a través de los costes financieros la fibra maltesa se ofrecía de forma competitiva a la manufactura catalana.

Otro aspecto al cual nos referiremos más adelante viene dado por el mercado de fletes. El coste del transporte mediterráneo y la participación de los catalanes en ese tráfico -sobre todo con el Mediterráneo francés, amén de la dura competencia con los fletes franceses e italianos- abaratada forzosamente el coste de este transporte, haciendo mucho más penosa la introducción de la hilatura en un sector manufacturero que disponía de unos servicios mercantiles mercantiles relativamente baratos. Por la vertiente del comercio americano, hasta que la coyuntura comercial e industrial no cambió, el precio de los fletes atlánticos en los viajes de retorno hacían más rentable el transporte de aquellas mercancías de más alto valor que los algodones coloniales que hasta la última década del siglo no empezaron a llegar sin pepita. Prueba de ello será el papel creciente

9.- AGS,DGS- 4, leg. 809; citado por J.M.Delgado, *Cataluña y el sistema de Libre comercio (1778-1818)*, unas reflexiones sobre las raíces del reformismo económico, Barcelona, 1981, Tesis electoral

10.- J.M.Delgado, "Sobre las fuentes...", art.cit.

del cabotaje catalán en el transporte de algodón colonial desde Málaga, Alicante y Cádiz a partir de esa fecha.

Es decir, la introducción de la hilatura topó con una problemática de costes productivos por parte de la industria frente a la competitiva oferta del capital mercantil. Cuando éstas diferencias vayan cediendo, paulatinamente se incrementará la incidencia del algodón americano. Obviamente, en esta dinámica cobra protagonismo la política de Floridablanca cuando abre al Comercio Libre la región de Venezuela. Favorecerá la llegada de estos algodones al diversificar su comercio. Un elemento técnico que incide positivamente en este comercio es la definitiva introducción del despepitado en origen que reduce en un porcentaje importante el coste del algodón colonial.

Mercados y estructura del tráfico

El tráfico marítimo derivado de la demanda catalana de algodón mediterráneo gira en torno a tres centros proveedores: Marsella, Malta y Génova. Barcelona registra en toda la década un total de 80 buques procedentes de Marsella, prácticamente el 33% del tráfico del algodón mediterráneo. El origen de esta fibra se presta a equívoco, ya que dadas las especiales características de este puerto su origen puede ser colonial, maltés o levantino. Sin embargo no podemos olvidar el fuerte nexo del comercio marsellés con el levante otomano en el siglo XVIII, a pesar del debilitamiento que padece desde 1790 la marina francesa en competencia con la británica por el control de las rutas levantinas y del Mediterráneo occidental (11). Como ya hemos matizado anteriormente una porción importante de la fibra levantina viene por medio de Marsella. Este puerto a lo largo del setecientos es para Barcelona un importante suministrador de grano junto a otros productos como la botada, algún colonial (azúcar y drogas) y géneros textiles europeos.

Malta es el segundo puerto en importancia con 64 salidas con destino Barcelona, sin escalas intermedias, a las que hay que añadir otras 29 con escalas. Globalmente el mercado maltés encabeza el circuito del algodón con el 37% del tráfico. El mayor número de escalas en esta línea se realiza en los puertos sardos de Cagliari y Carloforte (19 escalas), y en menor medida en la Italia meridional y Sicilia (Girgenti y Trapani); tan solo un par de buques recalán en la costa francesa (Marsella y Tolón) y dos más en Mahón en su singladura maltesa. Por tanto el circuito maltés aparece muy ligado a un tráfico directo y especializado en el transporte de algodón.

Por último el puertofranco genovés ocupa el tercer lugar en el flujo de las entradas barcelonesas, 42 buques, el 17% de un tráfico que une en línea directa Génova y Barcelonés con solo excepcionalmente alguna escala en Tolón o Niza. Al igual que Marsella, Génova tiene un marcado carácter redistribuidor, su mercado accede a los centros cerealeros de la Italia meridional y a los mercados levantinos y norafricanos, así como al mercado de los manufacturados centroeuropeos. Lógicamente el algodón solo capitaliza una parte de los intercambios con el litoral liguir, alrededor de un 14% del tráfico total del decenio, que registra un total de 294 buques procedentes de Génova (12).

Un 15% del comercio algodonerero mediterráneo se realiza desde otros puertos, algo menos de la mitad de ese porcentaje por los puertos franceses de Seta (8 embarques), Niza (4 embarques)

11.- M. Alonso, "Un estudio de aplicación de las técnicas informáticas a la investigación histórica. El comercio mediterráneo franco-español a fines del siglo XVIII", *Revista de Historia Moderna*, p. 129. V. Kremmydas, "Quelques aspects de la navigation et des liaisons commerciales en Méditerranée au XVIIIe et au début du XIXe siècle", *Actes du Colloque International d'Histoire. Economies Méditerranéennes: équilibres et intercommunications, XIII-XIX siècles*, vol. I, Atenas, 1985, p. 161.

12.- A lo largo de esta comunicación, las referencias al tráfico del puerto de Barcelona se fundamentan en las citas documentales del Apéndice aunque el listado correspondiente solo menciona los barcos llegados con algodón, de ahí que todas las citas referidas al comercio general de Barcelona no aparezcan convenientemente justificadas en este

y Tolón (4 embarques), estos dos últimos como escalas en algunos casos de Génova, Liorna y Malta. Finalmente, solo el 8% restante se distribuye por puertos españoles. Barcelona recibe 10 buques procedente de Alicante y 4 de la costa Valenciana; desde Baleares se remiten 5 de Mahón y 2 de Mallorca, en su mayor parte reexpediciones maltesas o de las islas italianas.

Se confirma que el acceso al mercado barcelonés del algodón mediterráneo se realiza en una parte importante mediante el comercio directo con Malta pero que el papel de los grandes centros redistribuidores del Mediterráneo occidental juega un notable papel estratégico. La marina catalana controla alrededor de un 20% del conjunto de ese tráfico, aunque de una manera desigual según los mercados.

