

## EL COMERCIO COLONIAL DE CATALUÑA EN LA ÉPOCA DE CARLOS III: DEL SISTEMA DE PUERTO ÚNICO AL COMERCIO LIBRE. APORTACIONES Y DEBATES.

José María Oliva Melgar

Al avanzar el siglo, la América hispana era una realidad cada vez más próxima para Cataluña en la medida en que las colonias españolas suponían un mercado añadido y una fuente de suministro de productos muy adecuados para el comercio catalán con otros ámbitos. La cronología de esta corriente comercial, junto a otras promovidas también por la eficiencia del principado, se inscribe plenamente en el proceso general de crecimiento económico catalán que, en la segunda mitad del siglo, ya ha madurado lo suficiente como para recoger los frutos de décadas de preparación. Y, viceversa, ahora es cuando la contribución del comercio colonial comienza a ser significativa en el crecimiento económico general de Cataluña.

En cierta manera, estas ideas ya estaban presentes en la obras clásicas sobre el comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII (1). Sin embargo, ha sido en los últimos 30 años cuando nuestros conocimientos sobre el intercambio entre Cataluña y América se han ampliado de forma notable. La fundamentación de nuevas perspectivas, mucho más centradas en los aspectos económicos y sociales, en especial gracias a J. Vicens Vives y a P. Vilar, ha sido una de las aportaciones más importantes de la historiografía de la últimas décadas. Para J. Vives, el siglo XVIII es, sobre todo, un siglo de crecimiento económico dirigido por una primera burguesía que, una vez sentadas las bases para el nacimiento de la Cataluña industrial del XIX, entregará el relevo a la que sería ya la tercera generación burguesa, la de la revolución industrial y el capitalismo (2). Ahora bien, la renovación más completa y profunda es obra de P. Vilar, a quien debemos, sobre todo, una propuesta explicativa global sobre el modelo de crecimiento económico de Cataluña en el siglo XVIII, en el que el comercio colonial adquiriría un importante papel (3).

- 1.- A. Ruiz, *Historia de la real Junta de Comercio de Barcelona (1758 a 1847)*, Barcelona, 1919; F. Rahola, *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*, Barcelona, 1931; J. Carrera Pujal, *Historia Política y Económica de Cataluña. Siglos XVI al XVIII*, Barcelona, 1943-47, y *La Lonja del Mar y los Cuerpos de Comercio de Barcelona*, Barcelona, 1958.
- 2.- J. Vicens Vives, "Coyuntura económica y reformismo burgués", en *Estudios de Historia Moderna*, IV (1954), pp. 351-391, y *Industrials i polítics del segle XIX*, Barcelona, 1958.
- 3.- P. Vilar, *Catalunya dins l'Espanya moderna. Recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals*, Barcelona 1964-68, esp. vol. IV. También, "La Catalunya industrial: reflexions sobre arrencada i sobre un estí", *Reçerques*, n. 3 (1974), pp. 1-22.

Ambos contribuyeron al desmantelamiento de uno de los mitos más arraigados de la historiografía romántico-nacionalista catalana, el de la exclusión de los catalanes de América. El hecho de que los comerciantes del Principado llevaran a cabo negocios coloniales mucho antes de que la legislación fuese objeto de modificaciones sustanciales testimonia que su reducida comparecencia en la Carrera de Indias durante los dos primeros siglos se debió sobre todo a la debilidad estructural de la economía catalana, incapaz todavía de aprovechar de forma directa las ventajas de tráfico colonial. Su modesto papel, que de todas formas siempre es constatable, se comprende en el contexto de una economía deprimida y de un tráfico por los poderosos cargadores andaluces, vascos, castellanos y, sobre todo, extranjeros, (4).

A partir de estos nuevos fundamentos, el cambio se ha visto jalonado por importantes avances. En 1969, un artículo de V. Vázquez de Prada (5) inició una línea de investigación en el Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Barcelona que continúa dando fruto hoy día. C. Martínez Shaw, con una importante y esclarecedora investigación, estableció las verdaderas dimensiones alcanzadas por el comercio de Cataluña con América ya en la primera mitad del siglo XVIII (6). Yo mismo continué la senda al ocuparme de la década que precedieron a la época del llamado "Libre Comercio", emergiendo en ellas la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias como un acontecimiento singular (7). Por su parte, J.M. Delgado ha dedicado parte de sus numerosas investigaciones a penetrar en la actividad colonial catalana posterior a 1778 (8).

Como es bien sabido, en dicho año, y tras algunos ensayos legislativos previos, Carlos III aprobó un nuevo sistema de relaciones comerciales entre la Metrópoli y las Colonias, sistema que habitualmente ha sido puerto único centralizado en Cádiz. La historiografía catalana ha considerado tradicionalmente esta época del comercio libre como la más provechosa, toda vez que con el Reglamento y Aranceles de 12 de octubre de 1778 quedaba definitivamente levantada la pretendida exclusión legal que había marginado hasta entonces a los catalanes de la Indias. Sin embargo, desacreditado el mito de la exclusión, las investigaciones de los últimos años han supuesto una reconsideración a fondo de nuestras ideas sobre el comercio libre y han dado pie a un importante y fructífero debate del que habrá que ocuparse después.

- 4.- La reconsideración de este mito, incluyendo todo tipo de bibliografía, en C. Martínez Shaw, "Catalunya i el comerç amb Amèrica: el final d'una llegenda", *L'Avenç*, n. 15 (abril 1979), pp. 19-23; "Cataluña y el comercio con América. El final de un debate", *Boletín Americanista*, XVIII, n. 30 (1980), pp. 223-136, y "El comerç del Mediterrani a l'àntic", en Varios, *El comerç entre Catalunya i Amèrica. Segles XVIII i XIX*, Barcelona, 1986, esp. pp. 26-31.
- 5.- V. Vázquez de Prada, "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXV (1969), pp. 209-257.
- 6.- C. Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981.
- 7.- J.M. Oliva, "La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII", *I Congreso de Historia de Andalucía Moderna*, IV, Córdoba, 1978, pp. 113-132, y *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, 1978.
- 8.- Entre otros trabajos, que serán citados más abajo, "Comercio colonial y fraude fiscal en Cataluña, 1778-1801: algunas consideraciones en tomo a los registros de libre comercio (1778-1796)", en *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, VI (1978), pp. 311-326; "Comerç colonial i reformisme borbònic: els drets de Lliure Comerç", *L'Avenç*, n. 15 (abril 1979), pp. 24-28; "El miratge del Lliure Comerç" y "Els catalans i el Lliure Comerç", ambos en Varios, *El comerç entre...*, pp. 67-80 y pp. 83-93, y, sobre todo, su tesis doctoral, sorprendentemente aún inédita, "Catalunya y el sistema de Libre Comercio (1778-1818): una reflexió sobre las raíces del reformismo borbónico", Barcelona, 1981.

Paralelamente, los trabajos dedicados a la construcción naval (9), las monografías locales sobre diversas poblaciones costeras catalanas (10) y las investigaciones sobre empresas mercantiles que participaron en el comercio colonial (11) han venido completando un panorama que puede considerarse rico en aportaciones. Sólo falta añadir las repercusiones que sobre el comercio colonial han tenido las investigaciones, pioneras en muchos sentidos, dedicadas a analizar otras vertientes mercantiles catalanas del siglo XVIII, como el mercado interior peninsular, el mercado mediterráneo y el mercado europeo (12).

