

La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)

per Josep M. Delgado Ribas

1. Introducció

Aquest treball pretén de verificar algunes hipòtesis ja considerades en part per P. Vilar,¹ i formulades novament en la meua tesi de llicenciatura, sobre un sector industrial ben específic de la Catalunya de la segona meitat del segle XVIII: la construcció naval.²

La indústria naval no és pas una novetat del set-cents, com ho pot ser la manufactura de les indies. Contràriament, té un passat medieval gloriós que atenyé el zenit al començament del segle XIV,³ i una etapa de prosperitat relativa, adequada a unes necessitats més modestes, des de mitjan segle XVI fins al final del segle XVII, en el marc de la recuperació econòmica del Principat.⁴

Al segle XVIII l'herència d'aquest passat sembla com si limités les possibilitats de transformació del sector naval. L'extrema divisió del treball, no fonamentada en una racionalització del procés productiu sinó en la proliferació de les organitzacions corporatives monopolitzadores de llurs oficis tendia a encarir d'una manera artificial els costos de la producció. Malgrat això, la necessitat de dotar un comerç en plena expansió d'una infraestructura adient de transport ca-

1. P. VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, vol. IV (Barcelona 1968), ps. 345-373.

2. Josep M. DELGADO RIBAS, *La flota catalana del comerç lliure (1778-1804): Un caso de acumulación previa* (tesi inèdita de llicenciatura, Universitat de Barcelona, 1977). Una part del seu contingut ha estat avançat en articles com ara *Auge y decadencia de la marina colonial catalana, 1720-8121*, «Boletín Americanista», XXI (1979), núm. 29, ps. 31-64; *La navegació catalana d'altura: els mariners del comerç lliure*, «L'Avenç», núm. 35 (1981), ps. 52-59; *La construcció naval catalana: els mestres d'aixa*, «L'Avenç», núm. 37 (abril de 1981), i *El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana, 1787-1807*, a J. FONTANA (edit.), *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y colonias* (Madrid, Alianza Editorial, 1982), ps. 99-169.

3. Ch. E. DUFOURQ, *L'expansió catalana a la Mediterrània occidental. Segles XIII i XIV* (Barcelona, Edicions 62, 1969); M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona del secolo XV* (Nàpols, L'Arte Tipografica, 1972), ps. 526 i s. (hi ha traducció catalana sota el títol *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa al s. XV*, Barcelona 1976); A. GARCÍA SANZ, *Història de la marina catalana* (Barcelona, Aedos, 1977), ps. 44-199.

4. P. VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, vol. II (Barcelona 1964), p. 253 i s.; Emili GIRALT, *El comercio marítimo de Barcelona entre 1630 y 1665. Hombres, técnicas y direcciones del tráfico* (tesi doctoral inèdita, Barcelona 1977); Josep FONTANA, *Sobre el comercio exterior de Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII*, «Estudios de Historia Moderna», v, ps. 197-218; Carlos 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), ps. 287-310.

nalitzà les inversions de capital comercial cap a les drassanes catalanes, de manera que hom finançà la construcció de nous bastiments. Tanmateix, aquesta penetració capitalista no permeté que la burgesia assolís el control del sector i hi forcéss la reforma profunda del procés de treball; hagué d'acceptar com a mal menor les deficiències tradicionals de la construcció naval del Principat, a causa de les dificultats que hi havia per adquirir vaixells mercants estrangers, derivades de la política mercantilista a ultrança seguida, en aquest cas, per l'administració espanyola.⁵

Per a l'estat, l'apuntament de l'organització gremial era un punt bàsic en el programa de reconstrucció de la marina de guerra.⁶ Per mitjà de la matrícula dels agremiats, i a canvi d'alguns privilegis, hom assegurava l'existència d'una mà d'obra especialitzada el concurs de la qual podia ser necessari en un moment determinat. Com a contrapartida, el gremi veia reforçada la seva estructura jeràrquica i el seu poder de coerció gràcies a les noves ordenances que foren aprovades a la segona meitat del segle XVIII amb l'anuència del ministeri de marina i la sanció reial.⁷

La consolidació artificial de l'aparell corporatiu era un procés evidentment negatiu des de la perspectiva de la burgesia comercial, interessada a minvar els costos de producció de la seva flota mercant i obligada a adquirir embarcacions de fabricació hispànica per al comerç amb Amèrica. Al llarg de tota la centúria, els intents de la burgesia de modificar les relacions de producció fracassaren sense excepció. Ni la Junta de Comerç aconseguí d'interessar els celosos mestres d'aixa en l'aprenentatge de les noves tècniques ni prosperà la

5. Contràriament a allò que passa en l'agricultura, el comerç i la majoria dels sectors industrials en què a la segona meitat del segle XVIII comporta una certa liberalització de llur activitat, la construcció naval va d'una etapa de protecció relativa fonamentada en l'establiment d'un dret d'estrangeria sobre els vaixells importants i de propietat hispànica inscrits en la carrera d'Amèrica, recollit en el *Proyecto de flotas y galeones* de l'any 1720, a un proteccionisme absolut, consagrat pel *Reglamento de libre comercio* (1778), que en l'article 2n. prohibia taxativament l'ús d'embarcacions estrangeres en el tràfic americà i concedia una moratòria de dos anys per inscriure les adquirides abans. Aquesta manera de fer les coses anava més d'acord amb el pensament d'un Úztariz, devot fervent de les *Navigacion Acts* angleses, que no pas d'un Jovellanos, partidari d'un foment de la marina mercant però refractari a concedir el monopoli de producció dels grans mercants a les drassanes hispàniques (JOVELLANOS, *Informe sobre el fomento de la marina mercante*, en *Obras*, B.A.E., t. L, II, ps. 26-28). En recompensar la construcció de naus de més de 300 tones, semblava com si el govern seguís la política defensada per Úztariz (*Theórica y práctica de comercio y de marina*, Madrid, Imprenta de Antonio Sanz, 1757, 3.^a reimpressió, p. 230; vegeu també A. V. CASTILLO, *Spanish Mercantilism. Gerónimo de Úztariz-Economist*, Filadèlfia, Porcupine Press, 1980, ps. 102-108), en contra del parer de Jovellanos, partidari de fomentar la producció de petites embarcacions de cabotatge.

6. J. M. DELGADO, *La flota catalana del comercio libre*, ps. 30 i s. J. M. CUENCA TORIBIO, *La política exterior de la España dieciochesca. Sus instrumentos: marina, ejército, diplomacia*, «Archivo Hispalense», 2.^a època, vols. L-LI (1969), ps. 1-15; Ceferino FERRET, *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la marina española e indicación de algunos medios para restaurarla* (Barcelona, Roca y Gaspar, 1819), ps. 71 i s.; Carlos IBÁÑEZ DE IBERO, marquès de Mulhacén, *Historia de la Marina de Guerra española* (Madrid, Espasa-Calpe, 1943²), ps. 194 i s.

7. Pel que fa a l'establiment de l'ordenança de matrícules, sota la inspiració del marquès d'Ensenada (1751), i el desenvolupament que experimentà més tard a Catalunya, vegeu F. de P. COLLEFORNS LLADÓ, *Historial de los gremios de mar de Barcelona, 1750-1865* (Barcelona 1951), ps. 23 i s.; J. LLOVET I VERDURA, *La matrícula de mar i la província marítima de Mataró al segle XVIII* (Mataró-Barcelona 1980), ps. 19 i s.

pretensió de sostreure a la jurisdicció de marina els plets suscitats entre els comerciants i els matriculats, per a situar-los sota la tutela interessada del tribunal del Consolat, i molt menys seria assolida la desaparició dels gremis.⁸

Per a la classe mercantil només quedava la solució de forçar la ruptura dels lligams proteccionistes i, a costa de la descapitalització de la indústria naval, de desviar les inversions cap a la compra de naus fetes a l'estranger. Això no seria possible fins el 1793, car el comerç no podia justificar la seva pretensió per l'augment desorbitat dels costos de producció, perquè aquest era una conseqüència d'un procés inflacionari generalitzat en què eren immersos tots els sectors econòmics. Però la guerra contra França proporcionaria l'argument necessari per obtenir les llicències d'importació, mitjançant l'exageració de les desastroses provocades pel conflicte en la flota mercant i la demostració de la incapacitat de les drassanes catalanes per suplir a curt termini un dèficit en l'oferta de transport, que posava en perill el curs del comerç colonial.⁹