Efectivamente la línea del algodón marsellés la controlan mitad por mitad las marinas francesa y catalana: 33 buques catalanes y 31 franceses a lo largo de la década; solamente 5 italianos junto a 4 valencianos y 2 de las Islas baleares. La mayor concentración de buques franceses se registra desde mediados de 1787 disputándoles los fletes algodoneros a los catalanes. Si tomamos una referencia global veremos que el comercio de mercancías en general entre Barcelona y Marsella es realizado en una proporción muy semejante por la marina catalana: un 30% de los catalanes frente a un 33% de franceses, la tendencia general se decanta a favor de las marinas del Norte en detrimento de las italianas.

El caso del mercado maltés es radicalmente diferente, la presencia catalana es inexistente, prácticamente el 53% del tráfico son fletes franceses (29 buques), un 40% italianos (13 venecianos y 8 raguseos), el 7% restante está controlado por las marinas atlánticas (3 daneses y 1 inglés). Resulta notable el nulo control del capital mercantil del Principado sobre una línea de suministro fundamental para la industria catalana en esa fase, una muestra más del control de los extranjeros sobre algunos segmentos del comercio barcelonés. Realmente este mercado de fletes es de difícil acceso para la marina catalana, tradicionalmente mucho más ligada al gran cabotaje con Marsella y Génova; al igual que en el caso marsellés, incluso más prematuramente, entre 1781 y 1783 el peso específico de los italianos cede a favor del dominio paulatino de la marina francesa que en 1784 controla buena parte del tráfico con el litoral catalán.

El dominio francés sobre los intercambios con Génova es también claro, el 55% de este tráfico lo controlan los buques franceses, seguidos de los italianos con un 26% (7 buques genoveses, 2 venecianos y 1 de Ragusa), las marinas del Norte un 10% (2 suecos, 1 danés y 1 holandés) y por último dos catalanes y un mallorquín. De todas formas no debemos olvidar que estamos circunscribiendo nuestro análisis al tráfico algodonero, nuestras series nos muestran unos porcentajes más altos de participación de la marina catalana en el tráfico general mediterráneo, en el caso de la ribera genovesa en torno al 15%.

Finalmente en relación al mercado algodonero europeo, los puertos mediterráneos ibéricos tienen una importancia secundaria, incluso en el caso balear, cuyo posible carácter redistribuidor queda ahogado por la potencia de Marsella o Génova y el acceso directo a Malta. Solamente Alicante constituye una notable excepción digna de tratarse más a fondo, recibe una parte del algodón mediterráneo y a la vez veremos que canalizará una parte importante del americano.

Significativamente, la marina catalana accede al mercado algodonero a través del cabotaje que une el levante español con Marsella y la Ribera genovesa, una forma de rentabilizar los costes de transporte sin recurrir a los mercados de origen. En la mayoría de los casos este proceso es

Apéndice. Debido a un problema de espacio y dado que nuestra comunicación se centraba específicamente en el tema algodonero, en este artículo no publicamos las series generales del tráfico barcelonés entre 1780-1800 que tenemos convenientemente informatizadas y que publicaremos de forma más idónea en el futuro. Véase también: J.C. Maixé, "Fonts públiques i fonts privades per a l'estudi de les economies marítimes a la Mediterrània: el cas català", *Estructures comercials i capital mercantil a la Mediterrània s. XVI-XVIII. Problemes metodològics*, Curs d'Història Econòmica, Marzo 1988, Palma de Mallorca (en prensa).

subsidiario del comercio francés, en pugna con la competencia inglesa que monopoliza el puerto de Liorna disputándole el comercio con el levante otomano (13). Sin embargo Malta sigue siendo la principal suministradora de Barcelona por medio de las marinas e intereses foráneos muy competitivos en este sector.

America y los suministros de algodón

Como hemos podido observar al comienzo de este trabajo, entre 1780 y 1790, el puerto de Barcelona, principal receptor de algodones para la manufactura catalana, recibió 353 buques con algodón en rama o hilado de los cuales solo el 28,6% era de procedencia americana. El período que nosotros estamos tratando corresponde precisamente a la fase más débil de ese tráfico que no arrancará hasta los años noventa del siglo, aunque su auténtica incidencia será producto de las coyunturas que se desarrollarán ya en el siglo XIX.

Buques entrados en el puerto de Barcelona con algodón Americano (1780-1790)

	America	Cabotaje
America-Barna	22	-
Cádiz	13	31
Algeciras	-	1
Málaga	7	6
Almeria	1	-
Cartagena	1	-
Alicante	4	15
Total	48	53

Fuente: Idem que Apéndice.

El mercado americano presenta unas características muy especiales, de los 101 barcos entrados en el puerto de Barcelona con algodón colonial, el 47,5%, o sea 48 buques proceden directamente de América, 22 de ellos llegan a Barcelona sin haber realizado ninguna escala en la Península; los 26 restantes han hecho escala mayoritariamente en Cádiz(13) y Málaga(7), seguidos de Alicante, Cartagena y Almería.

Sin embargo, 53 barcos, un 52,5% de los buques que transportan algodón a Barcelona, no participan en la singladura americana, pertenecen al cabotaje que une los puertos andaluces con el Principado, consecuentemente una buena parte de ese algodón es redistribuido desde los puertos andaluces y levantinos. Más de la mitad se carga en Cádiz, sin embargo un porcentaje importante el 28% parte de Alicante y un 11% aproximadamente de Málaga. Destaca el papel que juegan como reexpedidores de productos coloniales sobre todo Málaga y Alicante, este último desde 1783 es el más importante puerto del litoral mediterráneo, después de Cádiz, en el suministro algodonerero a Barcelona con un total de 19 buques. Recordemos que desde su puerto localizamos 10 embarques de algodón Mediterráneo con destino a Barcelona lo que atribuye un

13.- Sobre esta coyuntura véase: U. Tucci, "Liaisons commerciales et mouvement de navires entre la Méditerranée orientale et occidentale (XVe-XIXe siècles)", *Economies Méditerranéennes...*, vol. I, p.8.

papel realmente importante a este puerto en las últimas décadas del siglo XVIII. En este mismo tráfico con Barcelona, Málaga no se incorpora de manera destacada hasta 1786, aunque a partir de esa fecha se intensificará notablemente.