- 9.- J. Llovet, *Constructors navals de l'ex-provincia marítima de Mataró*, Mataró, 1971; C. Martínez Shaw, "La procedencia de los capitales en la industria naviera catalana del siglo XVIII: los barcos del comercio atlántico (1715-1752)", *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXX (1873), pp. 471-488 y "Construcción naval y capital mercantil: Mataró 1690-1709", *Estudios de los Archivos de Protocolos*, VIII (1980), pp. 223-236; J. M. Delgado, Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821), *Boletín Americanista*, n. 29 (1979), pp. 31-64 y "La construcción de la industria naval a Catalunya (1750-1820)", *Reçerques*, n. 13 (1983), pp. 45-64; M. Andreu, "La financiación de la industria naval en Barcelona (1745-1760)", *Pedralbes*, n. 1 (1981), pp. 267-293; además de P. Vilar, *Catalunya dins...*, IV, pp. 345-373.
- 10.- J. Lovet, *Mataró, 1680-1719: el pas de vila a ciutat i a cap de corregiment*, Mataró, 1966, y *La Matricula de Mar i la provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, 1979; C. Martínez Shaw, *Riudoms a la primera meitat del segle XVIII. Un perfil socio-econòmic*, Riudoms, 1982; E. Fàbregas, *Lloret de Mar*, Barcelona, 1959; J. Vi yas, *Premià a començaments dels egle XVIII: un assaig d'història econòmica local*, Mataró, 1983; M. J. Montserat Sitges en el *siglo XVIII*, Sitges, 1986.
- 11.- M. L. López Clúa, "Francisco Espar y Compañía. Ejemplo de comercio catalán del siglo XVIII", Barcelona, 1973 (tesis de lic. inédita); M. López Izquierdo, "Comercio catalán del siglo XVIII. El ejemplo de la casa March de Reus (1749-1773)", Barcelona, 1972 (tesis de lic. inédita); B. Gómez Elórtégui, "Comercio catalán del siglo XVIII. El ejemplo de la Casa Gallofré y Compañía de Barcelona (1787-1809)", Barcelona, 1973 (tesis de lic. inédita); P. Olivé, *El Valls del segle XVIII i el comerciant d'aiguardents Anton Baldrich i Janer*, Valls, 1981, y *Una aportació a l'estudi del comerç de l'aiguardent a finals del segle XVIII: la companyia <<Prat, Martí, Baldrich i Fuster>>*. Tarragona, 1983; M. Zylberberg, "Huget i Dupré, una societat comercial de Barcelona (1796-1808)", *Reçerques*, n. 12 (1982), pp. 91-116; C. E. Bencomo, "La familia Miláns. Comercio y nobleza en la Cataluña del siglo XVIII", Barcelona, 1973 tesis de lic. inédita.
- 12.- R. Garrabou, "Sobre la formació del mercat català en el segle XVIII. Una primera aproximació a base dels preus dels grans a Tarrega (1732-1811)", *Reçerques*, n. 1 (1970) pp. 83-21; L. Navarro Miralles, "La Compañía de Aragón (1777)", *Estudios y Documentos de los Archivos de Protocolos*, V (1977), pp. 141-160; C. Martínez Shaw, "El comercio catalán en el signo XVIII: mercado peninsular, mercado europeo y mercado colonial", *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña*, XXI (1980), pp. 103-112; N. Sales, "Ramblers, trágimers i mules (seg. XVIII i XIX)", *Reçerques*, n. 13 (1983), pp. 65-81; R. Muñoz Melgar, "Una aportación al estudio del comercio catalán a finales del siglo XVIII. La Fábrica de Sabó dels Senyors Cortadellas y Satorras de Calaf", *Primer Congrés de Història Mòderna de Catalunya*, Barcelona, 1984, I, pp. 321-331; G. Pérez Sarrion, "Capital comercial catalán y periferización aragonesa en el siglo XVIII. Los Cortadellas y la Compañía de Aragón", *Pedralbes*, n. 4 (1984), pp. 187-323; M. Andreu, "Catalunya i els mercats espanyols al segle XVIII. La Casa Ermengol Gener", *Primer Congrés...*, I, pp. 533-544; M. T. Pérez Picazo y G. Lemeunier, "Comercio y comerciante catalanes en la crisis del Antiguo Régimen murciano", *Primer Congrés...*, I, pp. 747-755; E. Martín Corrales, "El comercio de Barcelona con el Mediterráneo musulmán (1782-1808)", Barcelona (tesis lic. inédita), "Dos obstáculos relaciones comerciales entre Cataluña y los países musulmanes en el siglo XVIII: el corso y la peste", *Primer Congrés...*, I, pp. 611-617. "Una oportunidad perdida por Barcelona para articular el eje comercial Indias-Levante", *II Jornades d'estudis catalano-americanos*, Barcelona, 1978, pp. 217-227, "El comerç de Catalunya amb els països musulmans al segle XVIII", *L'Avenç*, n. 108 (octubre 1987), pp. 26-32; J. C. Maixé, "Catalunya i el comerç mediterrani al segle XVIII", *L'Avenç*, n. 108 (octubre 1987), pp. 10-18; J. Morell, *El port de Salou al segle XVIII*, Tarragona, 1986, "Les relacions comercials de Catalunya amb el nord d'Europa al segle XVIII", *L'Avenç*, n. 108 (octubre 1987), pp. 20-25; J.M. Muñoz Pérez, "La conversió del port de Barcelona en port redistribuidor del sucre cubà al Maediterrani (ca. 1778)", *II Jornades...*, pp. 173-192; L. Alonso, "El comerç colonial català i el desenvolupament del mercat nacional: un estudi a partir de la utilització catalana dels ports habilitats gallecs ent 1767 i 1818", *II Jornades...*, pp. 193-206; J.M. Fradera, *Indústria i Mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, 1987, además de P. Vilar, *Catalunya dins...* IV, pp. 163-217 y pp. 540-543.

## La participación catalana en la carrera de indias bajo el sistema de puerto único.

La ruta atlántica comenzará a contar como opción importante del comercio catalán a partir de las dos últimas décadas del siglo XVII. Numerosos testimonios avalan el significativo salto producido en la corriente que nunca había dejado de ligar a los puertos catalanes con las plazas conectadas directamente con el comercio americano (Sevilla, Lisboa, Cádiz) o con los mercados de redistribución (Londres, Hamburgo y Amsterdam). Desde aquellas fechas el comercio de Cataluña parece empeñado en la conquista de una participación mayor en la Carrera de Indias, asestando sus esfuerzos sobre el crecimiento de la marina mercante, sobre la multiplicación de las sociedades mercantiles y sobre la presencia progresiva de productos agrícolas e industriales catalanes en aquellas plazas, en especial y , cada vez más, en Cádiz.

De esta forma, sustentada por una base productiva cada vez más sólida, la penetración catalana en la Carrera de Indias atravesó diversas etapas, desde la intesificación del comercio indirecto y la concentración del tráfico en Cádiz -donde una activa, aunque todavía reducida, colonia catalana gestionaba el envío de productos del Principado hacia América y de coloniales hasta Cataluña- hasta las primeras expediciones directas -aunque registradas oficialmente en Cádiz- y la aparición de los primeros consignatarios catalanes ya en América (14). Por último, con la fundación de la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias en 1755, Cataluña ve cumplida una aspiración colectiva demandada desde atrás (15), y su comercio colonial optiene seguridad jurídica, exenciones fiscales y reconocimiento oficial. Con todo ello, puede decirse que, al iniciarse el reinado de Carlos III, los más destacados comerciantes catalanes se han convertido ya en asiduos partícipes del beneficio colonial y que Cataluña afronta las décadas con una variada gama de posibilidades mediante las que participar en el mundo y el negocio de los americanos. Estas vías legales de penetración catalana en el comercio colonial español, que llegan a simultanearse perfectamente hasta integrarse así:

- 13.- J. Fontana, "Sobre el comercio exterior de Barcelona en la segunda mitad del siglo XVIII", *Estudios de Historia Moderna*, V (1957), pp. 197-218; P. Vilar, *Le <<Manual de la Companyia Nova>> de Gibraltar, 1709-1723*, París, 1962; P. Molas, "La represa económica de 1680. Economía i política a finals del segle XVIII Barcelona, 1977, pp. 47-69, y "La companyia Feu-Feliu de la Penya (1676-1708). Comerç de teixits vers el 1700", en *Comerç i estructura...*, pp. 121- 171; C. Martínez Shaw "El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros", *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, VI (1978), pp. 287-310, I. Lobato, "Societats mercantils a la Barcelona del segle XVIII. La Companyia Dalmases-Ferrcr", *Estudis d'Història Econòmica*, n. 1 (Ciutat, 1988), pp. 27-44, y "América en la perspectiva de los mercaderes barceloneses de la segunda mitad del siglo XVII, III Jornades d'Estudi catalano-americans, Barcelona, 1988 (en premsa).
- 14.- Todo este proceso en C. Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera...*, cap.2- "Las etapas de la penetración catalana en el tráfico colonial".
- 15.- La idea de crear una compañía que abriese el mercado americano ala economía catalana sin la intermediación de Sevilla/Cádiz venía siendo acariciada al menos desde los años de Feliu de la Penya quienpropuso, como parte de su plan de renovación económica catalana, la formación de una gran compañía integradora que uniese los recursos económicos y sociales de Cataluña (*Fénix de Catalunya, Compendio de las antiguas grandezas y medios para renovarlas*, Barcelona, 1683, reed. de H. Kamen, Barcelona, 1975, aps. X a XVIII). Esta <<compañía total>> nunca se hizo realidad, pero la idea estuvo latiendo durante mucho tiempo en Cataluña. Este proyectismo en P. Vilar, *Catalunya dins...* II, pp. 398-400, y P. Molas, "La decadència gremial a Barcelona, 1680-1836", en *Economia i societat al segle XVIII*, Barcelona, 1975, y "Neofralisme i represa econòmica: el regnat de Carles II", en *Història de Catalunya*, Barcelona, 1978, IV esp. pp. 124-125. Sobre las demandas de toneladas de regidtro en las propias flotas de Cádiz, J. Carrera Pujal, *Historia Política y Económica...*, III, pp. 3-4., y J. Mercader, *Felip V i Catalunya*, Barcelona, 1968, pp. 143-145.

a) En primer lugar, la penetración casi anónima en las flotas y en los registros sueltos gaditanos. Esta fórmula, en realidad, tan antigua como la Carrera de Indias (16), comenzó a ser rutilizada con asiduidad al menos desde la década de los treinta, con el objetivo de conquistar América para la producción catalana. La consolidación del cabotaje mediterráneo con meta en Cádiz proporcionó el método a través del cual los comerciantes catalanes hacían llegar, indirectamente, sus mercancías hasta los puertos americanos. De todas formas, a la consecución de este objetivo sólo pudo adoptarse de forma efectiva una vez que, años después de la guerra de Sucesión, las relaciones con la cabecera del monopolio se hicieron permanentes y factores y corresponsales catalanes fueron instalándose en la Bahía. Estos corresponsales, provistos de su matrícula en la Carrera de Indias (17, van prescindiendo paulatinamente de los intermediarios gaditanos y cada vez cargan más mercancías catalanas en las flotas y registros sueltos de cuenta de comerciantes que permanecen en Cataluña. Lo importante es que el cabotaje hasta Cádiz desembocó en la formación de un sólido entramado comercial en el que la producción exportable, medios de transporte, capitales y hombres aparecen estrechamente coordinados en función del comercio de Cataluña con América, donde también comienzan a instalarse corresponsales catalanes (18). Quedó establecida así la base sobre la que, a su vez, pudieron desarrollarse con éxito las restantes formas de penetración catalana en América, incluyendo el comercio libre. Sin embargo, y aunque nunca fuera abandonada esta fórmula mientras persistió el monopolio gaditano, su carácter demasiado indirecto hizo que pronto fuera considerada insuficiente. Se requería, por tanto, la conquista de nuevas y más firmes posiciones.

b) Una segunda fórmula contempla ya la aparición de la propia marina catalana en la Carrera de Indias. Esta fórmula tiene la transcendencia de que todos los elementos utilizados en el tráfico son catalanes. Oficialmente, las expediciones parten de Cádiz, previo permiso para navegar como registro suelto según las condiciones establecidas por el Proyecto de 1720, marco jurídico de la navegación colonial hasta 1765. La responsabilidad directa ante la Casa de Contratación es asumida por miembros de la colonia catalana establecida en Cádiz; pero cada empresa está por completo organizada y financiada desde Cataluña. La embarcación es catalana y, en realidad, la mayor parte del cargamento ha sido estibado en el puerto barcelonés y en otros puertos catalanes, a pesar de que el registro oficial y el pago de derechos corresponda hacerlo en Cádiz, el monopolio gaditano ha quedado reducido a un mero - aunque exasperante- trámite administrativo y fiscal. De esta forma, tras algunos tanteos en el negocio de fletes y a partir de una primera expedición realizada en 1745, es ya la propia marina catalana la empleada en el comercio colonial de Cataluña, completando, sin utilizar elementos no catalanes, todo el ciclo comercial. Conocemos muy bien, gracias a P. Vilar y a C!