D'aquesta manera, i en cosa de pocs anys, les drassanes catalanes passaren de ser un sector preferent en les inversions capitalistes, tal com succeí a la Gran Bretanya o als Estats Units d'Amèrica,¹⁰ a convertir-se en un camí frustrat

8. El 1786 la Junta Particular de Comerç de Barcelona, *«deseosa de contribuir a que los navios y demás buques que se construyen [a Barcelona] se trabaxen con las reglas y proporciones que prescribe el Arte a fin de evitar los perjuicios que de lo contrario se siguen a la navegación»*, contractà el mestre d'aixa menorquí Gabriel Tartavull, recomanat pel comte de Cifuentes, per regentar una escola de construcció naval destinada a instruir els agremiats en les noves tècniques de producció. Dos anys i mig després que fos inaugurada, davant l'hostilitat declarada dels mestres d'aixa, recelosos de tot ensenyament professional fet fora de llur si, i a causa de l'absentisme dels alumnes potencials, que no anaven a l'escola *«por estar persuadidos que nada tenían que aprender»*, la Junta de Comerç abandonà l'experiment i acomiadà Tartavull (Biblioteca Central, Junta de Comerç, Correspondència, llibre 88, cartes a Valdés i Jiménez Bretón, amb data 8-VII-1786; J. CARRERA I PUJAL, *Historia política y económica de Cataluña*, vol. IV Barcelona 1967, ps. 409-410). Els conflictes jurisdiccionalment entre els tribunals de marina i el Consolat foren constants durant el darrer terç del segle XVIII, i un problema encara no resolt el 1816, quan Antoni Bonaventura Gassó escriu: *«Todo fuero en el hombre de mar, que frustra o hace menos expedita la jurisdicción consular ... es un favor perjudicial que se les confiere, por lo que desvia al comerciante de confiarle sus haberes, ya que en los casos de reclamaciones debe recurrir a una autoridad diversa de la que entiende comúnmente en estos negocios»* (A. B. GASSÓ, *España con industria fuerte y rica*, Barcelona 1824, p. 105). El 1813 els gremis de mestrança foren abolits per un decret de les Corts de Cadis i restablerts per una reial ordre de Ferran VII pel juny de 1815. La reinstauració dels principis constitucionals el 1820 menà a una nova extinció del gremis esmentats, derogada novament el 1824. Fins al 1864, any de llur desaparició definitiva, es decandiren i de mica en mica perderen tota la força (F. de P. COLLEFORNS LLADÓ, *Historial de los gremios de mar de Barcelona, 1750-1865*, op. cit., ps. 80 i s.).

9. Un exemple representatiu de les sollicituds presentades pel comerç català al ministeri de marina per obtenir-ne permisos de compra de vaixells estrangers és la que féu pel març de 1796 Bartomeu Soler i Berga davant el jutge d'arribades de Barcelona. L'home allegà com a motiu de la seva sollicitud *«los continuos naufragios que han ocurrido en los temporales que son notorios, han minorado el número de buques nacionales y que la falta de operarios impide la construcción de ellos y por consiguiente es constante que el giro del comercio padece una decadencia de mucha consideración y que todo redunde en grave perjuicio del estado»* (A.H.P.B., Pablo Raurés, manual de marina del 1796, foli 937 r.).

10. Per al cas d'Anglaterra, Ralph DAVIS, *Merchant Shipping in the Economy of the Late Seventeenth Century*, «Economic History Review», segona sèrie, IX (1956), ps. 59-65, i especialment *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries* (Newton Abbot, David and Charles, 1972²). Quant al cas dels Estats Units d'Amèrica, cal

vers la industrialització per la resistència conjunta dels gremis i el govern il·lustrat a desmantellar unes relacions de producció pre-capitalistes.

2. *El procés de producció*

En el context industrial de la Catalunya del darrer terç del segle XVIII la indústria naval es caracteritza pel fet que combina un procés de producció organitzat sota la supervisió de diferents i poderosos gremis, que dificulten la introducció d'innovacions i perpetuen llurs hàbituds seculars transmeses de pares a fills, amb unes fórmules de finançament aparentment molt modernes, basades en la divisió de la propietat de cada vaixell en unes parts o accions lliurement negociables per llurs titulars que representen una quota de participació en els beneficis i les pèrdues.

La construcció d'una embarcació comprenia dues etapes diferenciades sense dificultat: 1.^a) la construcció del buc i l'emplaçament dels pals, i 2.^a) l'acabat. La primera fase té lloc al taller del mestre d'aixa, situat a la platja de qualsevol poble de la costa, i s'ocupa de l'articulació dels elements estructurals de la nau: el buc i l'arboradura.¹¹ La feina que hom fa a les drassanes recorda el *factory system*, no tant per la complexitat de les instal·lacions, ben sovint provisionals, com pel gran nombre d'operaris ocupats en les tasques de consolidar l'armadura i l'ús de ginys mecànics per facilitar el desplaçament dels pals, les quilles, les quadernes i els taulons sobre la sorra.¹² Fins a l'avarada del buc, les feines que cal fer són de la competència exclusiva de dos gremis sovint unificats: el de mestres d'aixa o fusters de ribera i el de calafats. Si més no, el paper d'empresari correspon al mestre d'aixa, propietari o arrendatari de la drassana, que rep l'encàrrec de fer una construcció naval i realitza una funció de control de tot el procés. Signa el contracte d'obra amb el representant de la part financera, selecciona les fustes que cal utilitzar i en contracta el transport fins a la costa, paga el salari setmanal als operaris, escolleix els mestres

destacar els treballs de Gary M. WALTON, *Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775*, «Economic History Review», segona sèrie, xx (1967), ps. 67-78, i *Shipping, maritime trade and the economic development of Colonial North America* (Cambridge, C.U.P., 1972), en col·laboració amb J. F. SHEPHERD; Douglass C. NORTH, *Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850*, «Journal of Political Economy», 76 (ix-x 1968), ps. 953-970, i Charles A. KEENE, *American Shipping and Trade, 1798-1820: The Evidence from Leghorn*, «The Journal of Economic History», xxxviii (1978), ps. 681-700. També és interessant l'estudi del cas neerlandès, en què els gremis, tot i llur força, foren més sensibles a les necessitats de la burgesia. Ho veiem en Richard W. UNGER, *Dutch Shipbuilding before 1800. Ships and Guilds* (Assen-Amsterdam, Van Gorcum, 1978), sobretot els capítols vi i vii. Finalment, hom pot trobar una bibliografia completa i actual de la indústria naval a l'edat moderna a Richard W. UNGER, *The Ship in the Medieval Economy, 600-1600* (Montreal, McGill Queen's University Press, 1980), ps. 283-298.

11. Aquests aspectes de la qüestió són tractats amb més detalls per Joaquim LLOVET, *Constructors navals a l'ex-provincia marítima de Mataró* (Mataró 1971), i *La matrícula de mar i la província marítima de Mataró al segle XVIII* (Barcelona-Mataró 1980). També pot ser interessant el meu article *La construcció naval catalana: els mestres d'aixa*, «L'Avenç», núm. 13 (abril de 1981).

12. Sobre l'ormeig de les drassanes, Emerèncià ROIG, *La marina catalana del vuit-cents* (Barcelona 1929), ps. 53 i s.

calafats encarregats d'enquitrinar el buc i, a vegades, arriba a supervisar la labor de l'acabat.¹³

La segona fase comença quan el vaixell està preparat per a l'avarada i els mestres d'aixa hi installen el velam. Participen en aquesta fase més gremis especialitzats igualment en la indústria naval, com el ja esmentat dels velers, que s'ocupa de la fabricació i l'ormeig de les veles; els soguers, fabricants d'eixàrcies, o els armers, que aporten els mitjans de defensa de la nau. I tampoc no hem d'oblidar els pintors, fusters, serrallers i, novament, els calafats.¹⁴