Los puertos expedidores en las Américas son más difícilmente localizables, pues en 29 de los casos se cita genéricamente al continente y solo en 19 casos se especifica algún puerto de partida:

Buenos Aires	3	Martinica	2	Veracruz	3
Cumanà	1	Matanzas	2		
La Habana	5	Montevideo	3		

Destaca por un lado el área del Río de la Plata y por otro el área Antillana y Campeche, reflejándose la poca importancia que para el algodón tiene todavía la zona de Venezuela pese a la remodelación agraria promovida bajo la Intendencia de Caracas, pero que hasta su apertura al Comercio libre en 1789 no dará un progresivo signo exportador.

Hay una diferencia radical entre el tráfico derivado del algodón americano y el generado por el tráfico mediterráneo de esta fibra, en este comercio es abrumadora la presencia de la marina catalana. Los fletes corren por cuenta del comercio del Principado, no hay apenas intromisiones de marinas extranjeras o del comercio de fuera de Cataluña en este transporte. Tan solo en el tráfico procedente de Cádiz cabe citarse la presencia como excepción de tres buques italianos y uno danés.

El conjunto del cabotaje mediterráneo cuando transporta al Principado los productos típicos de Andalucía o Levante, presenta una mayor participación de las marinas valencianas, ibicencas, italianas, etc. Sin embargo cuando se trata de los coloniales la participación catalana es inevitable. Indudablemente los intereses mercantiles del Principado se proyectan hacia el comercio americano.

La producción algodonera.

Las investigaciones realizadas hasta el momento están todavía lejos de responder a una serie de cuestiones como la absorción de que los productos manufacturados catalanes hacen los diferentes mercados: interior, peninsular, colonial y exterior; o los niveles de producción de la industria catalana setecentista, por no citar el problema entre tejidos crudos importados de Europa y la producción autóctona de pintados. En este sentido son numerosos los trabajos que han incidido sobre estos problemas aunque de momento no nos permiten matizar muchos de los aspectos antes considerados. (14) Trataremos simplemente de hacer unas consideraciones a partir de los datos que hemos aportado en torno a las importaciones de materia prima y el papel de la hilatura en Cataluña.

14.- En muchos sentidos la tesis doctoral de J.M. Delgado (cfr. *Cataluña y el sistema de libre comercio (1778-1818); unas reflexiones sobre las raíces del reformismo económico*, Barcelona, 1981) es fundamental para estos temas. Aunque, ciñendonos a la industria, no insistiremos sobre el conjunto de trabajos publicados, nos limitaremos a citar algunos: el artículo pionero de R. Grau y M. Lopez Guallar, "Empresari i capitalista a la manufactura catalana del segle XVIII", *Recerques*, n.4 (1974), pp.19-57; un libro, ya clásico, que aunque centrado en la industrialización decimonónica, contiene abundantes consideraciones sobre el origen de la industria algodonera catalana: J. Nadal, *El fracaso de la Revolución Industrial...*, opus. cit.; por último, A. Sánchez, *Los fabricantes de algodón de Barcelona (1772-1839)*, Lérida, 1987, tesis doctoral inédita. J.M. Delgado (cf. "La industria algodonera...", art. cit.) hace una valoración sobre el tratamiento que ha merecido hasta el presente el tema de los orígenes de la industria algodonera; sus últimas publicaciones a partir del estudio de los libros de los corredores Barceloneses se revelan como piezas clave para el conocimiento de la producción y consumo de textiles.

La producción de tejidos crudos a principios de la década de los 80 en Cataluña era muy desigual. Un ejemplo típico lo constituye la producción de musolinas, absolutamente dependiente de la importación extranjera. Es muy significativo el informe de la Junta Particular de Comercio de Cataluña que se remite a la Dirección de Rentas el 24 de Marzo de 1781 informando sobre el tema a instancias del Barón de la Linde:

“Que de Fábricas de Musolinas propiamente tales, no las hay en esta ciudad, ni en su Corregimto. pues aunque algunos Texedores y Fabricantes de Indianas tienen algunos telares de esta clase de tejidos son los mas de ellos tan ordinarios, qe. en vez de Musolina deven con maior razon nombrarse Blavetes de cuió nombre se usa para el despacho de todos en esta RI. Adua a mas de que silendo mui reducido el numero que se aplican en este ramo y no hallandose los mas de sus Dueños con las facultades, y caudales para subvenir a los crecidos gastos de un establecimiento. de esta especie, son pocos los telares que hay corrientes, sin apariencia de aumentarse su número, ni de llevarse a la perfección que convendría tan importante ramo de industria a menos que para fomentarlo, y mejorarlo se lograrse, mediante un poderoso estímulo empeñar en el a sugetos cuió caudal y aptitud les constituiese en estado de vencer los muchos osbtaculos y dificultades que a primera vista se presentan.”(15)

Las conclusiones son claras: carencia de una producción autóctona de tejidos finos de algodón, que si se fabrican son de ínfima calidad; e insuficiencia de los capitales que se dedican a este ramo. El sistema productivo pertenece más al ámbito del tejedor artesano que no al establecimiento fabril. Enumeramos a continuación el número de telares establecidos en el corregimiento de Barcelona y el nombre de sus propietarios(16):

Gaspar Soler	3	telares	Antonio Marimon	3	telares
Manuel Jorge	5	"	Josef Fages	4	"
Antonio Pomgem	1	"	Nasario Mir	4	"
Ramon Daufi	6	"	Francisco Teixidor	1	"
Josef Francos	5	"	Josef Torres	4	"
J. Bta. Causell	4	"	Mariano Puig-		
Alejos Buscalla	1	"	Salvador Plà	2	"

Un total de 43 telares, cantidad poco importante para la concentración textil barcelonesa; y entre sus propietarios varios nombres conocidos en el mundo de las empresas de indianas y pintados, pero como norma general una automatización del sector.