- 16.- J. M. Madurell, "Notas sobre el antiguo comercio de Barcelona con las Islas Canarias y Santo Domingo", *Anuario de Estudios Atlánticos*, III (1957), pp. 563-592; E. Otte, "Los comienzos del comercio catalán con América", en *Homenaje a J. Vicens Vives*, Barcelona, 1967, II, pp. 459-48.
- 17.- Sobre la colonia catalana en Cádiz, véase C. Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera...*, pp. 106-141 y pp. 305-332; A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* Sevilla, 1976, esp. I, pp. 305-331 y pp. 479-497, y "Problemática en torno a las burguesías de Cádiz y La Habana a fin del Antiguo Régimen", en *La question de la bourgeoisie dans le monde hispanique au XIXe siècle*, Burdeos, 1973, esp. pp. 163-164; J.M. Oliva, "La aportación catalana...", pp. 115-119, y J. B. Ruiz Rivera, "Una aproximación a la colonia mercantil catalana en Cádiz", *III Jornades d'Estudis catalano-americans*, Barcelona, 1988 (en prensa).
- 18.- C. Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera...*, pp. 196-198; J. M. Delgado, "La emigración española a América durante la época del comercio libre (1765-1820). El ejemplo catalán", *Boletín Americanista*, n. 32 (1982), pp. 1137.

Martínez Shaw, las 16 expediciones anteriores a 1756. Por mi parte hice un recuento de las travesías acogidas a esta fórmula antes de 1778, elevando hasta 55 el total (19). Es, por otra parte, la forma de tráfico colonial catalán que se integra con más naturalidad en el comercio libre. Pero la incidencia fiscal era muy importante, y la cobertura jurídica no del todo firme (20). Al menos, cada expedición dependía de la aleatoriedad en la concesión del permiso para realizarla. Esto explica, en alguna medida, la necesidad de contar con una alternativa más.

c) Esta alternativa fue la obtención de una compañía privilegiada. La creación en 1755 de la Real Compañía de Comercio de Barcelona a indias proporcionó la necesaria cobertura jurídica a la participación catalana en el tráfico colonial y aligeró la carga fiscal gracias a diversas exenciones con respecto a la Tabal de Indias de Proyecto de 1720. También, como logro colectivo de la inquieta generación burguesa de mediados de siglo y como fase intermedia en las aspiraciones de la burguesía mercantil barcelonesa -fase necesaria mientras que el comercio libre no fuese más que un punto apenas previsible en el horizonte colonial- es todo un símbolo de la decidida orientación americana del comercio catalán de esos años. Pero, lo cierto es que fue más símbolo que negocio porque, entre otros fracasos, no logró proporcionar a sus accionistas más que unos dividendos muy mediocres. No obstante, sus 37 expediciones a lo largo de 30 años de actividad -expediciones iniciadas en Barcelona y destinadas a Santo Domingo, Puerto Rico, La Margarita y Cumaná-, además del flete de algunas de sus embarcaciones, constituyen un movimiento comercial nada despreciable. A pesar de que seguramente la Real Compañía defraudó las expectativas suscitadas con su creación y de que nunca logró superar su permanente incapacidad financiera, representó en su momento el principal esfuerzo por consolidar y ampliar la participación catalana en el mercado colonial. En suma, se ha de reconocer que la Compañía privilegiada fue otro elemento más de los que propiciaron la formación de capital en Cataluña. Tampoco se le podrá negar el haberse encargado de gestionar con su comercio el destino americano de una parte de la producción catalana (21).

d) la especialización de la marina catalana en el transporte al servicio de cargadores de la Carrera se convirtió, desde muy pronto, en una fórmula particularmente interesante de participación en el comercio colonial. El caso es que, a pesar de su singular eficacia, ha pasado algo desapercibido hasta no hace mucho (22). Las embarcaciones catalanas que marcharon marcharon fletadas hacia América antes de 1778 -la mayoría de ellas al servicio de la Real Hacienda- fueron numerosas. Hace algunos años pude detectar la realización de 69 expediciones de este tipo antes de 1778 (23). A ellas habrá que añadir las que pueden ser consideradas expediciones "mixtas de comercio libre", es decir, expediciones propiamente de comercio libre en las que la Real Hacienda aprovecha viajes ya previstos para fletar partes de buque disponibles, o viceversa. En cualquier caso, los resultados económicos de este comercio de invisibles debieron ser importantes. Desde muy pronto, los marinos catalanes se afanan por

19.- P. Vilar, *Catalunya dins...*, IV, pp. 503-517; C. Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera...*, pp. 143-198; J. M. va, "La aportación catalana...", pp. 119-126 y Apéndice.

20.- P. Vilar, *Catalunya dins...*, IV, p. 520, menciona incluso <<el perill de les trampes jurídiques que le monopoli gadi-tàmplica...>>.

21.- He tratado por extenso sobre ella en mi libro *Cataluña y el comercio privilegiado...*, ya citado.

22.- C. Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera...*, pp. 144-154; además de algunas referencias en P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, apart. III, B.- "La barca".

23.- J. M. Oliva, "La aportación catalana...", pp. 123-124 y Apéndice.

conseguir contratos de fletamineto de Cádiz, obteniendo buenos beneficios a partir del alto precio de los fetes en la cabecera de la Carrera de Indias (24). Este negocio -que, por otra parte, tendía hacia la más rápida y completa amortización del medio de transporte merecería un estudio específico, al menos por el drenaje de capitales hacia Cataluña que debió representar la numerosa y constante presencia de embarcaciones catalanas en Cádiz en busca de fletadores aprovechando cualquier intermedio de tiempo disponible.

### Cambio de perspectivas: el comercio libre.

Las medidas dictadas por el gobierno de Carlos III denominadas en conjunto decretos de comercio libre son bien conocidas. La primera de ellas, descontando el precedente inmediato que representó el Correo de la Coruña a Buenos Aires, fue el R.D. e Instrucción de Comercio Libre de Barlovento, publicado el 16 de octubre de 1756. Con esta primera medida quedaron habilitados nueve puertos metropolitanos, entre ellos el de Barcelona, para el comercio directo con la región antillana. La cascada de disposiciones que siguió tuvo una primera culminación en el Reglamento de 12 de octubre de 1778, que suele ser presentado como máxima expresión y piedra angular de la reforma del comercio colonial. En su conjunto, las disposiciones de comercio libre han sido habitualmente consideradas como fruto de la necesidad de dinamizar el comercio colonial. Para ello habría sido necesario no sólo acabar definitivamente con el monopolio bipolar Cádiz-Veracruz en beneficio de una docena de puertos metropolitanos y 23 americanos, sino también descargar el tráfico de los pesados y engorrosos impuestos tradicionales, todo ello como resultado también de la presión conjunta de las activas burguesías periféricas, que venían reclamando mayor protagonismo en el comercio colonial (25).

Más allá de estas consideraciones, en la versión más tópica, tantas veces repetida, la liberalización del sistema colonial español es explicada como producto de los desvelos de la mentes ilustradas que rodean a Carlos III, desvelos que, por fin, habrían conseguido dar lugar a una etapa dorada en el comercio colonial, sin faltar una especial referencia a sus beneficiosos efectos en Cataluña. Desde luego, los decretos de comercio libre conforman un conjunto de medidas de política comercial que constituyen una parte importante de la reforma, a mayor escala, del sistema colonial español. No es todavía el momento de analizar sus resultados para Cataluña; pero, sí anticiparé que, en cualquier caso, esta liberalización no consistiría más que en la sustitución del monopolio oficial gaditano por un oligopolio compartido por una serie de puertos metropolitanos. En otras palabras, el comercio libre ponía fin al sistema de puerto único, pero no atacaba la idea del monopolio general de la Metrópoli. En la teoría y

24.- Es muy significativa la queja presentada en 1767 ante la Secretaría de Marina por un grupo de patrones catalanes, dolidos por haberse utilizado embarcaciones extranjeras para el traslado de jesuitas a América, ya que ellos <<siempre estan en Cádiz, diapuestos a ser fletados hacia donde sea>> (Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, leg. 509).

25.- A. García-Baquero, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, 1972, esp. p. 42; G. J. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979; B. Bravo, "Notas sobre el Reglamento de Comercio Libre de 1778 y el régimen jurídico del comercio indiano", *Actas y Estudios del III Congreso Internacional de Historia del Derecho*, Madrid, 1973, pp. 1013-1046; MOV. Galdón, "Pretensiones e intereses locales en pro de la habilitación de Málaga para el comercio de Indias, 1776-1778", *Revista de Indias*, n. 171 (3n.-jun., 1983), vol. XLIII, pp. 184-202; J. Rodríguez Labandeira, "La política económica de los Borbones", en M. Artola (ed.), *La economía española a fines del Antiguo Régimen, IV. Instituciones*, Madrid, 1983, pp. 174 y ss.

en la práctica, se seguía pretendiendo un mercado reservado, un comercio monopolístico y una fuente exclusiva para el suministro de materias primas, cometidos a los que debía quedar reducida la economía colonial americana (26).