Aquesta abundància d'organitzacions gremials ocupades en la indústria naval contrasta amb el petit nombre de mestres que dins cada ofici controlen la construcció de les embarcacions mercants. Les drassanes més actives (Arenys de Mar, Barcelona, Mataró, Canet de Mar), a tot estirar compten amb la presència de tres o quatre mestres d'aixa que assoleixen d'acaparar tota la demanda mitjançant l'augment conjuntural del nombre de llurs operaris. Llurs cognoms, sovint emparentats, es repeteixen al llarg de diverses generacions al capdavant de les drassanes locals.¹⁵ En els altres oficis que prenen part en aquest sector la concentració productiva és molt més accentuada i pel cap alt sis mestres establerts preferentment a Barcelona es reparteixen la feina de totes les drassanes de Catalunya, la qual cosa contradiu una mica el caire local de la indústria agremiada. Entre les indústries pre-capitalistes, la construcció naval es destaca pels alts costos de producció que determinen en bona part les peculiaritats del seu sistema de finançament. Més que pel recurs a una maquinària complexa o per la necessitat d'amortitzar unes instal·lacions fabrils aquells costos eren justificats per l'ús d'una primera matèria escassa com la fusta, la provisió de la qual, a més, calia fer en competència declarada amb l'administració. En efecte, aquesta pretenia d'acaparar els boscs de més bona qualitat per a la utilització exclusiva de l'armada reial.¹⁶ D'altra banda, la fusta s'encaria pel seu transport fins a la costa des dels massissos productors (el Pirineu, el Montseny, el Montnegre). A menor escala comptava l'import dels materials emprats en la fase d'acabat (el velam, les eixàrcies, l'armament, els guarniments, en general). Alhora, els costos salarials contribuïen en una proporció semblant a l'encariment del producte final, a causa de la llarga durada del procés de producció —entre sis mesos i vuit per a un veler transatlàntic de 150 tones d'arqueig—¹⁷ i l'ús intensiu

13. J. RICART I GIRALT, *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana*, p. 181.

14. E. ROIG, *La marina catalana*, p. 58.

15. Sobre els cognoms més representatius de cada localitat constructora, J. M. DELGADO, *La flota catalana...*, op. cit., ps. 69-71.

16. Hi ha un resum de les disputes que aquest problema originà a Catalunya a Joaquim LLOVET, *La matricula de mar...*, op. cit., ps. 132 i s.

17. Es tracta d'un càlcul extrapolat a partir de les dades obtingudes en els llibres de comptabilitat de les embarcacions reunits en el Fons de Fallides de l'Institut Municipal d'Història, l'Archivo General de Indias, l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona, i confirmat per les dades presentades per l'Associació de Naviliers i Consignataris de Barcelona a la *Información arancelaria del 1879 (Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana, formada con arreglo a los artículos 20 y 29 de la Ley de Presupuestos de 1878-79)* per la comissió especial aranzelària creada pel reial decret del 8 de setembre de 1878, tom I, *Derecho diferencial de bandera* (Madrid, Imprenta de Manuel Miñuesa de los Ríos, 1879), p. 283.

de la força de treball que requeria (un mínim de 15 operaris). Fet i fet, el cost inicial d'una embarcació de dimensions mitjanes era repartit a parts iguals entre les primeres matèries i els salaris, i el cost total encara era més alt, car s'hi afegien les elevades despeses de manteniment —ahora, l'habilitació i la carena imprescindibles després de cada travessia oceànica representaven entre un terç i un quart del cost inicial—,¹⁸ i el curt període d'amortització que, per terme mitjà, no sobrepassà els quinze anys fins més tard del 1820.¹⁹

3. L'evolució de la producció

QUADRE I

a) CONSTRUCCIÓ NAVAL: Unitats construïdes, desplaçament i mitjana per unitat (1751-1804)²⁰

| <i>any</i> | <i>nombre d'unitats</i> | <i>quintars castellans</i> | <i>mitjana per unitat</i> |
|------------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|
| 1751 | 7 | 2.400 | 342,9 |
| 1752 | 7 | 2.700 | 385,7 |
| 1753 | 3 | 3.100 | 1.033,3 |
| 1754 | 4 | 4.450 | 1,112,5 |
| 1755 | 4 | 6.500 | 1.625 |
| 1756 | 1 | 200 | 200 |
| 1757 | 1 | 257 | 257 |
| 1758 | 10 | 18.250 | 1.825 |
| 1759 | 5 | 8.000 | 1.600 |
| 1760 | 9 | 21.400 | 2.377,8 |
| 1761 | 9 | 23.100 | 2.566,7 |
| 1762 | 8 | 18.880 | 2.360 |
| 1763 | 6 | 11.175 | 1.862,5 |
| 1764 | 3 | 8.500 | 2.833,3 |
| 1765 | 2 | 9.500 | 4.750 |
| 1766 | 4 | 5.150 | 1.287,5 |
| 1767 | 3 | 10.300 | 3.433,3 |
| 1768 | 4 | 10.150 | 2.537,5 |
| 1769 | 2 | 6.600 | 3.300 |
| 1770 | 6 | 22.500 | 3.750 |
| 1771 | 4 | 10.300 | 2.575 |
| 1772 | 3 | 8.310 | 2.770 |

18. Segons les mateixes fonts. Un exemple del gran volum que podien tenir les despeses d'habilitació el trobem en la nau «El Peruano», adobada a les drassanes de Rio de Janeiro durant el 1784. Fet i fet, el vaixell restà al dic sec durant 79 dies, 66 dels quals foren feiners, i ocupà diàriament una mitjana de 16 fusters i 20 calafats, que cobraren, respectivament, 1.069 i 1.341 jornals, és a dir, en suma, 6.457 lliures catalanes (A.G.I., Indiferente general, lligall 2.210).

19. *Información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera*. Contestació de l'Associació de Naviliers i Consignataris de Barcelona, apèndix I.

20. Les dades sobre la construcció naval, que presentem aquí, es mereixen un comentari previ perquè han estat obtingudes d'una manera una mica atípica. Malauradament, la pèrdua dels registres d'inscripció d'embarcacions, els quals teòricament haurien de ser a l'Archivo Central de Marina, ens ha privat de la font de primera mà que cal per fer d'una faisó adient aquesta tasca. Així, doncs, ens hem de conformar amb els fons notariais de les escrivanies de marina de Barcelona, Mataró i Tarragona i amb les noves disperses que de tant en tant apareixen a la secció de consolats dels arxius General de Índies, de Simancas

| <i>any</i> | <i>nombre d'unitats</i> | <i>quintars castellans</i> | <i>mitjana per unitat</i> |
|------------|-----------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| 1773 | 7 | 25.600 | 3.657,1 |
| 1774 | 3 | 12.100 | 4.033,3 |
| 1775 | 8 | 29.720 | 3.715 |
| 1776 | 11 | 39.700 | 3.609,1 |
| 1777 | 5 | 21.810 | 4.362 |
| 1778 | 3 | 11.600 | 3.866,7 |
| 1779 | 1 | 3.500 | 3.500 |
| 1780 | — | — | — |
| 1781 | — | — | — |
| 1782 | — | — | — |
| 1783 | 2 | 12.000 | 6.000 |
| 1784 | 4 | 14.100 | 3.525 |
| 1785 | 8 | 33.600 | 4.200 |
| 1786 | 17 | 46.900 | 2.758,8 |
| 1787 | 4 | 12.400 | 3.100 |
| 1788 | 2 | 4.300 | 2.150 |
| 1789 | 8 | 20.200 | 2.525 |
| 1790 | 5 | 12.400 | 2.480 |
| 1791 | 3 | 5.200 | 1.733,3 |
| 1792 | 7 | 22.800 | 3.257,1 |
| 1793 | 9 | 29.100 | 3.233,3 |
| 1794 | 5 | 15.800 | 3.160 |
| 1795 | 4 | 13.000 | 3.250 |
| 1796 | 6 | 16.400 | 2.733,3 |
| 1797 | 4 | 11.600 | 2.900 |
| 1798 | 4 | 14.055 | 3.513,7 |
| 1799 | 2 | 10.753 | 5.376,5 |
| 1800 | 3 | 8.440 | 2.813,3 |
| 1801 | 7 | 1.400 | 200 |
| 1802 | s.d. | s.d. | s.d. |
| 1803 | 1 | 5.000 | 5.000 |
| 1804 | 2 | 7.800 | 3.900 |
| 1805 | 1 | 1.300 | 1.300 |
| 1806 | 1 | 1.500 | 1.500 |
| 1807 | 1 | 1.700 | 1.700 |
| 1808 | — | — | — |
| 1809 | 1 | 940 | 940 |
| 1810 | — | — | — |
| 1811 | — | — | — |
| 1812 | — | — | — |
| 1813 | — | — | — |
| 1814 | — | — | — |
| 1815 | 2 | 6.380 | 3.190 |
| 1816 | 3 | 7.460 | 2.487 |
| 1817 | 4 | 12.600 | 3.150 |
| 1818 | 2 | 3.800 | 1.900 |
| 1819 | 6 | 14.260 | 2.378 |
| 1820 | 4 | 4.680 | 1.170 |
| 1821 | — | — | — |
| 1822 | 2 | 4.740 | 2.370 |
| 1823 | — | — | — |

i de la Corona d'Aragó, i a l'Arxíu Històric Provincial de Cádiz. També hem fet servir l'informe presentat per l'Associació de Naviliers i Consignataris de Barcelona a la comissió aranzelària, esmentat abans, el qual reproduïx els assentaments d'inscripció des de l'any 1805. Hi ha més informació sobre el tema a A.C.M. «Álvaro de Bazán», Navegación Mercantil, Asuntos particulares, 1830-1840.