Diferente es la situación en las fábricas de indianas y de lienzos pintados que hacia 1785 eran muy numerosas en el área barcelonesa; sin embargo todos los informes administrativos coinciden en la poca solidez de algunos de estos establecimientos y las deficiencias financieras que hizo que muchos de ellos quebraran, de tal forma que hacia 1790 solo permanecían aquellos que manifestaron mayor solvencia o que introdujeron reformas convenientemente. Este proceso de saneamiento, a costa de disminuir el número de empresas barcelonesas, no implicó disminución de la producción. Es decir en la primera mitad de la década se registra un crecimiento ligado a la aparición de pequeños talleres con poco crédito que se unen a los establecimientos tradicionalmente más solventes y asentados; sin embargo, muchos de los nuevos no resistiran las coyunturas críticas de la segunda mitad de la década.

15.- AGS, DGR-2, leg. 785.

16.- Ibidem.

Aunque por otro lado a partir de 1785 se da una fase de crecimiento de los núcleos fabriles de Olot, Vic, Manresa, Villanueva y Mataró, y una diversificación territorial a base de pequeños núcleos rurales de hilado y tejido que abastecen el mercado de pintados barcelonés.(17) Este crecimiento resulta difícil entenderlo si no es por el mercado catalán y peninsular y en un último término el colonial:

“...pero no por esto se trabaja menos pues se advierte que el despacho de dichos textiles y pintados es el mismo a corta diferencia que entonces, tanto para el consumo de este Principado como para lo interior al Reino, y con destino a los puertos avilitados de Indias.”(18)

El crecimiento que relatan los diversos informes, se realiza a pesar de la crisis colonial de los años 1786-1787 lo que forzosamente da protagonismo a la demanda interna y al mercado peninsular. En esta década puede observarse un saneamiento del núcleo barcelonés de pintados e indianas y el despegue descentralizado en las comarcas desarrolladas del Principado, junto a la difusión de puntos rurales de hilatura y tejido.

A modo de reflexión final, podríamos concluir que la década 1780-1790, muestra el débil enraizamiento del sector algodonero catalán en el mercado americano. Este fenómeno es constatable tanto desde el punto de vista de la oferta americana de algodón como desde el lado de la demanda colonial de textiles, aun muy lejos de responder a la integración entre industria metropolitana y mercado colonial que caracterizará la evolución de la economía catalana ya entrado el siglo XIX.

El mercado algodonero está dominado por los suministros mediterráneos, fibra maltesa y levantina, fundamentalmente hilada; una prueba evidente de la debilidad de la hilatura catalana, una infraestructura productiva que todavía no es competitiva frente a la oferta exterior.

Por su parte la producción de tejidos de algodón, sufre un proceso de reconversión. Saneamiento del núcleo barcelonés y crecimiento de otros centros en zonas desarrolladas del Principado, junto a una importante oferta rural en el ámbito del hilado y el tejido ligada desde 1790 a la oferta americana. Sin embargo estos cambios están mucho más relacionados con las vicisitudes del mercado interior que con el mercado colonial, cuyas crisis en la segunda mitad de la década afectan muy poco a la producción catalana.

17.- AGS, DGR-2, leg. 809.

18.- Ibidem.

Cuadro I

Buques entrados en el puerto de Barcelona con algodón. 1780-1790

Año	algodón americano	algodón extranjero	% con algodón extranjero	Total
1781	3	8	72,73	11
1782	1	15	93,75	16
1783	6	27	81,82	33
1784	15	38	71,70	53
1785	13	51	79,69	64
1786	10	20	66,67	30
1787	12	30	71,43	42
1788	12	25	67,57	37
1789	16	19	54,29	35
1790	13	19	59,38	32
Totales	101	252	71,39	353

Fuente: Elaboracion propia mediante tratamiento informático de:
AGS, DGR-2, leg. 432 a 437, 785 a 795 y 800 a 807.

Cuadro II

Importaciones catalanas de algodón. 1784. (quintales cast.)

Aduana	Americano				Extranjero			
	c.p.	s.p.	hilado	Total	c.p.	s.p.	hilado	Total
Barcelona	330	1200	4.80	1534,8	-	2662.8	13372,0	16034.1
Mataró	-	-	-	-	-	-	72,67	72,67
S. Feliu G.	-	-	-	-	-	-	42,83	42,83
Palamos	-	-	-	-	-	-	11,75	11,75
Olot	-	-	-	-	-	-	31,40	31,40
Figueras	-	-	-	-	-	-	0,39	0,39
Puigcerda	-	-	-	-	-	-	66,21	66,21
Totales	330	1200	4,80	1534,8	-	-	13597,3	16269,3

Fuente: AGS, DGR (2a Rem.), leg. 433

Cuadro III

Importaciones Barcelonesas de Algodón Americano (qles cast.)

Año	c.p.	s.p.	hilado	total
1783	-	2239	46	2285
1784	330	1200	4,80	1543,80
*1785	456,25	2579,75	-	3036
*1786	335	417,50	-	752,50
1787	369,50	417,50	-	954
1788	2676,50	1370,75	-	4047,25
1789	8138,25	1032,25	-	9170,50
1790	5013,50	6023,75	-	11037,25

Fuente: AGS, DGR (2a Rem.), leg. 432, 433 y 809.