### Cataluña y el comercio libre de barlovento.

El comercio libre de Barlovento ha sido víctima de la mayor trascendencia concedida al Reglamento de 12 de octubre de 1778 y todo lo relativo a aquel primer paso dado con la decisión de octubre de 1756 ha quedado habitualmente relegado a un plano más discreto. Sin duda, el hecho de que la Instrucción de 1765 autoriza únicamente el contacto comercial directo desde 9 puertos metropolitanos con una región americana concreta y que el sistema fiscal ensayado incorporara muy pocas novedades justifica en parte que haya despertado escasa atención entre los historiadores. Muy poco es lo que sabemos sobre los resultados de su aplicación, a pesar de que su contenido, intenciones declaradas y condiciones son bien conocidos (27). Este lugar me brinda la ocasión de presentar un intento de cuantificación del aprovechamiento que el comercio de Cataluña hizo de esta primera apertura colonial.

Únicamente J. Llovet, en dos encomiables trabajos, ejemplos de la compatibilidad entre la óptica local y la exigencia más estricta, había abordado la presencia catalana en el Atlántico entre 1767 y 1778 incluyendo la navegación bajo las reglas del comercio libre (28). Sin embargo, los resultados no pueden considerarse del todo satisfactorios a causa de la falta de precisión de la fuente principal empleada. Se trata de las *contratas de tripulación*, documentos escriturados en los que patrón de la embarcación y marinería pactan diversas condiciones del viaje, con particular mención a las relativas al reparto de beneficios (29). La filiación de patrón y nave, además de la mención del destino previstos, permitió a J. Llovet elaborar una relación de expediciones correspondiente a estos años. Ahora bien, el hecho de que estas contratas con frecuencia generalicen la mención del destino con expresiones como "América" o "Barlovento" plantea una primera dificultad. Se añaden otras más serias por no especificar las contratas si la expedición será regulada por la Instrucción de 1765 y por preceder su redacción en varios meses al inicio del viaje, dificultando la datación de la empresa. Con todo ello, la utilidad de estos documentos como fuente única queda muy reducida. Incluso, no hay garantías de que todas las contratas escrituradas respondan a expediciones efectivamente realizadas.

- 26.- <<debemos estrujar a las colonias mientras podamos>>, debida al conde de Aranda, y <<las colonias son útiles, en tanto en cuanto ofrecen un seguro consumo al sobrante de la industria de la metrópoli>>, de Jovellanos, son expresiones habituales entre políticos y economistas españoles del último tercio del siglo XVIII citadas en J. M. Delgado, "El miratge del Lliure Comerç...", p. 70 y p. 78.
- 27.- Existen numerosas copias originales de la R. O. e Instrucción de 16 de octubre de 1765. Entre otros lugares, en A. G. I., leg. 467; MAudiencia de Sto. Domingo, leg. 1100; A. H. M. B., col. Impresos, leg. 6, etc. Además, la R. O. e instrucción fue publicada íntegra por R. Levene (dir.) , *Documentos para la Historia Argentina*, Buenos Aires, 1903, Vol.V, pp. 434-440. Un resumen comentado, entre otros, en J. Rodríguez Lavandeira, "La Política económica..." pp. 172-173.
- 28.- J. LLOVET, "La navegació de Barcelona a Les Antilles de 1767 al 1777. Contribució a l'estudi del comerç amb Amèrica al segle XVIII", en *Miscel·lània Pau Vila*, I.E.C., Granollers, 1975, pp. 89-109, y *La matrícula de mar...*, ya citado. Por mi parte, me ocupé de este período de Comercio Libre de Barlovento", *Primer Congrés...*, pp. 601-609, y en "Reflexiones en torno al comercio libre de barlovento: el caso catalán", en Varios, *El Comercio libre entre España y América latina, 1765-1824*. Madrid, 1987, pp. 71-94.
- 29.- Estas contratas de tripulación en Archivo Histórico de Barcelona, Escribanías de Marina, notarios Vicente Simón y Cosme Raurés, y existen desde 1767 al menos.



En sustitución o complemento de las contratas de tripulación no hay gran cosa. El problema principal radica en que el comercio libre de Barlovento no pareció merecer de la burocracia un registro específico que resulte parangonable con el propiciado por el Reglamento de 1778. La consecuencia es que el soporte documental con el que cuenta por ahora el análisis del primer comercio libre es, a pesar de su relativa variedad, muy precario y nada sistemático y se limita a la noticias de origen diverso que, hasta el momento, he podido recopilar sobre las expediciones comerciales catalanas en las que sus cargamentos fueron registrados en todo o en parte según la instrucción de 1765. Sin embargo, he podido reconstruir una relación provisional de expediciones catalanas de comercio libre de Barlovento que, en mi opinión, permite constatar algunos hechos que pueden despertar interés.

La fuente básica a través de las que he elaborado dicha relación provisional la componen dos legajos de la sección "*Indiferente General*" del Archivo General de Indias(30). Estos dos legajos contienen, además de otras informaciones, distintas anotaciones sobre las expediciones de comercio libre realizadas desde los puertos autorizados en 1765 y que iban siendo remitidas por los responsables de las aduanas respectivas. No parece dudoso, ala vista de los restantes papeles de estos legajos, que su origen administrativo fuera el requerimiento de información por parte del Consejo de Indias sobre los resultados de la Instrucción al objeto de dictaminar sobre los proyectos de extender el que fue llamado "Libre comercio". Este origen administrativo es precisamente el que condiciona de forma severa y negativa el contenido de la información, que presenta dos tipos de carencias fundamentales:

1) La ausencia total de referencias a las expediciones de comercio libre posteriores a 1773, la fecha en que seguramente fue requerida por última vez información sobre las embarcaciones expedidas desde cada aduana.

2) Por encima de su carácter directo, estas noticias son fragmentarias y poco precisas en muchos casos. No se deben, a un exhaustivo control administrativo y fiscal, sino al mayor o menor celo profesional de los oficiales de las distintas aduanas. Estos, quizás exonerables por la novedad del sistema, respondieron a la encuesta con una variada precisión en cuanto a fechas de salida y llegada, nombres de las embarcaciones, patrones o maestros, destinos, procedencias y cargamentos.

En el intento de completar las noticias procedentes de las fuentes recién criticadas, he recurrido a documentación de Contratación del Archivo General de Indias, mediante la que, por sorprendente que parezca, he podido completar y confirmar algunos extremos sobre expediciones catalanas de comercio libre de Barlovento (31). El principal problema para la utilización de estos legajos de Contratación consiste en la delimitación y cuáles continuaban rigiéndose por el Proyecto de 1720 ya que no siempre se incluye la mención expresa. El procedimiento empleado para esta delimitación, más que difícil, ha resultado laborioso, puesto que ha requerido la comprobación de las condiciones requeridas por la Instrucción de 1765 (32).

30.- A.G.I., Indiferente General, legs. 2409 y 2410.

31.- A.G.I., Contratación, Inventario III, legs. 1452, 1457, 1472-A, 1615, 2459, 2462, 2468, 2483 a 2489, 2616 y legs. 2902-A n. 1 y n. 2 (Libros de registro). Naturalmente, esta documentación sólo concierne a las expediciones que hicieron escala en la bahía gaditana.

32.- El cumplimiento de dichas condiciones puede concretarse en las circunstancias siguientes en los registros correspondientes a las expediciones dirigidas al área americana incluida en la R. O.:

a) En los registros de ida:

1.- que no aparezcan ni la exacción correspondiente a los derechos suprimidos el 16 de octubre de 1765 (palmeo, toneladas, San Telmo, etc.) ni las formalidades tradicionales de la casa de Contratación. En su lugar debe constar el cobro del 6% a las mercancías españolas y el 7% a las extranjeras dentro del grupo que antes tributaba por palmeo.

Obviamente, publicada la Instrucción en octubre de 1765, el año de partida de la serie ha de ser 1766. Su limitación hasta 1773 viene impuesta por la fuente básica utilizada. Las salidas y las llegadas han sido recogidas en una sola relación, tratando así de hacer ver la concordia entre viajes de ida y de regreso cuando ésta ha podido ser establecida con seguridad, concordancia que, desde luego, ha quedado más lejos de lo deseable. La reconstrucción efectuada, por otra parte, no queda libre de la sospecha de alguna duplicación de una única expedición. La reiteración de los mismos nombres para distintas embarcaciones las increíbles variaciones en la referencias de los tonelajes -eliminados de la serie por ello-, así como el evidente descuido de los funcionarios, que a veces hacen figurar únicamente el propietario de la embarcación, en lugar de maestro o patrón responsable de la expedición, son causa de todo ello.

Ya puede colegirse de todo lo anterior que los problemas para elaborar la serie de expediciones han sido numerosas. El resultado, a causa de todo ello, debe ser considerado como un mínimo, por encima del cual estaría el verdadero aprovechamiento que el comercio y la marina catalanes hicieron del comercio libre de Barlovento. Sin embargo, aún ante tales precariedades de las fuentes, la serie puede ser admitida como base estadística que permite un primer sondeo de la respuesta dada por el capital comercial catalán a la primera reforma borbónica que afectaba al sistema tradicional del tráfico colonial. Esta serie que, repito, en ningún caso debe ser tenida como una contabilidad exhaustiva de la participación catalana en el comercio libre de Barlovento figura añadida como apéndice al final de estas páginas.

Como primer acercamiento, el recuento efectuado ha permitido reconocer un total de 119 expediciones catalanas de comercio libre entre 1766 y 1773 (33). En segundo lugar, hay que poner de manifiesto inmediatamente otro hecho de particular interés que surge de la observación del debate sobre el comercio libre.