El quadre i mostra com des del 1751 i fins al final de la dècada dels anys setanta l'activitat de les drassanes catalanes augmentà d'una manera progressiva. En especial, els períodes 1758-1763 i 1770-1778 es caracteritzen per llur dinamisme, reflex del procés de modernització que experimenta la flota mercant del Principat, la qual, malgrat tot, tracta d'adaptar-se a les necessitats de la navegació atlàntica. D'aquesta manera, i a partir de les tradicionals barques de mitjana, uns bastiments de cabotatge mediterrani, hom perfeccionaria un nou tipus de bastiment d'arqueig més gran i ormeig de veles quadres, dit genèricament «sagetia», o també «barca».²¹ Quasi la totalitat dels vaixells mercants d'altura fabricats abans del 1778 corresponen a aquest patró.

El desenvolupament d'uns nous tipus de naus i l'expansió consegüent de la construcció naval ha de ser relacionat necessàriament amb la incorporació progressiva de la navegació catalana a la carrera d'Amèrica.²² Es tracta d'un procés lent, però que pren un dinamisme especial els anys 1750 i 1760, amb les expedicions de la Reial Companyia de Barcelona i la preparació per part del comerç català d'una munició de registres solts.²³ Ja el 1765, l'any del primer decret de lliure comerç, la flota colonial del Principat és la més nombrosa de tota la península i supera la matriculada al departament de Cadis.²⁴ La protecció a les naus de fabricació nacional en el comerç amb les terres de sobrevent faria la resta i possibilitaria una etapa de gran activitat constructora els anys anteriors al reglament del 1778.

La reiteració del proteccionisme naval en el text d'aquell any hauria hagut de significar un nou impuls a l'activitat de les drassanes, per tal de satisfer les necessitats de transport derivades del comerç lliure. Tanmateix, les coses no anaren així. Més que per dificultats internes del sector de producció, l'estanca ment que seguí el 1778 —fins a arribar a una inactivitat gairebé total entre el 1780 i el 1782— tingué el seu origen en el conflicte hispano-britànic que amb el rerafons de la guerra de la independència nord-americana paralitzà durant tres anys el tràfic amb Amèrica i afectà les economies sensibles a la conjuntura colonial. En el cas de què parlem, el foment governamental de l'activitat corsària agreujà la crisi d'una manera especial perquè, mentre durà el conflicte, hom

21. S'ocupen de la barca P. VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, op. cit., vol. IV, p. 271; J. M. DELGADO, *La flota catalana...*, op. cit., ps. 66 i 36 i s., p. 224, nota 46; M. ANDREU VIDIELLA, *La financiació de la indústria naval en Barcelona*, «Pedralbes», núm. 1 (1981), p. 287. En general, parlen de la tipologia de la construcció naval catalana J. MONJÓ i PONS, *Curso metódico de arquitectura naval, aplicada a la construcción de los buques mercantes* (Barcelona 1856), dos vols., i Emerència ROIG, *La marina catalana del vuit-cents*, op. cit., ps. 73 i s.

22. Sobre el caire estret d'aquesta relació, C. MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la Carrera de Indias* (Barcelona, Crítica, 1981), p. 274.

23. José M. OLIVA MELGAR, *La Real Compañía de Comercio de Barcelona. El comercio privilegiado de Cataluña con América en la segunda mitad del siglo XVIII* (tesi doctoral inèdita, Universitat de Barcelona, 1982). L'expedició des del Principat de registres solts entre el 1756 i el 1778 és una de les àrees menys conegudes del comerç colonial català. Hom en pot trobar unes sèries incompletes a P. VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, op. cit., vol. IV, ps. 375 i s.; José M. OLIVA MELGAR, *La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII*, «I Congreso de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna», vol. IV (Còrdova 1976), ps. 113-131.

24. D'acord amb la matrícula de marina de l'any 1765 (A.G.S., secretaria de marina, lligall 300), Catalunya comptava amb 114 vaixells de comerç i 558 de tràfic, davant les 79 naus mercants i els 439 vaixells de cabotatge del departament de Cadis.

permeté la matrícula de vaixells de fabricació estrangera capturats per l'estat espanyol o pels seus aliats, autorització que fou utilitzada àmpliament pel capital comercial català.²⁵

La normalització del circuit colonial repercutí favorablement en la indústria naval, que, a la dècada següent a la pau de Versalles, tingué l'època de prosperitat més gran. En essència, l'objectiu prioritari d'aquest relleu de l'activitat armadora era el rescabament dels estralls causats per les hostilitats.²⁶ Alhora, però, la necessitat de substituir ràpidament les unitats perdudes afectà les formes tradicionals de finançament de la indústria naval: durant les dues darreres dècades del segle les inversions en parts o quotes de propietat naval deixaren de tenir el poder d'atracció que fins aleshores havien posseït sobre amplis sectors de la societat catalana. De primer, les causes d'aquest canvi d'actitud cal cercar-les en la dificultat d'amortitzar els costos inicials, tant per la incidència de la inflació sobre el preu, com per l'abaratiment dels nolis transatlàntics,²⁷ i seguidament, en la possibilitat de fer unes inversions més productives a curt termini, com ara les especulacions comercials o el préstec usurari. D'aquesta manera, l'interès per fomentar la construcció naval restà limitat a dos grups socials específics: la burgesia colonial i els gremis mateixos interessats en la indústria naval.

Per als protagonistes del comerç amb Amèrica, el recurs a les drassanes catalanes continuà essent necessari, almenys fins al principi del segle XIX, davant les dificultats per fer efectiva l'autorització de les naus de fabricació estrangera com a única alternativa de proveïment. La pèrdua per presa, enfonsament o naufragi d'una colla de vaixells en el període conflictiu que comença el 1793, les restriccions a la treta de numerari per a fer operacions econòmiques a fora i el caràcter canviant de les aliances entre les diferents potències europees, que comportava la possibilitat d'un embargament de les propietats espanyoles quan un estat deixava de ser neutral per esdevenir belligerant, evitaren la descapitalització immediata del sector després que fos liberalitzat. Conseqüentment, durant els anys 1790 la flota mercant catalana continuà nodrint-se en part d'embarcacions fabricades a les drassanes del Principat, l'activitat productiva de les quals restà per damunt dels 10.000 quintars/any, si bé des del 1798 el predomini de les naus fetes a l'estranger fou un fet incontestable, d'acord amb el que diu el quadre II:

25. La major part d'aquestes compres tenia lloc en el mercat de Marsella, on, només durant el 1779, hom almenys adquirí tres velers de gran tonatge: la pollacra «Dolores de Nuestra Señora» (200 tones), el paquebot «Nuestra Señora del Mar» (150 tones) i el bergantí «San Ramón Nonato» (150 tones) (A.H.P.B., escripània de marina, Cosme Raurés, ms. del 1779, folis 285, 297 i 329).

26. Ceferino FERRET parla de la pèrdua de més de 100 embarcacions durant la guerra amb Anglaterra en la seva *Exposició històrica de las causas...*, op. cit., p. 93.

27. Es tracta de problemes que no són particulars de la construcció naval catalana sinó que són plantejats de la mateixa manera a Anglaterra, França o els Estats Units d'Amèrica, durant la segona meitat del segle XVIII. Ho veiem a R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry...*, op. cit., p. 392; T. J. A. LEGOFF i Jean MEYER, *Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle*, «Annales E.S.C.», xxvi (1) (1971), ps. 182 i s.; J. F. SHEPHERD-Gary M. WALTON, *Shipping, maritime trade and...*, op. cit., ps. 73 i s.