*Para estos dos años: J.M. Delgado, *Cataluña y el sistema de libre comercio (1778-1818): una reflexión sobre las raíces del reformismo económico*, tesis doctoral inédita, Barcelona, 1981, vol. I, p. 416 y 418.

Cuadro IV

Importaciones Barcelonesas de algodón de malta

1783	2.040 balas, 111 cajas
1784	1.803 balas, 42 cajas
1785	2.323 balas, 14 cajas, 27 cajones
1786	1.918 balas, 77 cajas

Fuente: Elaboración propia a partir del listado del Apéndice.

Cuadro V

Importaciones Barcelonesas de algodón extranjero

Año	Balas	Cajas	Otros	* %
1781	316	-	1 poción	25
1783	2.094	130	200 quarteras	59,2
1784	2.306	42	-	73,7
1785	3.034	14	27 cajones	64,7
1786	1.918	77	-	55
1787	232	2	-	10
1790	108	4	1521 sacos	15,7

* Porcentaje de desembarque en los que se citan los volúmenes de algodón transportado.

Fuente: Elaboración propia a partir del listado del Apéndice.

NUMERACION	FECHA	CANTIDAD	PROCEDECIA	DESTINO	BANDERA	BUQUE
ALG0001	01/14/81	-	GENOVA	-----	HOLANDESA	BERGANTIN
ALG0001	02/04/81	-	MARSELLA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0001	02/08/81	-	MALTA	-----	DANESA	BERGANTIN
ALG0001	02/15/81	-	MALTA	-----	ITALIANA	BERGANTIN
ALG0001	04/22/81	-	MALTA	-----	ITALIANA	BERGANTIN
ALG0001	03/12/81	-	ALGECIRAS	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	08/19/81	-	CADIZ=BUENOS AIRES	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	09/16/81	316-BALAS	-----	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	11/19/81	-	MALTA	-----	DANESA	NAVIO
ALG0001	11/25/81	1-PORCION	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALG0001	12/02/81	-	AMERICA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALG0001	01/12/82	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0001	01/15/82	-	MARSELLA=MALTA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	02/24/82	-	GENOVA	-----	ITALIANA	PINGUE
ALG0001	03/03/82	-	MALTA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0001	03/03/82	-	MALTA	-----	ITALIANA	NAVIO
ALG0001	03/17/82	-	MALTA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0001	03/17/82	-	MALTA	-----	ITALIANA	NAVIO
ALG0001	04/07/82	-	MARSELLA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	04/21/82	-	MARSELLA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	04/16/82	-	MALTA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	04/16/82	-	MALTA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	04/30/82	-	MARSELLA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	05/15/82	-	MALTA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	07/15/82	-	LA HABANA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	12/08/82	-	MALTA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0001	12/29/82	-	MARSELLA	-----	ITALIANA	NAVIO
ALG0001	02/05/83	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALG0001	03/21/83	432-BALAS	MALTA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	03/21/83	510-BALAS	MALTA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	04/11/83	-	CETTE	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALG0001	04/11/83	-	MALTA	-----	ITALIANA	CHECCIA
ALG0001	05/02/83	474-BALAS	MALTA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	05/02/83	27-CAJAS	MALTA	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	06/13/83	-	GENOVA	-----	SUECA	BERGANTIN
ALG0001	07/04/83	-	GENOVA	-----	SUECA	BERGANTIN
ALG0001	07/04/83	12-CAJAS	MALTA	-----	DANESA	NAVIO
ALG0001	07/18/83	27-CAJAS	MALTA	-----	VENECIANA	POLACRA
ALG0001	07/18/83	6-BALAS	GENOVA	-----	DANESA	DOGUER
ALG0001	07/25/83	19-CAJAS	GENOVA	-----	ITALIANA	NAVIO
ALG0001	08/29/83	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0001	09/19/83	200-CUARTERAS	GENOVA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0001	10/10/83	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0001	10/17/83	48-BALAS	MARSELLA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALG0001	10/17/83	-	CETTE	-----	ESPAÑOLA	FALUGA
ALG0001	10/24/83	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	GANGUIL
ALG0001	11/01/83	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	11/01/83	-	AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	11/07/83	-	CABO FRANCES	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	11/16/83	-	LA HABANA	-----	ESPAÑOLA	POLACA
ALG0001	11/21/83	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	11/28/83	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0001	11/28/83	16-CAJAS	MALTA	-----	ITALIANA	BERGANTIN
ALG0001	11/28/83	330-BALAS	MALTA	-----	ITALIANA	BERGANTIN
ALG0001	11/28/83	246-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	11/28/83	24-CAJAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	12/05/83	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LAUD
ALG0001	12/19/83	48-BALAS	MALTA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0001	12/19/83	3-CAJAS	MALTA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0001	12/19/83	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	01/23/84	-	CADIZ	-----	DANESA	BERGANTIN
ALG0001	03/19/84	94-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA

OPERACION	FECHA	CANTIDAD	PROCEDENCIA	DESTINO	BANDERA	BUQUE
ALG0001	02/10/84	12-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0002	02/10/84	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0003	03/10/84	313-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0004	04/10/84	5-BALAS	GENOVA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0005	04/20/84	25-PACAS	CADIZ	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0006	04/23/84	-	CADIZ	-----	RAGUSEA	NAVIO
ALG0007	04/23/84	30-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0008	04/24/84	137-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALG0009	04/20/84	10-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALG0010	05/07/84	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0011	05/14/84	75-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0012	05/14/84	31-BALAS	AGDE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0013	05/14/84	34-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0014	05/21/84	40-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	GOLETA
ALG0015	05/21/84	31-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	GOLETA
ALG0016	05/28/84	21-BALAS	NIZA-LIORNIA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0017	05/26/84	-	MONTEVIDEO	-----	ESPAÑOLA	PINGUE
ALG0018	06/04/84	40-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0019	06/04/84	36-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0020	06/04/84	73-BALAS	MARSELLA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALG0021	06/11/84	13-CAJAS	MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0022	06/11/84	372-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0023	06/11/84	63-BALAS	MALTA	-----	ITALIANA	NAVIO
ALG0024	06/11/84	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	PINGUE
ALG0025	06/11/84	7-CAJAS	MALTA	-----	ITALIANA	NAVIO
ALG0026	06/11/84	67-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0027	06/25/84	36-BALAS	MARSELLA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALG0028	07/02/84	26-BALAS	MARSELLA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALG0029	07/02/84	157-BALAS	LA MARTINICA	MARSELLA	FRANCESA	POLACA
ALG0030	07/02/84	27-PACAS	LA HABANA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0031	07/02/84	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0032	07/14/84	-	CRISTINA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALG0033	08/02/84	300-BALAS	MALTA	-----	RAGUSEO	NAVIO
ALG0034	08/02/84	-	LA HABANA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0035	08/10/84	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0036	10/01/84	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0037	10/05/84	-	CARTAGENA	-----	ESPAÑOLA	JAVEQUE
ALG0038	10/15/84	-	GENOVA	-----	ITALIANA	PINGUE
ALG0039	10/22/84	-	CADIZ	-----	ITALIANA	PAQUEBOTE
ALG0040	10/22/84	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	TARTANA
ALG0041	10/27/84	-	GENOVA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALG0042	11/05/84	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	POLACA
ALG0043	11/12/84	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0044	11/12/84	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0045	11/12/84	-	CADIZ-LIBIZA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0046	11/19/84	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	JAVEQUE
ALG0047	12/03/84	120-BALAS	MALTA	-----	ITALIANA	POLACA
ALG0048	12/17/84	301-PACAS	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	FRAGATA
ALG0049	12/17/84	5-BALAS	SETTE-AGDE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0050	12/17/84	40-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0051	12/24/84	321-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0052	01/01/85	12-PACAS	ALICANTE-MONTEVIDEO	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0053	01/01/85	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0054	01/01/85	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0055	01/14/85	-	ALICANTE	-----	ITALIANA	BERGANTIN
ALG0056	01/14/85	3-CAJAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA

MERCANCIA	FECHA	CANTIDAD	PROCEDECENCIA	DESTINO	BANDERA	BUQUE
ALGODON	01/11/85	327-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	01/21/85	22-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	01/28/85	-	GENOVA=NIZA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALGODON	02/04/85	-	AMERICA	-----	ESPAÑOLA	PAQUEBOTE
ALGODON	02/04/85	83-PAGAS	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	PINGUE
ALGODON	02/11/85	214-BALAS	MALTA	-----	ITALIANA	POLACA
ALGODON	02/11/85	37-BALAS	GENOVA	-----	ITALIANA	POLACA
ALGODON	02/25/85	26-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	03/11/85	40-BALAS	GENOVA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALGODON	03/18/85	-	AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALGODON	03/18/85	-	MALTA=CABLIARI	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	03/18/85	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	04/08/85	131-BALAS	GENOVA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	04/15/85	40-BALAS	GENOVA=MALTA	-----	FRANCESA	PINGUE
ALGODON	04/15/85	-	MALTA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALGODON	04/15/85	112-BALAS	GENOVA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALGODON	04/22/85	357-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	04/22/85	-	GENOVA	-----	FRANCESA	GANGUIL
ALGODON	04/22/85	-	GENOVA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	04/29/85	-	AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALGODON	05/16/85	213-BALAS	MALTA=CERDENA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	05/18/85	40-BALAS	SETTE	-----	FRANCESA	GOLETA
ALGODON	05/20/85	76-PAGAS	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	06/03/85	-	BUENOS AIRES	-----	ESPAÑOLA	NAVID
ALGODON	06/03/85	-	LA HABANA	-----	ESPAÑOLA	POLACA
ALGODON	06/18/85	-	MONTVIDEO	-----	ESPAÑOLA	POLACA
ALGODON	06/18/85	-	GENOVA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	06/18/85	-	GENOVA	-----	ITALIANA	PINGUE
ALGODON	06/17/85	41-BALAS	MARSELLA=SIIRIYA=LEVA	-----	ESPAÑOLA	TARTANA
ALGODON	06/24/85	14-BALAS	GENOVA	-----	ITALIANA	POLACA
ALGODON	06/24/85	-	GENOVA	-----	ITALIANA	POLACA
ALGODON	07/15/85	-	GENOVA	-----	ITALIANA	PINGUE
ALGODON	07/27/85	31-BALAS	GENOVA	-----	ITALIANA	PINGUE
ALGODON	08/05/85	4-CAJAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	08/05/85	463-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	08/05/85	17-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	TARTANA
ALGODON	08/05/85	2-BALAS	GENOVA	-----	FRANCESA	PINGUE
ALGODON	08/05/85	7-CAJAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	08/05/85	120-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	08/02/85	50-BALAS	GENOVA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	08/02/85	50-BALAS	GENOVA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	08/02/85	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	08/02/85	-	STA. MARTA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON	08/30/85	15-BALAS	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CAVARIO
ALGODON	10/07/85	5-BALAS	MALLORCA=MALTA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	10/07/85	345-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	10/14/85	-	NIZA	-----	ESPAÑOLA	CAVARIO
ALGODON	10/21/85	-	GIRGENTI=MALTA=SICIL	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	10/29/85	4-BALAS	ESTOWA	-----	FRANCESA	PINGUE
ALGODON	11/12/85	27-CALONES	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	11/13/85	101-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	12/02/85	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CAVARIO
ALGODON	12/07/85	10-BALAS	GENOVA	-----	FRANCESA	PINGUE
ALGODON	12/09/85	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	12/23/85	-	MARSA=SIICILIA	-----	MALTESA	POLACA
ALGODON	12/29/85	-	CERDENA	-----	FRANCESA	POLACA