## El debate sobre el comercio libre.

Ya se ha dicho que, hasta no hace mucho, se admitía sin discusión la idea de que la liberalización del comercio colonial fue un factor decisivo para el desarrollo de la industria moderna en Cataluña, caso que venía siendo presentado como paradigmático de los beneficios efectos del comercio libre. Incluso, las interpretaciones tradicionales habían asociado reformismo borbónico y crecimiento económico en el siglo XVIII de manera simplista y lineal, poniendo particular énfasis en la deuda adquirida por la industria catalana moderna con Carlos III.

2.- si no ha precedido solicitud de licencia para una expedición como registro suelto regulada por el proyecto del 1720, sino la notificación ante la Aduana.

3.- si la confianza presentada obliga a traer la tornaguía expedida en el puerto americano de destino.

### b) En los registros de regreso:

1.- que el pago de derechos, en los que para el regreso no hay ninguna diferencia con respecto al Proyecto de 1720 se realice en la Aduana y no en la Contratación.

2.- que aparezcan mercancías americanas registradas por comerciantes de los puertos americanos habilitados, previo pago de un 6% en concepto de alcabala a la salida.

3.- que aparezca la tornaguía expedida por las autoridades del puerto americano habilitado.

33.- En mi "Reflexiones en torno...", esp. p. 77, pude constatar, para estos mismos años, la realización de 99 expediciones catalanas de comercio libre, a las que ahora se han añadido algunas otras. Ya entonces pude afirmar que este resultado significó una importante multiplicación de la actividad catalana en el tráfico colonial español y que, a pesar de sus limitaciones, el comercio libre de Barlovento se convirtió pronto en la más frecuentada forma de penetración catalana en el comercio americano al llegar casi a duplicar lo que coetáneamente representaban las restantes fórmulas.

En 1972, en el marco del Primer Coloquio de Historia Económica de España, fue abordada en profundidad la relación entre el comercio colonial y la industria catalana. Por una parte, C. Martínez Shaw, mediante una investigación centrada en la industria algodonera de las décadas centrales del siglo, es decir, una veintena de años antes de la generación del comercio libre, sustentó la relación entre el comercio colonial catalán y una primera modernización industrial. Sus conclusiones, en realidad, se circunscribían a determinados paralelismos entre el ritmo de creación de las primeras fábricas de indianas y los progresos iniciales del comercio colonial catalán (34). Este punto de vista fue reafirmado por A. García-Baquero y trasladado a la época del comercio libre a través del análisis de la composición porcentual de las exportaciones catalanas a América en comparación con el conjunto de las gaditanas. En opinión de A. García-Baquero, <<el desarrollo industrial catalán de fines del siglo XVIII resulta prácticamente inconcebible de no haber contado con el mercado americano>>. La afirmación nace de la alta proporción que correspondió a la producción "nacional" en el caso de las exportaciones catalanas, propiciando un rápido proceso de acumulación originaria, situación muy diferente, por ejemplo, a la andaluza (35).

Pero, frente a las interpretaciones anteriores, en el mismo Coloquio, comenzó a cuestionarse la relación directa entre la modernización industrial de Cataluña y el comercio colonial. En primer lugar, el optimismo sobre los resultados del comercio libre fue mitigado por M. Izard al mostrar que las guerras de finales del siglo XVIII tuvieron una influencia negativa al obligar a las autoridades españolas a permitir el comercio colonial mediante embarcaciones extranjeras con pabellón neutral (36). J. Fontana, siempre escéptico ante el cuadro con que suelen pintarse los maravillosos efectos del reformismo borbónico del siglo XVIII, ya expresaba sus dudas sobre la existencia de una relación directa entre el comercio colonial y la industrialización. Tras reclamar que la atención fuese centrada en la formación del mercado interior catalán y en las auténticas características del proceso de acumulación originaria de capital, introdujo una nueva perspectiva: la contribución del comercio colonial a la industrialización catalana, en todo caso, habría sido directa y su papel no habría consistido más que en la potenciación del consumo interno, papel al que habría llegado al absorber grandes cantidades de productos vitícolas y colaborar a la prosperidad agrícola y comercial general (37). Según eso, como mucho, el comercio colonial sólo habría estado presente en la articulación del mercado interior catalán desde lejos y como mercado de apoyo con el que pudo contar la industria naciente.

A partir de estas valoraciones contradictorias quedó abierto un debate entre los especialistas, que ha conocido momentos enconados. Se trata de un debate multilateral con distintas implicaciones y aspectos resultantes. Además del ya mencionado sobre la relación entre el comercio colonial y el arranque de la industrialización catalana, los restantes aspectos no son menos interesantes: el papel en todo ello del reformismo borbónico; la importancia relativa del mercado colonial en comparación con el mercado interior catalán y el español y, en fin, el propio contenido del llamado "Libre Comercio".

- 34.- C. Martínez Shaw, "Los orígenes de la industria algodonera catalana y el comercio colonial", en J. Nadal y G. Tortella (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España con temporánea*, Barcelona, 1974, pp. 243-267.
- 35.- A. García-Baquero, "Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII", en J. Nadal y G. Tortellada (eds.), *Agricultura, Comercio colonial y...*, pp. 368-294. La cita entrecorrida en p. 294.
- 36.- M. Izard, "Comercio Libre, guerras coloniales y mercado americano", en J. Nadal y G. Tortella (eds.), *Agricultura, comercio colonial y...*, pp. 295-321.
- 37.- J. Fontana, "Comercio colonial e industrialización: una reflexión sobre los orígenes de la industria moderna en Cataluña", en J. Nadal y G. Tortella (eds.), *Agricultura, comercio colonial y...*, pp. 358-365.

J. Nadal, repasando la trayectoria inicial de la industria textil catalana, argumentó que, en el mejor de los años, en 1792, el porcentaje de la producción absorbido por el mercado colonial no superó el 21% del total. Desde luego, se trata de una proporción, significativa, pero no de un porcentaje decisivo. El comercio colonial, según J. Nadal, habría sido sobrevalorado, simplemente, por haber sido el único estudiado (38). Por ello, J. Maluquer de Motes, tras criticar los paralelismos establecidos por C. Martínez Shaw entre la industria algodonera y el comercio colonial, considera que debe descartarse toda propuesta interpretativa que contemple el mercado americano como origen principal de la demanda industrial. El mejor mercado para los textiles catalanes habría que buscarlo en la propia Cataluña y en las regiones españolas más próximas o más accesibles en términos de costes del transporte. Tras ello, una comparación contundente: «no hay ejemplos de economías en la que las exportaciones industriales experimenten una expansión consistente sin el desarrollo de una fuerte demanda interna» (39). Quizás deba añadir, por mi parte, que tampoco hay ejemplos de economías que hayan transitado decididamente hacia la modernización industrial sin el concurso, junto al interior, de mercados exteriores en condiciones de desigualdad.

De otra parte, las primeras cifras generales obtenidas parecían dar la razón a los partidarios de una visión optimista del comercio libre. Se trata de las cifras de conjunto proporcionadas por J. R. Fisher, quien en varios trabajos importantes, aunque muy discutidos, llevó a cabo el recuento del tráfico colonial a partir de 1778 expresado en valor (40). Las principales cifras son las siguientes: el valor total de los efectos exportados a América en 1778 desde todos los puertos fue de 74.514.963 reales de vellón, mientras que en 1796 ese valor fue de 251.981.587 reales. El índice correspondiente a dichos años habría pasado de 100 a 338. De ese conjunto, los efectos considerados nacionales supusieron 28.236.620 en 1778 y 143.596.362 reales de vellón, es decir, el índice pasó de 100 en 1778 a 508,5 en 1796 y el valor de los efectos nacionales pasaría del 37,9% en 1778 al 57% del total en 1796. Los porcentajes correspondientes al valor de las exportaciones registradas en Barcelona darían una media del 9,6% para el período 1778-1796. En cuanto a las importaciones, los aumentos son aún más espectaculares: en 1778 las importaciones supusieron un valor del 74.558.285 reales de vellón, mientras que en 1796 alcanzaron 1.149.215.253, pasando el índice de 100 en 1778 a 1.541 en 1796. De todas las importaciones, al puerto de Barcelona correspondieron sólo el 3,8% mientras el puerto de Cádiz recibió el 84,2%, con unos porcentajes anuales que prácticamente siempre van en aumento.

Si se acepta como punto de referencia para medir el impacto de la reforma comercial las cifras del tráfico de 1778, es indudable que la reforma de los intercambios fue extraordinaria. Las principales conclusiones obtenidas por J. R. Fisher fueron las siguientes (41):

a) el comercio libre provocó una expansión espectacular del valor total de las exportaciones desde España a América entre 1778 y 1796, aunque irregular y menor de la supuesta tradicionalmente;

b) la proporción de productos nacionales en las exportaciones ascendió vigorosamente de 1778 a 1796;

38.- J. Nadal, *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, 1982, pp. 190-191.

39.- J. Maluquer de Motes, "La Historia económica de Cataluña", *Papeles de Economía Española*, n. 20 (1984), pp. 268-280. Las referencias concretas en pp. 271-272.

40.- J. R. Fisher, "Imperial «Free Trade!» and the Hispanic Economy, 1778-1796", *Journal of Latin American Studies*, n. 13, pp. 21-56; "The Imperial Response to «Free Trade»: Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796", *Journal of Latin American Studies*, n. 17, pp. 35-78 y *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the era of Free Trade, 1778-1794*, Liverpool, 1985.