QUADRE II

VAIXELLS ESTRANGERS INCORPORATS A LA PROVÍNCIA
MARÍTIMA DE BARCELONA (1793-1817)²⁸

| <i>any</i> | <i>unitats</i> | <i>quintars castellans</i> | <i>valor (lliures)</i> |
|------------|----------------|--------------------------------|----------------------------|
| 1793 | 1 | 4.700 | 22.729 ll. c. |
| 1794 | 1 | 1.400 | 1.875 |
| 1795 | 1 | 4.000 | 10.312 |
| 1796 | 30 | 79.480 | 136.299 |
| 1797 | 16 | 47.050 | 72.598 |
| 1798 | 12 | 44.980 | 74.792 |
| 1799 | 2 | 4.940 | 6.600 |
| 1800 | 2 | 5.840 | 11.725 |
| 1804 | 19 | 59.160 | 115.252 |
| 1808 | 3 | 11.960 | n. c. |
| 1809 | 1 | 3.180 | n. c. |
| 1810 | — | — | |
| 1811 | — | — | |
| 1812 | 3 | 8.220 | n. c. |
| 1813 | — | — | |
| 1814 | — | — | |
| 1815 | 2 | 4.820 | n. c. |
| 1816 | 1 | 1.600 | n. c. |
| 1817 | 3 | 6.820 | n. c. |

Després del 1808, el col·lapse del comerç colonial des d'una Catalunya ocupada per les forces napoleòniques incidirà d'una manera violenta tant sobre la construcció naval com sobre l'adquisició de velers de fabricació estrangera. La recuperació posterior, evidentment modesta, tindrà lloc en el marc d'una situació diferent, que ja no comptarà amb l'estímul d'un mercat protegit prop de la desaparició.

4. *El finançament de la construcció naval*

A desgrat que des del primer moment els capitalistes eren presents en el finançament de les naus del comerç amb Amèrica, solen no ser advertits en el procés de producció. El primer document que indica l'existència d'una embarcació nova és la contracta de construcció, feta entre el futur patró o capità i el mestre d'aixa a la drassana del qual hom encomanava l'obra. En aquest primer document, que podia ser públic o privat,²⁹ no hi havia cap esment de les persones interessades en l'operació; simplement s'hi estipulaven les característiques

28. Font, A.H.P.B., escrivania de marina, manuals de J. Fontrodona Roura (1793-1794) i Pablo Raurés (1794-1804). Apèndix II de l'informe de l'Associació de Naviliers i Consignataris de Barcelona a la comissió aranzelària (vegeu la nota 17).

29. J. LLOVET, *La matrícula de mar...*, op. cit., ps. 145 i s.

tècniques del vaixell, detallades d'una manera minuciosa, i el preu convingut.

Fins a l'avarada del buc hom no redactava el primer document públic de la transacció, amb constància de la identitat dels qui havien finançat la fabricació del bastiment. Aquest document era l'acta de patronia, on tots els interessats confirmaven en el seu càrrec el patró que havia tingut cura de les operacions anteriors, o en nomenaven un de nou. Totes les escriptures de patronia repetien els mateixos formulismes, d'acord amb uns esquemes els orígens dels quals cal cercar a l'edat mitjana.³⁰ A la primera part de l'escriptura hi havia el nom i la professió de cada porcionista, i també la quota de participació en la nau. En acabat, venien les obligacions principals del capità com a gestor de l'empresa.

Prèviament, el capità apareixia com el propietari del bastiment en construcció i per això obligat al pagament de l'obra a escar, és a dir, a un preu fix estipulat per endavant, el qual, a diferència del que era habitual els segles XVI i XVII, comprenia el cost dels materials emprats en el vaixell, més els jornals dels operaris.³¹ Això no obstant, l'acabat, la col·locació dels ormeigs, les eixàrcies i el velam eren considerats com una obligació aliena al constructor, el qual es limitava a fer el lliurament del buc. Aquesta funció del patró, que, si més no, recordava una època en què ell era de debò l'element actiu de l'operació en convenir, per iniciativa pròpia, la fabricació d'una embarcació i, més tard, en repartir una part del seu interès entre els amics, familiars o coneguts, no era més que una ficció a l'etapa del comerç lliure, on allò que hom pretenia era d'evitar algunes restriccions imposades per l'ordenança de matrícules a la contractació lliure.³²

Durant el segle XVIII hom feia servir dos sistemes per a canalitzar les inversions de capital cap a la indústria naval: les parts de diners i els setzens.³³ Les parts de diners, caigudes en desús a l'època de què parlem, consistien en la inversió d'unes determinades quantitats de diners en la construcció d'una nau, amb la intenció d'obtenir-ne un benefici a curt termini. Les parts, també anomenades quartons, tenien una vàlua monetària fixa i determinada que no coincidía als diferents pobles de la costa. Així, a Lloret de Mar, Sant Feliu de Guíxols i Malgrat una part equivalia a 168 lliures catalanes; a Tossa, Blanes, Pineda i Calella, a 169 lliures i 4 sous; i a Arenys de Mar, Canet de Mar i Mataró, a 200 lliures.³⁴

El sistema de finançament usual en la construcció dels mercants inscrits en

30. E. BAASCH fa unes consideracions sobre el suposat caràcter internacional de les clàusules d'aquesta mena de contractes, en el seu estudi sobre el port hanseàtic de Lübeck, *Zur Statistik des Schiffspartewesens*, «Vierteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte» (1919), ps. 211-234.

31. Arcadi GARCÍA SANZ, *Història de la marina catalana*, op. cit., p. 384; J. RICART i GIRALT, *El siglo de oro de la marina velera...*, op. cit., p. 181.

32. Així, l'article del Reglamento Zalvide (1773) establia que les naus havien de ser construïdes al lloc de residència de llurs propietaris. Hom obviava a aquesta limitació escollint com a patró un home matriculat a la localitat en què es volia encarregar l'obra, el qual actuava com a representant dels socis capitalistes (vegeu J. LLOVET, *La matrícula de mar...*, op. cit., p. 138).

33. C. MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la Carrera de Indias*, op. cit., ps. 32 i s.

34. E. FABREGAS I BARRI, *Dos siglos de marina catalana. Històries de gent de mar* (Barcelona 1961), p. 88.

la carrera d'Amèrica és el porcionista, basat en la divisió del preu de cost del vaixell en unes parts iguals que eren adquirides per persones amb capital disponible per a la inversió. Les relacions entre els parçoners i el capità eren similars a les que hi ha entre els socis capitalistes i els factors d'una societat comanditària. Segons llur quota, els primers tenien els beneficis i les pèrdues de l'empresa marítima. Les quotes en què era dividida la propietat de la nau solien tenir com a base un setzè i els seus múltiples i submúltiples, bé que a vegades hom feia la partició d'acord amb unes altres denominadors.³⁵

El sistema de parts es caracteritzava per la seva gran flexibilitat a canalitzar les inversions de capital al sector naval. D'una banda, permetia al gran capital barceloní de participar en la construcció de les embarcacions d'arreu del Principat, car els seus membres més destacats adquirien petites quotes de propietat en moltes d'elles sense exposar-hi mai sumes importants de diners, segons una estratègia ja practicada abans per la burgesia anglesa.³⁶ Però, a més, els setzens afavorien la inversió de l'estalvi «lilliputenc», acumulat pels més diversos sectors socials de cada localitat.

Ultra l'alt cost inicial de les embarcacions transatlàntiques, també hi ha uns altres factors que contribuïren a consolidar el caràcter fraccionat de la inversió naval. En primer lloc —i des del punt de vista dels inversors potencials, que només cercaven l'obtenció d'una renda amb llurs estalvis—, a mitjan segle XVIII l'adquisició de participacions en la flota mercant era, comparativament, més remuneradora que d'altres inversions possibles;³⁷ en contraposició als censals, la part és un negoci senzill i fonamentalment urbà els atractius principals del qual són la possibilitat d'assolir amb un capital més petit un benefici més alt i més de pressa. I tampoc no era menyspreable el caire negociable de la quota naval.³⁸ Pel que fa als altres negocis de tipus «capitalista», com ara la botiga, les companyies de comerç o d'assegurances, i la manufactura —que potser proporcionaven unes utilitats més grans, es trobaven fora de l'abast dels estalviadors modestes. Finalment, i davant el canvi marítim, que també permetia el joc especulatiu dels petits inversors, amb l'afegit d'una prima major sobre el capital, la compra dels setzens ofería més seguretat.³⁹ En definitiva, els

35. En aquest cas la regla també és de caràcter general. Davis observa com a Anglaterra les accions de la propietat naval corresponen a unes quotes el dividend de les quals és submúltiple de 4 (R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry...*, op. cit., p. 83). Parlen de l'origen remot de les divisions en setzens J. SCHREINER, *Nederland og Norge* (Oslo 1933), ps. 26-33, i A. E. CHRISTENSEN, *Dutch Trade to the Baltic about 1600* (l'Haia, Martinus Nijhoff, 1941), cap. III, p. 136.