DEFICIENCIA	FECHA	CANTIDAD	PROCEDENCIA	DESTINO	BANDERA	BUQUE
ALG0001	12/30/85	-	CERDERA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	02/03/86	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	FRAGATA
ALG0001	02/10/86	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0001	02/13/86	163-CAJAS	BURCAU DE SANTI=MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	02/17/86	11-CAJAS	BURCAU DE SANTI=MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	02/24/86	4-CAJAS	TRAPANI=MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	02/24/86	409-BALAS	TRAPANI=MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	04/03/86	-	ALICANTE=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	04/17/86	18-CAJAS	MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	04/07/86	274-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	05/05/86	-	CADIZ=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	05/05/86	-	MALAGA=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	05/12/86	20-CAJAS	MALTA	-----	FRANCESA	PINGUE
ALG0001	05/12/86	240-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	PINGUE
ALG0001	05/26/86	24-CAJAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	05/26/86	162-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	06/09/86	-	AMERIA=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALG0001	07/21/86	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0001	07/28/86	-	MALTA	-----	FRANCESA	POLACRA
ALG0001	07/28/86	-	MALAGA=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALG0001	07/28/86	-	MALAGA=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	07/01/86	-	GENOVA	-----	FRANCESA	POLACA
ALG0001	10/06/86	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0001	10/20/86	-	CASLIARI	-----	FRANCESA	POLACRA
ALG0001	10/20/86	-	GENOVA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALG0001	10/20/86	-	GENOVA	-----	FRANCESA	POLACRA
ALG0001	10/26/86	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALG0001	11/23/86	-	CERDERA=MALTA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALG0001	12/14/86	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	FRAGATA
ALG0001	12/20/86	-	GENOVA	-----	FRANCESA	PINGUE
ALG0001	01/05/87	-	TOLON	-----	ITALIANA	POLACRA
ALG0001	01/26/87	-	MALTA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALG0001	02/03/87	-	MALTA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALG0001	02/23/87	32-BALAS	ANCONA=MALTA	-----	ITALIANA	NAVIO
ALG0001	02/23/87	2-CAJAS	ANCONA=MALTA	-----	ITALIANA	NAVIO
ALG0001	02/23/87	300-BALAS	MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	03/02/87	-	CETTE	-----	ESPAÑOLA	LAUD
ALG0001	03/16/87	-	TOLON=GENOVA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	03/16/87	-	MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	03/16/87	-	PARON=CASLIARI	-----	FRANCESA	POLACRA
ALG0001	03/30/87	-	ALICANTE=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALG0001	04/13/87	-	CARTAGENA=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALG0001	04/20/87	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALG0001	05/11/87	-	CARLOFORTE=MALTA	-----	ITALIANA	BERGANTIN
ALG0001	05/11/87	-	GENOVA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALG0001	06/08/87	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0001	06/15/87	-	CADIZ=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	06/15/87	-	CADIZ=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	06/15/87	-	CARLOFORTE=MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	06/29/87	-	GENOVA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	06/29/87	-	GENOVA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALG0001	07/06/87	-	CADIZ=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALG0001	07/06/87	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALG0001	07/13/87	-	TORREBLANCA	-----	ESPAÑOLA	LAUD
ALG0001	07/27/87	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALG0001	07/27/87	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO

MERCADES	FECHA	CANTIDAD	PROCEDENCIA	DESTINO	BANDERA	BUQUE
ALGODON	08/10/87	-	GENOVA	-----	FRANCESA	PINGUE
ALGODON	08/10/87	-	MATANZAS	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON	08/10/87	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	TARTANA
ALGODON	08/10/87	-	GENOVA	-----	ITALIANA	PINGUE
ALGODON	08/10/87	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	08/10/87	-	CAGLIARI-MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	08/10/87	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON	08/07/87	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	08/07/87	-	IBIZA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALGODON	08/04/87	-	CARLOFORTE-MALTA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	10/05/87	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	11/16/87	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	11/16/87	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	12/14/87	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	12/24/87	-	CARLOFORTE-MALTA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	12/28/87	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALGODON	01/09/88	-		-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	02/01/88	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	02/02/88	-	CAGLIARI-MALTA	-----	DANESA	BERGANTIN
ALGODON	02/07/88	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	FRAGATA
ALGODON	02/14/88	-	TOLON-MALTA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	03/03/88	-	VERA CRUZ	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON	03/10/88	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	03/15/88	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	PINGUE
ALGODON	03/16/88	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON	03/21/88	-	CADIZ(REGISTRO)	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALGODON	04/15/88	-	CAGLIARI	-----	ITALIANA	BERGANTIN
ALGODON	04/15/88	-	GENOVA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	05/19/88	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	05/24/88	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON	05/24/88	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	LAUD
ALGODON	05/26/88	-	CARLOFORTE-MALTA	-----	FRANCESA	BOMBARDA
ALGODON	05/31/88	-	VALENCIA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	06/20/88	-	MALAGA	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON	06/26/88	-	MALAGA	-----	SUECA	BERGANTIN
ALGODON	06/26/88	-	CADIZ=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALGODON	06/29/88	-	CARLOFORTE-MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	08/03/88	-	GENOVA	-----	ESPAÑOLA	CANARIO
ALGODON	08/03/88	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	08/10/88	-	ALICANTE=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	FRAGATA
ALGODON	09/03/88	-	CULLERA	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALGODON	09/07/88	-	VALENCIA	-----	ESPAÑOLA	LONDRO
ALGODON	09/10/88	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	POLACA
ALGODON	09/26/88	-	GENOVA	-----	ESPAÑOLA	LAUD
ALGODON	10/14/88	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	10/19/88	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	10/23/88	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	11/24/88	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	TARTANA
ALGODON	12/01/88	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	12/01/88	-	MARSELLA	-----	ESPAÑOLA	BALANDRA
ALGODON	12/03/88	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	12/07/88	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	POLACA
ALGODON	01/11/89	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	01/26/89	-	VERA CRUZ	-----	ESPAÑOLA	SAETIA
ALGODON	02/13/89	-	MATANZAS	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON	02/14/89	-	MALAGA=AMERICA	-----	ESPAÑOLA	PODQUEBOT