41.- J. R. Fisher, "El impacto del comercio libre en América durante el último cuarto del siglo XVIII", en Varios, *El Comercio libre entre...*, esp. pp. 29-30.

c) a pesar de las dificultades por auna cuantificación exacta, las exportaciones agrícolas resultaron más beneficiosas que las industriales por el incremento del tráfico. De este modo, las reformas comerciales fueron incapaces de alterar significativamente la estructura de la economía metropolitana en su conjunto, sin lograrse el objetivo de promover la industria nacional;

d) la quiebra oficial del monopolio gaditano hizo que algunos puertos -principalmente Barcelona, Málaga, Santander y La Coruña- desarrollaran lazos comerciales con América de considerable importancia para sus respectivas zonas interiores. Sin embargo, Cádiz se mantuvo en el primer lugar y con gran diferencia;

e) Veracruz y Lima no han perdido su importancia comercial a causa del comercio libre, como se solía afirmar, si bien regiones como El Plata y las Antillas ganan posiciones.

Frontalmente opuesto a algunas de estas conclusiones, el planteamiento de J. M. Delgado, expresando reiteradamente en diversos trabajos, comienza con la crítica de las explicaciones habituales sobre la propia motivación de la serie de decretos de comercio libre, es decir, dinamizar el comercio colonial y responder a la presión de las burguesías periféricas. Suele aceptarse que las reformas borbónicas en materia colonial tuvieron como origen teórico el programa de don José del Campillo, expuesto en su *Nuevo Sistema de Gobierno económico para América*, no publicado hasta 1762, donde desarrollaba las bases de un nuevo modelo colonial inspirado en principios del mercantilismo inglés y francés. Sin embargo, ese no sería el caso del comercio libre ya que, como ha puesto de manifiesto J. Fontana, la <<liberación>> propuesta en el *Nuevo Sistema* no afectaría a los productos extranjeros y a los retornos, quedando fuera de ella aproximadamente el 95% del volumen total del tráfico (42). La segunda motivación, la presión de la burguesía periférica, es desmontable con facilidad, según J. M. Delgado. Es cierto que existe alguna documentación con la que demostrar cierta presión en ese sentido; pero, el comercio libre demandado por las burguesías periféricas tenía muy poco que ver con lo concedido en 1778. Además, es poco verosímil que la presión de burguesías como la catalana pudiera superar resistencias como las de las poderosas burguesías monopolísticas de México, Lima, Madrid y Cádiz (43).

Las únicas motivaciones válidas para J. M. Delgado, convertidas en auténtico significado del conjunto de decretos de comercio libre, son las de aumentar los ingresos de la Real Hacienda y tratar de acabar al mismo tiempo con el feroz contrabando en América. Es obvio, como ha escrito J. Fontana, que a finales del siglo XVIII la monarquía española tenía condicionada su continuidad como potencia europea a la conservación del Imperio como fuente de recursos (44). La inelasticidad de los ingresos ordinarios del Estado, la caída de los ingresos directos de la Corona procedentes de América (45), junto a las frecuentes inmovilizaciones de los caudales de Indias por razones bélicas en una coyuntura de fuerte incremento de los gastos de defensa, explican, en opinión de J. M. Delgado, que ésta fuese la opción tomada ya que, política y socialmente, no era admisible para un gobierno ilustrado alterar lo

42.- J. Fontana, "En torno al comercio libre" en Varios, *El comercio libre entre...*, pp. 8-9. En cuanto a los orígenes teóricos, J. Fontana, citando a A. J. Kuethe y G. D. Inglis, <<Absolution and enlightened reform: Charles III, the establishment of the <<alcabala>> and commercial reorganization in Cuba", *Past and Present*, n. 109 (nov. 1985), pp. 118-143, considera más plausible poner en relación el contenido del comercio libre con las *Reflexiones sobre el comercio libre español a Indias*, de Campomanes (1762) y con un *Discurso* de Craywinckel, escrito en 1763.

43.- J. M. Delgado, "El miratge del Lliure Comerç...", p. 69.

44.- J. Fontana, "La crisi colonial en la crisi de l'Antic Règim", en Varios, *El Comerç entre Catalunya...*, p. 97.

45.- Entre 1747 y 1777 las remesas de caudales para la Real Hacienda descendieron desde el 11,8% al 7,7% del total de oro y plata llegados, bajando el índice desde 100 a 64,5%, según las cifras de A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico...*, I, pp. 343-348.

esencial del sistema tributario general, especialmente después del fracaso de la "Única Contribución", Por tanto, el gobierno de Carlos III prefirió obtener dichos ingresos a partir de los sectores productivos no controlados por la nobleza y el clero y muy especialmente a partir de los relacionados con la economía colonial. Así, además de incrementar las contribuciones americanas -como la alcabala, elevada del 4 al 6%- y tolerar inauditos abusos en el sistema de repartimientos forzosos (46), se buscó añadir estímulos tendentes al aumento de la base imponible, es decir, la cantidad de comercio, con la apertura de 13 puertos metropolitanos al tráfico colonial. Todo ello quedaba completamente con la creación de impuestos *ad valorem* en sustitución del derecho de palmeo y otras engorrosas contribuciones y con la protección de la marina mercante nacional.

Así pues, para J. M. Delgado resulta evidente la intencionalidad fiscal de las medidas reformistas y considera incierto que el Reglamento de 1778 supusiera, frente a la insistencia tradicional en ello, una reducción de la carga impositiva. En realidad, se trató de todo lo contrario. Los aranceles incorporados al Reglamento serían los encargados de concretar este incremento de la presión fiscal sobre el comercio colonial. El procedimiento fue sencillo: valorar muy por encima de sus precios de mercado varias de las mercancías más frecuentes en el tráfico colonial, como los aguardientes catalanes. Con ello, un reducido arancel podía dar lugar a un incremento global de la contribución. La segunda novedad más destacada dentro del nuevo sistema arancelario vino dada por una definición muy generosa del concepto de <<producto nacional >>, al considerar como tal a todo aquel que recibiera alguna labor de acabado dentro de España (artículos 31 y 32 del reglamento). La oportunidad de reexponer tejidos extranjeros tributando sólo el 3% correspondiente a los nacionales no fue desaprovechado por el capital comercial y por el catalán en especial. De esta forma, no sólo no quedaba protegida la industria nacional, sino que se incentivaba la reexportación de tejidos extranjeros y se desanimaba la inversión de capital comercial en el sector algodonero y textil en general. Además de poner en cuestión la proporción de mercancías nacionales y extranjeras aceptadas generalmente, la conclusión que de aquí se deriva es tajante: la aplicación del Reglamento de 1778 buscaba deliberadamente entorpecer el desarrollo de la industria moderna en Cataluña, incompatible con el orden social del feudalismo tardío defendido por el reformismo ilustrado (47).

El esquema interpretativo de J. M. Delgado se completa con la crítica de las cifras de J. R. Fisher. El año 1778 no debe ser tomado como punto de partida ya que es un año de tráfico anormalmente bajo, en vísperas de la entrada de España en guerra contra Gran Bretaña. Por tanto, pequeños incrementos han sido multiplicados artificialmente por la estadística. En segundo lugar, el cálculo en valor de las exportaciones y de las importaciones se ha visto modificado al alza a causa de las sobrevaloraciones premeditadas del Arancel, aspecto que se ha de tener muy presente. Tomando como base el año 1776, que corresponde a una situación de mayor normalidad dentro de la etapa del monopolio gaditano, el incremento medio durante la etapa 1776-1791 queda reducido a un 160%, perdiendo toda su espectacularidad. Es cierto que se produjo un incremento en el volumen de las exportaciones catalanas -en particular, vinos y aguardientes- y de las importaciones desde América; pero este resultado no tiene nada que ver con la supuesta influencia directa y beneficiosa del comercio libre sobre la industria

46.- J. Golte, *Repartos y rebeliones*, Lima, 1980; J. Tord y C. Lazo, *Hacienda, comercio, fiscalidad y luchas sociales (Perú colonial)*, Lima, 1982, cap. 4.- "El corregidor".

47.- J. M. Delgado, "Política ilustrada, industria española y mercado americano", *Pedralbes*, n. 3 (1983), pp. 253-263, entre otros lugares.

moderna catalana, a pesar de que, del todas formas, el sector exportador catalán, dentro del conjunto español, fue el que consiguió una mejor adaptación a las nuevas reglas establecidas en 1778 para las transacciones coloniales (48).

En resumidas cuentas, según J. M. Delgado, el comercio libre no fue más que el instrumento concreto dentro de la política hacendística durante el reinado de Carlos III, política que perseguía dos objetos esenciales: aumentar los ingresos del Estado sin necesidad de gravar los sectores sociales privilegiados del Antiguo Régimen, y desestimular el desarrollo de formas de producción que, como la industria fabril, ponían en peligro la estabilidad del feudalismo avanzado.

Finalmente, se ha de señalar que el conjunto interpretativo de J. M. Delgado en más de una ocasión ha sido calificado de extremadamente radical, tanto por lo que se refiere al enjuiciamiento general de la política del gobierno de Carlos III como los efectos específicos del comercio libre sobre Cataluña. Pese a la congénita diferencia entre las exposiciones de motivos de los sucesivos decretos y sus resultados reales, el comercio libre ha vuelto a ser reivindicado, al menos en cuanto a su papel equilibrador en la balanza de pagos catalana gracias, entre otras cosas, a la especialización de la marina en el transporte de mercancías ajenas, y, también, como factor añadido a la reactivación económica del Principado. En cualquier caso, según C. Martínez Shaw, no sería correcto partir de la idea de que los años anteriores a 1778 fueron los años dorados de la industria algodonera catalana, exclusivamente en torno a la cual parece centrar J. M. Delgado la expresión "industria moderna de Cataluña". Por otra parte, el fiscalismo de la Monarquía es natural y obvio, y sería anacrónico esperar que desde la Administración borbónica se propiciaran formas revolucionarias de organización industrial (49).