36. R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry...*, op. cit., ps. 159 i s.

37. P. VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, op. cit., IV, p. 236.

38. J. M. DELGADO, *La flota catalana...*, op. cit., ps. 175 i 311. A diferència d'altres societats per accions que són coetànies de la que parlem, com ara les grans companyies de comerç i d'assegurances, on la transmissió dels títols de propietat es trobava sotmesa a unes restriccions, d'acord amb l'*intuitus personae*.

39. El canviador s'exposava més a una pèrdua eventual del seu capital quan el préstec era fet sobre les mercaderies d'un carregament, car aquestes es deterioraven amb facilitat. Si el canvi era sobre el vaixell i els nolis, en teoria la situació era d'igualtat en el risc en cas de naufragi o d'un altre accident de mar. No obstant això, de fet, el porcionista solia defraudar el creditor canviador mitjançant l'exageració de la importància del sinistre, per evitar-ne les reclamacions. Hom s'ocupa dels canvis marítims com a instrument de finançament de la marina mercant, a J. M. DELGADO, *Cataluña y el sistema de libre comercio*

seus avantatges eren la velocitat en la rotació del capital, el caràcter negociable dels títols de propietat, la migradesa de la inversió i la seguretat relativa d'un benefici.

D'altra banda, qui adquiria unes parts no corria el perill de caure en la interdicció de l'Església, atesa la licitud reconeguda de tot benefici aconseguit en concepte de «premi» per un risc experimentat i no d'«interès» usuari. Si bé aquesta era un qüestió que no afectava la decisió de la major part dels porcionistes, servia per suprimir els escrúpols de les classes més afins a la ideologia de l'antic règim. No ens ha d'estranyar, doncs, la freqüència relativa amb què apareixen, en les escriptures de patronia, nobles, funcionaris, eclesiàstics i... familiars del Sant Ofici.⁴⁰

Des d'una mentalitat estrictament racionalista, el sistema de finançament que predominava en la indústria naval catalana també quedava justificat. Per als qui disposaven d'una reserva important de capital no era gens forassenyat de repartir llurs operacions en 15 o 20 bastiments diferents, a fi d'evitar les catàstrofes sempre possibles en l'àmbit del comerç marítim.

Tanmateix, aquest atractiu universal de la construcció naval s'anà perdent al llarg del darrer terç del segle XVIII, tal com és mostrat per les variacions en la propietat de la flota, entre el 1741 i el 1804 (veg. quadre III).

Comptat i debatut, les dades del quadre III permeten de seguir com és alterada la composició de la propietat naval durant el segle XVIII i les primeres dècades del segle XIX, la qual cosa fa possible la delimitació de tres grans etapes en el finançament dels vaixells mercants.

A. *Un punt de partida. 1744-1752.* Correspon als primers intents dels navegants catalans en la carrera d'Amèrica com a prolongació de la ruta ja habitual del comerç indirecte Barcelona-Cadis. El petit nombre d'unitats produïdes —18, segons Martínez Shaw—,⁴² d'acord amb les necessitats encara modestes del tràfic colonial, genera una demanda de capitals satisfeta pels mateixos grups interessats en aquell. Així, els autodenominats comerciants controlen el 62 % de la flota, mentre que un 16,5 % és atribuït als artesans agremiats motivats, poc o molt, pel mercat americà: els botiguers de teles i de tall, els xocolaters, els cerers, els adroguers. Una consideració especial es mereix el percentatge dels

(1778-1818). *Una reflexió sobre les raïces del reformismo borbónico* (tesi doctoral inèdita, Universitat de Barcelona, 1981), vol. II, ps. 274-293.

40. Gonzalo ANES, *El Antiguo Régimen. Los Borbones* (Madrid, Alianza Editorial, 1975), ps. 43-60. Pel que fa a l'interès que encara suscitava la discussió sobre la il·licitud o la licitud de la usura, el veiem reflectit en la sèrie de consultes fetes pels diversos gremis comercials de Madrid entre el 1762 i el 1764 a diferents mestres en teologia moral, sobre prestacions de capital amb guanys. El manuscrit amb les respostes, força interessant, a hores d'ara és a la venda en una llibreria de vell de Sevilla.

41. Fonts: per al 1744-1752, C. MARTÍNEZ SHAW, *La procedencia de los capitales en la industria naviera catalana del siglo XVIII: Los barcos del comercio atlántico (1744-1752)*, «Anuario de Estudios Americanos», xxx (1973), p. 474; l'apartat 2n. prové de M. ANDREU VIDIELLA, *La financiación de la industria naval en Barcelona (1745-1760)*, «Pedralbes», núm. 1 (1981), p. 270; els apartats restants són d'elaboració pròpia, a partir de les escriptures de patronia de les escrivanies de marina de Barcelona i de Mataró. Les dades del període 1764-1775 procedeixen d'A.H.P.B., E. de M. Vicente Simón, manuals del 1764 al 1775; quant als epígrafs 4 i 5, vegeu J. M. DELGADO, *La flota catalana...*, op. cit., ps. 121 i 466. L'apartat III, 6 prové d'A.H.P.B., E. de M. José Raurés, manuals del 1816-1819, i d'Antonio Falp, manual del 1820.

42. C. MARTÍNEZ SHAW, *La procedencia de los capitales...*, op. cit., p. 475.

QUADRE III

Propietat de la flota mercant catalana
(1741-1804, en tant per cent) ⁴¹

1. (1744-1752)

| | |
|---|-------|
| burgesia mercantil | 62 % |
| gremis de mar i mestrança | 15 % |
| gremis mercantils | 9,5 % |
| altres gremis | 7 % |
| funcionaris, aristòcrates, eclesiàstics | 3 % |
| sense determinar | 3,5 % |

2. (1745-1760)

| | |
|---|------|
| burgesia mercantil | 50 % |
| gremis de mar i mestrança | 14 % |
| gremis mercantils | 12 % |
| altres gremis | 16 % |
| funcionaris, aristòcrates, eclesiàstics | 8 % |

3. (1764-1776)

| | |
|---|--------|
| burgesia mercantil | 54,3 % |
| gremis de mar i mestrança | 18,2 % |
| altres gremis | 17,9 % |
| funcionaris, aristòcrates, eclesiàstics | 9,6 % |

4. (1777-1793)

| | |
|---|--------|
| burgesia mercantil | 59,3 % |
| gremis de mar i mestrança | 25 % |
| altres gremis | 15,1 % |
| funcionaris, aristòcrates, eclesiàstics | 0,6 % |

5. (1794-1804)

| | |
|---|--------|
| burgesia mercantil | 62,7 % |
| gremis de mar i mestrança | 31,9 % |
| altres gremis | 2,1 % |
| pagesia propietària | 3 % |
| funcionaris, aristòcrates, eclesiàstics | 0,3 % |

6. (1816-1820)

| | |
|---|--------|
| burgesia mercantil | 76,4 % |
| gremis de mar i mestrança | 21,5 % |
| altres gremis | 1,3 % |
| pagesia propietària | 0,7 % |
| funcionaris, aristòcrates, eclesiàstics | 0,1 % |

gremis de mar i mestrança. A diferència de les participacions restants, aquestes no corresponen a un capital desembossat d'una manera efectiva, sinó a uns ingressos en espècie, en el cas dels constructors per llur participació en el procés productiu, i en el dels patrons de les embarcacions per tal d'interessar-los més vivament en la gestió de l'empresa de transport.