MERCANCIA	FECHA	CANTIDAD	PROCEDECENCIA	DESTINO	BANDERA	BUQUE
ALGODON	02/18/89	-	MALAGA=AMERICA	-----	ESPAROLA	BERGANTIN
ALGODON	02/20/89	-	CADIZ	-----	ESPAROLA	SAETIA
ALGODON	03/04/89	-	MARSELLA	-----	ESPAROLA	CANARIO
ALGODON	03/04/89	-	MARSELLA	-----	ESPAROLA	BERGANTIN
ALGODON	03/04/89	-	MARSELLA	-----	ESPAROLA	JAVEQUE
ALGODON	03/12/89	-	VERA CRUZ	-----	ESPAROLA	FRAGATA
ALGODON	03/21/89	-	MARSELLA	-----	ESPAROLA	JAVEQUE
ALGODON	03/25/89	-	ALICANTE	-----	ESPAROLA	POLACA
ALGODON	04/14/89	-	CARLOFORTE	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	04/15/89	-	CARLOFORTE	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	04/22/89	-	MALAGA=AMERICA	-----	ESPAROLA	BERGANTIN
ALGODON	05/09/89	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	05/16/89	-	MARSELLA	-----	ESPAROLA	CANARIO
ALGODON	05/16/89	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	06/05/89	-	CADIZ=AMERICA	-----	ESPAROLA	BERGANTIN
ALGODON	06/15/89	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	06/22/89	-	CADIZ=AMERICA	-----	ESPAROLA	BERGANTIN
ALGODON	07/06/89	-	MARSELLA	-----	ESPAROLA	GOLETA
ALGODON	07/06/89	-	MALAGA	-----	ESPAROLA	BALANDRA
ALGODON	07/08/89	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	07/14/89	-	CADIZ	-----	ESPAROLA	FRAGATA
ALGODON	07/18/89	-	MARSELLA	-----	ESPAROLA	CANARIO
ALGODON	07/24/89	-	CADIZ	-----	ESPAROLA	POLACA
ALGODON	08/22/89	-	NIZA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	08/06/89	-	CADIZ	-----	ESPAROLA	LONDRO
ALGODON	08/08/89	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	08/22/89	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	08/23/89	-	CADIZ (REGISTRO)	-----	ESPAROLA	POLACA
ALGODON	08/25/89	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	10/04/89	-	ALICANTE	-----	ESPAROLA	SAETIA
ALGODON	11/05/89	-	IBIZA	-----	ESPAROLA	JAVEQUE
ALGODON	12/16/89	-	ALICANTE	-----	ESPAROLA	LONDRO
ALGODON	01/04/90	-	MARSELLA	-----	ESPAROLA	CANARIO
ALGODON	01/09/90	-	TOLON	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	01/19/90	-	CARLOFORTE	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	01/30/90	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	02/11/90	-	CADIZ	-----	ESPAROLA	LONDRO
ALGODON	02/19/90	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	02/23/90	-	CADIZ	-----	ESPAROLA	POLACA
ALGODON	02/28/90	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	03/02/90	-	MALAGA	-----	ESPAROLA	POLACA
ALGODON	03/03/90	-	CADIZ	-----	ESPAROLA	POLACA
ALGODON	03/26/90	-	MALLORCA	-----	ESPAROLA	TARTANA
ALGODON	03/29/90	4-CAJAS	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	04/11/90	-	MALAGA	-----	ESPAROLA	POLACA
ALGODON	04/25/90	-	MALAGA (REGISTRO)	-----	ESPAROLA	BERGANTIN
ALGODON	04/28/90	152-SACOS	MALTA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	04/29/90	-	CADIZ	-----	ESPAROLA	SAETIA
ALGODON	04/30/90	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	04/30/90	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	POLACA
ALGODON	05/07/90	-	MALAGA	-----	ESPAROLA	SAETIA
ALGODON	06/10/90	-	MALLORCA=CADIZ	-----	ESPAROLA	FRAGATA
ALGODON	06/18/90	-	CADIZ (REGISTRO)	-----	ESPAROLA	POLACA
ALGODON	07/02/90	-	MALTA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	07/16/90	-	CADIZ (REGISTRO)	-----	ESPAROLA	POLACRA
ALGODON	07/30/90	-	NIZA	-----	FRANCESA	TARTANA

MERCANCIAS INTRODUCIDAS EN EL PUERTO DE BARCELONA

Pag: 7

MERCANCIA	FECHA	CANTIDAD	PROCEDENCIA	DESTINO	BANDERA	BUQUE
ALGODON	07/31/90	108-BALAS	TORRE DE S. PEDRO=MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	09/05/90	-	MARSELLA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	08/05/90	-	GENOVA	-----	FRANCESA	TARTANA
ALGODON	09/06/90	-	CADIZ	-----	ESPAÑOLA	POLACA
ALGODON	09/12/90	-	MALTA	-----	FRANCESA	BERGANTIN
ALGODON	09/12/90	-	MALTA	-----	FRANCESA	BOMBARDA
ALGODON	09/12/90	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	JAVEQUE
ALGODON	09/19/90	-	BUENOS AIRES	-----	ESPAÑOLA	BERGANTIN
ALGODON HILADO	05/13/85	14-BALAS	SETTE	-----	FRANCESA	GOLETA
ALGODON HILADO	06/17/85	13-BALAS	MARSELLA=SMIRNA=LEVA	-----	ESPAÑOLA	TARTANA
ALGODON SIN PEPITA	02/10/86	-	ALICANTE	-----	ESPAÑOLA	SAETIA