### Propuestas de interpretación.

Desde luego, los resultados logrados con el intento de cuantificación de la participación catalana en el comercio libre de Barlovento no permiten todavía extraer conclusiones firmes que añadir a las que han sido repasadas más arriba y referentes al comercio libre en general. Sin embargo, es difícil sustraerse, para poner fin a estas páginas, a la formulación de algunas observaciones con carácter de sugerencias, limitadas a lo que parece más evidente en relación con la trayectoria que desde atrás y hacia adelante muestra el comercio colonial de Cataluña en la segunda mitad del siglo XVIII:

a) desde sus inicios, el comercio libre supuso la aparición de una opción más para el capital comercial catalán en sus relaciones con América, opción que permitió una importante multiplicación de la actividad de la marina catalana en el Atlántico. No obstante, el fondo de las relaciones entre la Metrópoli y la Colonia -la reserva de su mercado para el comercio metropolitano- no cambia, aunque su nivel sí. Ahora bien, ante el papel que, desde tiempo atrás, venían realizando tanto la periferia metropolitana como la región caribeña -periferia del Imperio, desde 1765 incorporada vigoramente al tráfico con la Metrópoli-, ese incremento de la actividad y su forma de producirse hacen pensar en la salida a la superficie de una tendencia comercial también preexistente.

48.- J. M. Delgado, "Libre Comercio: mito y realidad", en T. Martínez Vara (com') *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, 1986, esp. pp. 80-83.

49.- J. Maluquer de Motes, "La historia económica...", p. 273, y "La revolución industrial a Catalunya", *L'Avenc*, n. 73 (Jul.-Ag., 1984), pp. 18-34; C. Martínez Shaw, "El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate", en varios, *El Comercio libre...*, p. 44 ss.

En cualquier caso, el incentivo, real o ficticio, que para la economía catalana significó el acceso legal y directo al mercado colonial desde 1765 en adelante parece innegable. La agricultura de exportación continuó la expansión iniciada ya en las postrimerías del siglo XVII; la industria algodonera y otras progresaron claramente, si bien, justamente a partir de 1778, la denominación <<fábrica de pintadas>> o de <<estampados>> es aplicable a las especializadas en el acabado, sin ocuparse del tejido. Persisten, de todas formas, las dudas sobre los efectos en todo ello del mayor dinamismo comercial

b) el uso que, al menos desde 1765, el comercio catalán hace de puertos como los de Cádiz y La Coruña ha de ser tenido en cuenta a la hora de medir la significación del comercio libre en la economía catalana, puesto que expresa un ciclo amplio de reproducción del capital al conectar mercados sometidos a diferentes condiciones y que, por tanto, permite una reproducción más intensa. En cuanto a Cádiz, el planteamiento puede ser doble. De un lado, con el comercio libre la Bahía aumentó su protagonismo en términos relativos, pasando de controlar el 67,4% en el valor de las exportaciones en 1778 al 76,8% en 1796, y del 46,2% al 93,3% de las importaciones (50). Esto confirma una vez más la contradicción aparente de que Cádiz, a pesar de perder el monopolio legal, resultó el puerto más beneficiado por la reforma borbónica (51). De otro, la continuidad y el incremento de la presencia de la marina catalana en la Bahía es algo particularmente significativo, así como el hecho de que los comerciantes catalanes no abandonaran la práctica de matricularse en el Consulado gaditano. Es sintomático que muchas de las embarcaciones expedidas desde otros puertos registren su carga de regreso en Cádiz. De esta forma, para el comercio catalán, es Cádiz, y no Barcelona, el gran puerto colonial, incluso en la época del comercio libre. Una vez más se pone de manifiesto el evidente contraste entre las intenciones manifestadas por el legislador -acabar con el monopolio gaditano- y el desenvolvimiento real del comercio colonial. La Bahía fue pasando insensiblemente de sede única del monopolio a base principal del comercio libre. A fin de cuentas, lo mismo antes y después del 1765 y de 1778: cabecera del monopolio colonial metropolitano.

c) las prácticas -cercanas a la ilegalidad- de dobles registros y dobles tornaguías, utilizando puertos habilitados como los de Málaga y La Coruña, puertos que fueron incorporados a su órbita por circuitos coloniales más activos, como el catalán, además de añadir fuerza al contraste entre letra de la ley y realidad, parecen indicar que las disposiciones legales pesaron mucho menos de lo que se había supuesto en las decisiones de marinos, comerciantes y armadores. En particular, en el caso de los catalanes. Estos, alteran en muy poco sus estrategias comerciales, puesto que tales dobles registros no parecen otra cosa que la adaptación a las circunstancias, y la admisión en los límites de la nueva legislación, del tradicional *babotaje mediterráneo*.

50.- Según J. R. Fisher, *Commercial Relations...*, Tablas A3 y B3.

51.- Sin embargo, según J. M. Delgado, "El modelo catalán dentro del sistema de Libre Comercio (1765-1820) en Varios, *El Comercio libre entre...*, p. 63, esta primacía del puerto de Cádiz en todas las estadísticas del comercio libre es sólo aparente, y <<el peso del comercio gaditano tiende a reducirse, lastrado por una expansión precedente que creara un sistema de relaciones e intereses económicos consolidados, que dificultarán cualquier proceso de adaptación a las nuevas condiciones del mercado>>. Ahora bien, entendiendo por comercio de Cádiz la congregación de comercios cuyo origen primero estaba en otros muchos lugares, como en efecto lo era desde mucho tiempo antes, parece más plausible lo afirmado en el texto.



En suma, el progreso de las investigaciones sobre el comercio colonial de Cataluña en la época de Carlos III, por una parte, ha propiciado la desmitificación de la expresión "Libre Comercio", durante mucho tiempo mágica y demiúrgica; pero, por otra, desaconseja la descalificación absoluta del comercio libre. Para Cataluña, el comercio libre con América representa una de las vertientes principales de la expansión mercantil que hunde sus raíces en el siglo XVIII, y cuyo resultado más significativo es la especialización de buena parte del litoral catalán en la agricultura de exportación. Dentro de este proceso, es cierto que el comercio colonial, antes y después de 1765 y de 1778, es más una consecuencia que una causa, pero figuró, sin duda, entre los factores que contribuyeron de una u otra forma a la expansión de las fuerzas productivas en Cataluña.

En cualquier caso, no parece arriesgado considerar, tras todo lo anterior, que la realidad del comercio colonial, y particularmente del catalán, iba más lejos y marchaba más rápidamente de lo previsto por la legislación reformista borbónica y, sobre todo, por otro camino. En consecuencia, parece conveniente que, para entender correctamente lo que supuso el comercio libre, deje de mirarse de forma exclusiva o al menos primordialmente, hacia al legislación, por aparentemente rupturista que ésta se presentase a sí misma, ya que, como he tratado de ir mostrando, ni alteró nada esencial, ni lo que cambió en el desenvolvimiento comercial, es decir, la cuantía del tráfico, se debió principalmente a ella. Por debajo de las referencias legislativas y fiscales el capitalcomercial continúa haciendo lo mismo: tratar de sacar el máximo provecho mercantil de unas relaciones de desigualdad entre la metrópoli y la Colonia. La propuesta puede concretarse por ahora en el abandono del análisis de la legislación reformista de Carlos III como punto de partida para el estudio de la última etapa del comercio colonial catalán, punto de partida que ha llegado a atar a algunos investigadores a minuciosos análisis del articulado de las disposiciones. Si es ya casi un lugar común la afirmación de que el reformismo borbónico consistió más que nada en tratar de acercarse en la medida políticamente posible a las transformaciones reales producidas en unos y otros ámbitos, no parece coherente con ello partir de la legislación borbónica en materia colonial para analizar las relaciones mercantiles. En definitiva, fechas como las de 1765 y 1778 deben ser hechas desaparecer como hitos fundamentales en la historia del comercio colonial catalán y español en general.

EXPEDICIONES CATALANAS DE COMERCIO LIBRE DE BARLOVENTO (1766-1773)  
RELACIÓN PROVISIONAL.

a) Comercio libre catalán desde el puerto de Barcelona (1766-1773)

Salida	Barco y Maestre	Dest./Proc.	Entrada
19.02.67	Barca SSMA. TRINIDAD Manel Martí	Cuba y Pto. Rico.	
18.02.68	Sact. SAN JOSÉ Tomás Vergés	Cuba	
11.05.68	Sact. S. VICENTE FERRER Sebastià Torrents	Cuba, Pto. Rico y La Habana	--.09.69 Cádiz: 15.08.69
07.09.68 Málaga y Cádiz?	Sact. PURISIMA CONCEPCIÓN Cristòbal Amat	Cuba	
20.09.68	Sact. SSA. TRINIDAD Pere Martí	Cuba y Pto. Rico	
---.68 La Coruña: 05.12.68	Sact. S. JUAN BAUTISTA Joan Fontrodona	Islas de Barlovento y La Habana	10.08.69
31.08.69 Málaga: 28.09.69	Sact. S. JUAN BAUTISTAS Josep Baralt	Cuba y Pto. Rico	
--.09.69 Málaga: 28.10.69	Sact. SSMA. TRINIDAD Pere Martí	Cuba y Pto. Rico	
08.10.69	Sact. PURISIMA CONCEPCIÓN Cristòbal Amat	La Habana	
16.10.69 Málaga: 29.11.69	Sact. STA. ROSALÍA Pere Gatell	Pto. Rico y La Habana	Cádiz: 0.08.70
06.02.70	Sact. S. JUAN BAUTISTA Joan Fontrodona	Pto. Rico, Sto. Domingo y La Habana	--.09.71 Cádiz: 13.08.71
26.02.70	Sact. S. JUAN BAUTISTA Joan Caminada	Pto. Rico y La Habana	---.71 Cádiz: 28.02.71
---.70 Cádiz:?	Sact. N.S. DE LA MERCED Sebastià Carsi (fletada por R.Hac. con carga C.L.)	Cartagena, N. Orleans y La Habana	15.06.712 Cádiz: 15.03.71
---.70 Cádiz:?	Sact. N.S. DEL CARMEN Gerau Vidal (fletada R. Hac. co carga C. L.)	La Habana	15.06.71 Cádiz: 20.03.71
---.71	Sact. N.S. DE LA MERCED Francesc Jubany	N. Orleans y La Habana	---.71 Cádiz:
---.71	Sact. SAN AGUSTÍN Marià Moré	La Habana	---.72 Cádiz: 22.06.72