B. *El període de les realitzacions, 1753-1776*. Representa l'etapa de difusió més gran de la inversió naval entre totes les capes socials amb possibilitat d'estalviar; la presència de la burgesia mercantil hi reclusa a favor dels petits inversors, que només cerquen una rendibilitat segura, al voltant del 5 % anual.⁴³ Aquests *parvenus* del negoci naval són el resultat d'una conjuntura força favorable, ja analitzada per Pierre Vilar.⁴⁴ El creixement demogràfic i el desplaçament de la població fins a la costa, on prenia volada l'economia de mercat, incrementaren els beneficis dels gremis dedicats a la producció de béns de consum urbà, o a la prestació de serveis.⁴⁵ Un índex sobre el consum com és el dret de portes palesa fins a quin punt és exacte aquest paral·lisme entre el creixement urbà i la diversificació de la propietat naval per a Barcelona:

QUADRE IV

*Recaptació en concepte de dret de portes (1720-1785)*⁴⁶

| <i>any</i> | <i>recaptació (rals de billó)</i> | <i>índex (1720 = 100)</i> |
|------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| 1720 | 1.183.397 | 100 |
| 1721 | 1.675.154 | 141,5 |
| 1722 | 1.763.564 | 149 |
| 1723 | 1.474.022 | 124,6 |
| 1724 | 1.632.495 | 137,9 |
| 1725 | 1.727.471 | 146 |
| 1726 | 2.217.857 | 187,4 |
| 1727 | 2.217.857 | 187,4 |
| 1728 | 2.217.857 | 187,4 |
| 1729 | 2.217.857 | 187,4 |
| 1730 | 2.769.097 | 234 |
| 1731 | 2.855.190 | 243,8 |
| 1732 | 2.899.498 | 245 |
| 1733 | 2.855.331 | 241,3 |
| 1740 | 2.233.887 | 188,8 |
| 1741 | 2.271.386 | 191,9 |
| 1742 | 2.333.762 | 197,2 |
| 1743 | 2.144.919 | 181,3 |
| 1744 | 2.000.531 | 169,1 |

43. P. VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna, op. cit.*, vol. IV, p. 237.

44. *Ibid.*, p. 55.

45. P. VILAR, *Transformaciones económicas, impulso urbano y movimiento de los salarios: la Barcelona del siglo XVIII, a Crecimiento y desarrollo* (Barcelona, Ariel, 1974²), p. 232.

46. J. M. DELGADO, *Cataluña y el sistema de libre comercio (1778-1818)...*, *op. cit.*, vol. I, p. 169.

| <i>any</i> | <i>recaptació</i> <i>(rals de billó)</i> | <i>índex</i> <i>(1720 = 100)</i> |
|------------|---|-------------------------------------|
| 1745 | 2.130.955 | 180,1 |
| 1746 | 2.264.122 | 191,3 |
| 1747 | 2.530.083 | 213,8 |
| 1748 | 2.515.661 | 212,6 |
| 1749 | 2.711.233 | 229,1 |
| 1750 | 2.477.352 | 209,3 |
| 1751 | 2.432.734 | 205,6 |
| 1752 | 2.634.287 | 220,6 |
| 1753 | 2.940.083 | 248,4 |
| 1754 | 3.257.809 | 275,3 |
| 1755 | 3.281.917 | 277,3 |
| 1756 | 3.230.204 | 272,9 |
| 1757 | 3.390.238 | 286,5 |
| 1758 | 3.216.436 | 271,8 |
| 1759 | 3.459.198 | 292,3 |
| 1760 | 3.271.175 | 276,4 |
| 1761 | 3.626.187 | 306,4 |
| 1762 | 3.159.416 | 297,4 |
| 1763 | 3.418.977 | 288,9 |
| 1764 | 3.509.018 | 296,5 |
| 1765 | 3.734.531 | 315,6 |
| 1766 | 3.503.838 | 296,1 |
| 1767 | 3.513.305 | 296,9 |
| 1768 | 3.624.887 | 306,1 |
| 1769 | 4.010.811 | 338,9 |
| 1770 | 3.913.732 | 330,7 |
| 1771 | 4.167.954 | 352,2 |
| 1772 | 4.059.525 | 343,1 |
| 1773 | 4.446.949 | 375,8 |
| 1774 | 4.473.402 | 378 |
| 1775 | 4.628.752 | 391,1 |
| 1776 | 4.728.300 | 399,5 |
| 1777 | 4.593.212 | 388,1 |
| 1778 | 4.547.478 | 384,3 |
| 1779 | 4.470.227 | 377,7 |
| 1780 | 3.826.082 | 323,3 |
| 1781 | 3.760.691 | 317,8 |
| 1782 | 4.058.957 | 343 |
| 1783 | 3.413.263 | 288,4 |
| 1784 | 3.729.086 | 315,1 |
| 1785 | 4.134.284 | 349,4 |

Durant els dotze primers anys (1720-1732) els ingressos fiscals en concepte de dret de portes augmenten d'una manera regular, fins que atenyen el 240 % de la recaptació inicial, la qual cosa ha d'interpretar-se com un senyal clar de recuperació econòmica després de la conquesta castellana; els tretze anys compresos entre el 1740 i el 1752 confirmen la impressió d'un estancament urbà que no es correspon amb una tendència anàloga en el moviment dels preus i els ingressos agrícoles.⁴⁷ Des d'aquesta data el creixement és constant i ateny el zenit el 1776 (399,5 %, respecte al 1720).

47. P. VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna, op. cit.*, vol. IV, p. 53; M. CAMINA, E. CANALES, A. SOLÀ i J. TORRAS, *Moviment de l'ingrés senyorial a Catalunya (1770-1835)*,

C. *Inflació de costs i pèrdua de rendibilitat, 1777-1793.* Aquesta situació d'eufòria s'acabaria al voltant del 1777 i, aquest cop, coincidiria amb el moviment de baixa de les rendes agràries. Els beneficis de la menestralia urbana també minven davant l'alça conjunta de les primeres matèries i els salaris, mentre que, paradoxalment, alguns índexs del comerç exterior —renda de duanes, comerç lliure— arriben al grau d'acceleració més gran els anys següents a la promulgació del reglament de lliure comerç (1778). Pel que fa a la construcció naval, aquesta etapa és la més interessant i la més contradictòria. L'augment considerable del tràfic colonial i la necessitat de substituir la munió d'embarcacions perdudes durant la guerra contra Anglaterra originà un impuls sobtat de la producció, interromput bruscament per la crisi colonial del 1787, la incidència de la qual sobre el sector naval ja hem remarcat en una altra banda.⁴⁸ Els factors que desencadenaren la crisi —la inflació dels costs i la pèrdua de la rendibilitat del mercat americà— afectaran d'una manera decisiva l'estructura de la propietat naval i marcaran uns camins que com més anirà més es consolidaran:

—Increment del preu de les naus i caiguda de les tarifes dels nolis, en la proporció que reflecteix el quadre v.

QUADRE V

a) Increment percentual del preu d'un mercant de construcció catalana entre 151 i 200 tones (100 = mitjana 1785-1787).⁴⁹

| | | |
|------|-------|-------|
| 1777 | ..... | 57,3 |
| 1778 | ..... | 64,1 |
| 1779 | ..... | 66,6 |
| 1783 | ..... | 69,7 |
| 1784 | ..... | 73,6 |
| 1785 | ..... | 101,6 |
| 1786 | ..... | 112,8 |
| 1787 | ..... | 85,6 |
| 1788 | ..... | 126,3 |
| 1789 | ..... | 157,5 |
| 1790 | ..... | 176,8 |
| 1791 | ..... | 191,4 |
| 1792 | ..... | 204 |
| 1793 | ..... | 198,5 |

«Recerques», 8 (1978), ps. 58 i s.; R. GARRABOU, *Sobre la formació del mercat català en el segle XVIII. Una primera aproximació a base dels preus dels grans a Tàrrrega (1732-1811)*, «Recerques», 1 (1973), p. 83 i s.; C. SUDRIÀ, *L'ingrés agrícola a la plana de Vic al segle XVIII. Les rendes d'origen agrari*, «Recerques», 9 (1979), p. 89. Així mateix, una part de l'excedent agrari acumulat els anys centrals de la centúria per les classes dominants fou canalitzada vers la propietat naval.

48. *El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana. 1787-1807*, a *La economía española al final del Antiguo Régimen, III, Comercio y colonias* (J. FONTANA, edit.), (Madrid, Alianza Editorial - Banco de España, 1982), ps. 109 i s.

49. Font: A.H.P.B., escrivania de marina, manuals del 1777 al 1793.

b) Evolució dels nolis sobre el comerç d'exportació a Amèrica ⁵⁰
(en tant per cent). (100 = mitjana 1785-1787)

| any | a Barlovento | a La Guaira | a Veracruz | a Montevideo |
|------|--------------|-------------|------------|--------------|
| 1778 | 83,2 | — | — | 111,4 |
| 1779 | 137,1 | — | 269,7 | — |
| 1781 | 216,8 | — | — | — |
| 1783 | 140,6 | 166,7 | — | 111,4 |
| 1784 | 94,4 | 100 | — | 101,7 |
| 1785 | 100 | 100 | 92,7 | 86,3 |
| 1786 | 102,1 | 105,6 | 106,2 | 102,9 |
| 1787 | 97,9 | 94,4 | 101,7 | 111,4 |
| 1788 | 79 | 94,4 | 98,9 | 101,7 |
| 1789 | 87,4 | 91,7 | 92,7 | 99,4 |
| 1790 | 93 | 77,2 | 91,6 | 97,1 |
| 1791 | 90,9 | 73,9 | 86 | 86,3 |
| 1792 | 85,3 | 72,2 | 86,5 | 82,3 |

—Com a conseqüència de la davallada de la rendibilitat naval, els grups socials no interessats en el comerç retiraren llurs inversions, que foren absorbides novament per la burgesia mercantil; en aquest sentit pot ser interpretada la desaparició quasi total dels sectors privilegiats en les patronies, reduïts a un 0,6 % del capital global, i fins i tot la pèrdua de posicions del sector dels agremiats no marítims, més important del que reflecteixen les xifres del quadre III, atès que una colla dels mestres amb participació en la flota fa temps que abandonaren llur lloc en la producció artesanal i només mantenen un lligam formal amb el gremi que es perd amb el decurs del temps.⁵¹

—Els gremis de mar i mestrança aconseguixen el control d'una quarta part del capital naval català. Això respon en bona part a la generalització dels honoraris en espècies sota la forma dels setzens.

D. *El període de les transformacions (1794-1820)*. El desenvolupament de la construcció naval catalana depenia gairebé exclusivament de l'existència d'una demanda constant de transport, assegurada per la navegació privativa a Amèrica de què gaudien els vaixells de fabricació hispànica. Però, des del 1793, l'estat borbònic es trobà davant el dilema peremptori de continuar protegint la producció naval, o d'evitar el col·lapse del comerç americà mitjançant una política d'afavoriment de l'augment de la flota de transport. Sense gaires vacil·lacions —la política industrial mai no fou el punt fort del despotisme il·lustrat—, el dilema fou resolt en contra de la indústria naval: una reial instrucció del 1793 permeté la inscripció en la matrícula hispànica de les naus fabricades a l'estranger, una autorització que seria ampliada els anys vinents.⁵²

50. Font: J. M. DELGADO, *La flota catalana...*, p. 165.

51. Una bona part dels parçoners que a la dècada del 1770 apareixen com a mestres d'un gremi són esmentats en les patronies del decenni del 1790 amb l'únic qualificatiu de «comerciants», com a testimoniatge d'un canvi en llur activitat fonamental.

52. A.H.P.B., Pablo Raurés, manual de marina del 1798, foli 143 r. Els requisits per obtenir la concessió eren els següents: un certificat de compra del vaixell, formalitzat davant un consolat hispànic, presentació del passaport de conducció de la nau al port de destinació, signat per la mateixa autoritat, una prova de la nacionalitat del propietari i un

Els efectes d'aquesta liberalització del mercat quasi foren instantanis i hom pot valorar-los més bé per mitjà d'una simple comparació de les dades aplegades en els quadres II i III; els contractes per a la construcció de nous vaixells a les drassanes catalanes davallaren de mica en mica i els capitals foren destinats a la compra de bastiments estrangers, sobretot italians. La manca de contractació de noves obres sumí els gremis dels mestres d'aixa en un atur estructural, origen de conflictes d'intrusisme sovintejats per l'emigració d'operaris en recerca de feina d'un port a l'altre.⁵³ Les mesures preses més tard per al foment de la marina mercant estatal no serviren de res, com ara la R.O. del 26 de febrer del 1803 que recompensava el comerç exterior fet en naus de fabricació hispànica, o aquella altra del 1814 que augmentava el dret de tones a 22 rals de billó sobre els vaixells estrangers.⁵⁴ Les drassanes catalanes només recuperaren una part de llur esplendor a recer d'un nou impuls del comerç colonial, el segon terç del segle XIX.

5. *La indústria naval, una indústria moderna?*

Per les seves característiques especials, la construcció naval és difícil de situar entre les diverses maneres d'organitzar la producció que coexisteixen a la Catalunya del final de l'època pre-industrial. ¿Podem emmarcar-la al si de la manufactura artesanal agremiada? És una protoindústria? El seu sistema de finançament, complex i efectiu, ¿justifica la quantitat de mà d'obra emprada, o la complexitat del procés de producció una possible inclusió dins la indústria moderna? Un cop més ens adonem que les categories amb què treballa la ciència històrica sovint són imprecises i confuses.

Sí, en primer lloc, considerem les relacions de producció, és evident que la indústria naval s'articula al voltant d'un seguit de gremis, guardians zelosos del monopoli productiu que detenen. Tanmateix, els esquemes corporatius no es mantenen per ells mateixos, sinó que són apuntalats per l'estat de l'antic règim per raons de política general —cal afavorir totes les indústries que no alteren el món social ni provoquen el desarrelament dels treballadors en llurs comunitats d'origen—, però també per uns motius concrets, com la necessitat de garantir la substitució o l'increment dels treballadors de la mar ocupats per l'armada reial, per tal d'evitar l'afebliment de la marina de guerra.

Però, a desgrat que té un cert nivell d'especialització que fa necessari un

certificat del ministre principal de marina, que acreditava la matriculació del patró. En el mateix sentit, una reial ordre del 12 d'octubre de l'any citat (*Almanak Mercantil o Guia de Comerciantes para el año 1795*, p. 206) autoritzava l'habilitació per al comerç lliure de les naus franceses preses i subhastades per la hisenda reial. Una passa més i decidida fou la reial ordre del 14-XII-1794 (A.H.P.B., Pablo Raurés, manual de marina, 1798, foli 535 v.), que eximia dels drets d'estrangeria i mitja annata a les embarcacions d'importació.

53. Així, una reial ordre de febrer del 1798 posà fi a una llarga discussió entre el gremi de fusters de Tarragona i el ministre de marina de Barcelona, el qual no deixava treballar dins la seva jurisdicció els fusters que venien d'altres matrícules, per evitar «*que se amontonen en el referido puerto operarios de esta clase en ocasiones de poco trabajo*» (A.H.P.B., Pablo Raurés, manual de marina del 1798, foli 810 r.).

54. «Diario de Barcelona», del 9 de març de 1803, i «Junta de Comerç», llibre 26 (1814), foli 222 (Biblioteca de Catalunya).

aprenentatge previ, l'operari agremiat de les drassanes ha d'alternar la seva feina habitual amb altres tasques productives —l'agricultura, la pesca— per subsistir. Aquest fet, la subordinació de la indústria naval a la situació conjuntural d'un mercat llunyà i la seva dependència absoluta del capital comercial allunyen, però, el sector dels pressupòsits gremials.

També podríem pensar en un possible caràcter revolucionari de la construcció naval, i els arguments per a sostenir aquesta tesi es drecen sobre la modernitat de l'estructura financera d'aquella, que permeté un arriplec de capitals —entre el 1751 i el 1804— que atenyé uns 6 milions de lliures catalanes, és a dir, si fa no fa dos cops i mig el capital subscrit en actes de constitució i ampliacions de les fàbriques d'indianes durant el mateix període.

Malgrat això, aquesta darrera argumentació ha de ser rebutjada. Com ja observà R. Davis, la construcció naval fou una indústria revolucionària *avant la lettre*, a l'edat mitjana, tant pels seus efectes multiplicadors sobre els altres sectors industrials en el moment de la «revolució comercial», com per la substitució com a força motriu de l'energia animada —el remer— per la inanimada —el vent.⁵⁵ Durant el segle XVIII, quan la manufactura es comença a transformar ràpidament, els avenços tecnològics no seran ni de bon tros revolucionaris en el sector naval.

Aquesta consideració no obsta per significar la importància que la construcció naval tingué a la primera etapa de la Revolució Industrial, on una racionalització de la producció permeté d'estalviar força de treball sense que calgués invertir més capital, de manera que hom disminuï la proporció en què el cost del transport alterava el cost de les mercaderies transportades i afavorí, així, el desenvolupament del comerç exterior. Però és evident que aquest no fou el cas català, on si bé les estructures del transport marítim i el comerç s'adaptaven al nou mode de producció capitalista, la construcció naval, controlada per les forces de la tradició, restà refractària al canvi i a la millora de la productivitat.

55. R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry...*, op. cit., ps. 391-393.