----.72	Saet. N.S. DE LA MIERCED Francesc Jubany	La Habana	--.09.73 Cádiz: 19.08.73
----.72	Saet. S. VICENTE FERRER Sebastià Torrets	Pto. Rico Sto. Domingo y LA HABANA	
	Saet. N.S. DEL CARMEN Félix Graciós	La Habana	----.73 Cádiz: 23.07.73
	Frag. PURISIMA CONCEPCIÓN Bertomeu Mont	La Habana	----.73 Cádiz: 18.08.73
	Saet. N.S. DE MONTANEGRO ¿Bonaventura Bavi?	La Habana	--.09.73 Cádiz: 19.08.73
13.01.73	Saet. SAN ISIDRO Isidre Vivó	Pto. Rico y La Habana	Cádiz: 14.09.73
28.02.73	Saet. N.S. DE LOS REMEDIOS Joan Carbó	Pto. Rico y La Habana	Cádiz: 10.90.73
28.02.73	Saet. STO. CRISTO DEL CALVARIO Jaume Esparragó	Pto. Rico y La habana	
28.02.73	Saet. VIRGEN DE LA MISERICORDIA Jaume Vilardebó	Pto. Rico y Cuba y La Habana	----.74 Cádiz: 17.12.73
28.08.73	Saet. STO. CRISTO DEL CALVARIO Félix Grau	La habana	
09.03.73	Saet. STO. CRISTO DEL CALVARIO Tomás Taxonera	Pto. Rico y La Habana	
25.03.73	Saet. S. FRANCISCO JAVIER Ignaci Fita	Pto. Rico, Cuba y La Habana	
28.04.73	Saet. SAN NARCISO Pere Escardó	Pto Rico, Cuba y La habana	
21.05.73	Saet. STA. ROSALÍA Pere Gatell	La Habana	----.74 Cádiz: 24.12.73
----.73	Saet. VIRGEN DE LA MISERICORDIA Joan Font puig	La Habana	----.74 Cádiz: 26.12.73
24.05.73	Saet. catalana Josep Cassases	Pto. rico, Cuba y La habana	

10.08.73	Saet. S. JUAN BAUTISTA Lluís Baralt	Pto. Rico, Cuba y La Habana
26.08.73.	Saet. STO. CRISTO DEL CALVARIO Salvador Juliá	La Habana
31.08.73	Saet. S. JUAN BAUTISTA Josep Baralt	La Habana
01.09.73	Saet. S. JERÓNIMO Joan Colomer	La habana
01.10.73	Saet. catalana Isidre Fábregas	Pto. Rico, Cuba y La habana
01.10.73	Saet. N.S. DE LA MERCED Francesc Jubany	Pto. Rico, Cuba y La Habana

b) Comercio libre desde <<otros puertos>> (1766-1773)

Salida	Barco y Maestre	Dest./Proc.	Entrada
13.06.66 Cádiz	Pol. N.S. DEL CARMEN (a) PRINCESA DE ASTURIAS José Canales (prop.) Isidro Formalgauer (cap.)	La habana	07.02.67 Cádiz
05.07.66 La Coruña	Paq. N.S. DE COVADONGA (a) EL AMERICANO Josep Carbó Jerónimo Hijosa (prop.)	Cuba, Sto. Domingo y La habana	17.06.67 Cádiz
04.10.66 Cádiz	Saet. SAN JOSÉ Joan Pau Font Juan Millares (prop.P (ida fletada por R. Hac.)	La Habana	11.06.67 Cádiz
---.67 Cádiz	Saet. N.S. DEL CARMEN Joan Beltrán (ida fletada por R. Hac.)	Pto. Rico t La Habana	19.01.68 Cádiz
30.03.67 Cádiz	Saet. S. JUAN BAUTISTA Joan Caminada (fletada por R. Hac.0	La Habana	30.03.68 Cádiz
30.07.67 Cádiz	Frag. SAN ANTONIO Francesc Font	La Habana Sal; Jul 68	(Naufragada al regreso)
---.67 La Coruña	Paq. N.S. DE COVADONGA (a) EL AMERICANO José Carbó Jerónimo Hijosa (prop.)	La Habana	18.05.68 Cádiz
21.11.67 Cádiz	Saet. FRANCISCO DE ASÍS Josep Vilaseca	La Habana	01.07.68 Cádiz
06.01.68 La Coruña	Saet. ESPIRITU SANTO Josep Rovira	La Habana	

14.03.68 La Coruña	Saet. JESUS DE LA PASTORA Félix pau	La Habana	21.08.68 Cádiz
---.68 Cádiz	Saet. STO. CRISTO DEL CALVARIO Jaume Esparragó (ida fletada por R. Hac.)	La Habana	16.09.68 Cádiz
---.68 Cádiz	Saet. S. VICENTE FERRER Josep Ros (fletada por R. Hac. y particulares)	La Habana	18.10.68 Cádiz
---.68 El Ferrol	Frag. N.S. DE MONSERRAT Gabriel Sixtares (ida fletada por R. Hac.)	La Habana	23.11.68 Cádiz
11.04.68 Cádiz	Paq. JESUS, MARIA Y JOSÉ Julià Tarriba	La Habana	15.03.69 Cádiz
---.68 Cádiz	Saet. SEÑOR SAN JOSÉ Bertomeu Rabassa (ida fletada por R. Hac.)	La Habana	08.03.69 Cádiz
03.06.68 La Coruña	Saet. S. JUAN BAUTISTA Josep Baralt	La Habana	
04.06.68 Cádiz	Saet. S. ANTONIO DE PADUA Antoni Vilaseca	La Habana	
04.06.68 Cádiz	Saet. N.S. DE LOS DOLORES Jaume Vilardebó	La Habana	
21.06.68 Cádiz	Saet. VIRGEN DEL CARMEN Joan Beltrán	La Habana	
---.68 Cádiz	Saet. EL SAGRADO NACIMIENTO Félix Miser (fletada por R. Hac., con carga C. L.)	La Habana	18.04.69 Cádiz
23.07.68 Cádiz	Paq. N.S. DEL SOCORROIA HABANA Pere Ribas		
03.08.68 La Coruña	Saet. SAN JERÓNIMO Joan Colomer	La Habana	
06.08.68 Cádiz	Saet. SAN JOSÉ Joan Baptiste Codina	La Habana	05.04.69 Cádiz
05.05.69 Cádiz	Saet. S. VICENTE FERRER Josep Ros (fletada por R. Hac.)	La Habana	20.02.70 Cádiz
08.06.69 Cádiz	Frag. N.S. DE MONSERRAT Gabriel Sixtares (ida fletada por R. Hac.0	La Habana	27.02.70 Cádiz
08.06.69 Cádiz	Saet. N.S. DEL CARMEN Y S. FELIX Félix Graciós	La Habana	
25.06.69 Cádiz	Saet. VIRGEN DE LA MISERICORDIA Josep munit	La Habana	
01.09.69 La coruña	Saet. N.S. DE LOS DESAMPARADOS Josep Llenas	La Habana	
14.09.69 Cádiz	Saet. VIRGEN DEL CARMEN Gerau Vidal	Pto. Rico y La Habana	

12.11.69 La Coruña	Sact. S. JUAN BAUTISTA Joan Clausell	La habana	09.08.70 Cádiz
25.11.69 Cádiz	Sact. JESUS DE LA PASTORA Félix pau	La Habana	
19.12.69 Cádiz	Sact. SAN JOSÉ Tomás Vergés	La Habana	
	Sact. S. ANTONIO DE PADUA Simon Alier (ida fletada por R. Hac.)	La Habana	09.10.70 Cádiz
El Ferrol	Paq. N.S. DEL PILAR (Cía Barna) Salvador Vilaseca (ida fletada por R. Hac.)	La habana Cádiz	13.10.70
04.01.70 La Coruña	Sact. N.S. DEL ROSARIO Salvador puig i Clausell	La Habana	
	Sact. S. ANTONIO DE PADUA Francesc Molas	La Habana	08.01.71 Cádiz
---.70 Cádiz	Sact. S. VICENTE FERRER Josep Ros	La habana	09.01.71 Cádiz
	Sact. N.S. DE MONTSERRAT Antoni Gelpi	La Habana	38.02.71 Cádiz
---.70 Cádiz	Sact. SAN MIGUEL Jaume passí (fletada por R. Hac. con carga C. L.)	Cartagena y La Habana	17.03.71 Cádiz
---.70 Cádiz	Sact. SAN JAIME Frabcesc Miláns (fletada por r. Hac. con craga C. L.)	Cartagena y La habana	17.03.71 Cádiz
---.70 Cádiz	Sact. S. JUAN BAUTISTA Joan Clausell	Cartagena y La habana	17.03.71 Cádiz
---.70 Cádiz	Sact. SAN JAIME Jaume Gual i Catá (fletada R. Hac. con carga C. L.)	Cartagenay La habana	18.03.71 Cádiz
14.07.70 La Coruña	Sact. S. VICENTE FERRER Sebastià Torrents i Ros	Pto. Rico y La Habana	16.06.71 Cádiz
	Sact. S. FRANCISCO Pau Oller	La Habana	29.06.71 Cádiz
07.08.70 Cádiz	Sact. ESPIRITU SANTO Josep Boter	Cuba, Yucatán y La Habana	Cádiz
29.08.70 La Coruña	Sact. ECCE HOMO Francesc Miró.	La Habana	