

Barcelona, emporio mediterráneo, atlántico y asiático (?), sucesivamente

● JORDI NADAL OLLER

Universitat de Barcelona

La historia se construye a base de avances y retrocesos. De los primeros, a lo largo de los dos últimos milenios, destacan dos: el primero fue la Revolución Comercial que, a partir del siglo XII y hasta el XV, se desarrolló en el entorno del Mediterráneo, el antiguo Mare Nostrum de los romanos. El segundo fue la Revolución Industrial, iniciada en el Reino Unido a mediados del setecientos y difundida al resto del mundo desde entonces. En el periodo interpuesto, el descubrimiento y la colonización de América había proporcionado a la segunda el marco geográfico que necesitaría. En ambos episodios, la ciudad de Barcelona desempeñó un papel destacado. La multitud de turistas que hoy en día la visitan recorren devotamente los itinerarios y los testimonios artísticos que se refieren a ellos. De la suma del Gótico y del Modernismo resulta la originalidad de nuestra ciudad. Dichas manifestaciones del espíritu no son ni casuales ni gratuitas. La primera es la expresión del éxito comercial de la ciudad en la Baja Edad Media. La segunda constituye el exponente del auge fabril al cabo de ochocientos años. Desde finales del siglo X hasta inicios del siglo XV, la capital catalana disputó el control del antiguo Mare Nostrum a los emporios marítimos italianos. Del último tercio del siglo XVIII hasta principios del XX, ha tomado como modelo los centros manufactureros ingleses.

Actualmente, cuando la globalización se propone integrar en una sola todas las economías mundiales, Barcelona vuelve a sacar pecho con la voluntad de aportar su grano de arena. Se trata de habilitar dentro de su recinto portuario unos muelles especiales equipados de la manera más moderna con vistas a permitir la conversión de nuestra ciudad en el final de la etapa marítima y el principio de la terrestre básicamente ferroviaria, destinadas a distribuir por Europa un flujo considerable de las mercancías que los denominados «tigres asiáticos», empezando por la China finalmente despierta, se disponen a

desparramar sobre el Viejo Continente. El envite es de la máxima importancia. A ver si los aborígenes nos mostramos a su altura.

Barcelona, emporio mediterráneo en la Baja Edad Media

La invasión por parte de los pueblos bárbaros, primero, y de los islámicos, más adelante, de los territorios pertenecientes al Imperio romano habían roto, a partir del siglo V de nuestra era, la unidad del ámbito marítimo –el *Mare Nostrum*– impuesta por Roma. El antiguo estanque se convirtió, a partir de entonces, en un mar de todos o, lo que es lo mismo, en un mar de nadie, sin una autoridad hegemónica, sometido a las acometidas de los más audaces, sin otra norma que la fuerza y la violencia. Al convertirse en altamente peligrosa, la navegación prácticamente desapareció. Replegadas sobre sí mismas, las sociedades ribereñas emprendieron el retorno a las formas más retrógradas de la organización económica, como la autarquía productiva y el simple trueque de mercancías. El sistema monetario tuvo que ajustarse a la situación. En los tiempos de esplendor, los romanos habían adoptado un patrón bimetálico (moneda de oro para las transacciones más valiosas, y moneda de plata para las que no lo eran tanto). En los tiempos de declive que estamos definiendo, la acuñación de moneda quedó reducida a monedas de plata, suficientes para las necesidades, tan exiguas, de la época.

Las dificultades no duran siempre. En el curso de los años la situación tendió a mejorar. Superioridad progresiva de los musulmanes, que nunca habían dejado de comerciar entre ellos, sustituyendo el antiguo dominio romano; treguas cada vez más frecuentes entre los adeptos de las dos religiones enfrentadas; reaparición de las naves de los dos antagonistas; nuevo intercambio al por mayor de las mercancías... Algunas ciudades del norte de Italia (Florencia, Génova y Venecia) pasan por haber liderado la recuperación mercantil iniciada a mediados del siglo XII. Hoy existen argumentos suficientes para añadir a este elenco la ciudad de Barcelona. Unas y otras se disputaron el monopolio de las especias orientales, los condimentos imprescindibles para encubrir los malos olores y sabores de los alimentos estropeados. El tráfico de especias entre Oriente y Occidente ha sido el más valioso y el más rentable por espacio de unas cuantas centurias. Los mercaderes italianos fueron sus grandes distribuidores desde Constantinopla; los barceloneses los imitaron en Alejandría y Alepo. El éxito de unos y otros impulsó la reanudación del bimetalismo, signo de los buenos tiempos. De hecho, Barcelona se había anticipado a sus rivales en este punto.

Barcelona, emporio Atlántico: la Revolución Industrial

La industrialización catalana destaca, en el contexto hispánico, por sus inicios tempranos. La región se ha erigido pronto en un caso aparte dentro de la España «eminentemente agraria». A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, sus habitantes se han esforzado por mirar más allá de los Pirineos, a la búsqueda de modelos que les sirviesen de pauta. Todavía hoy, los catalanes mantenemos un espíritu especialmente abierto a las novedades foráneas.

Aunque muy influida desde el exterior, la industrialización catalana presenta unos elementos constitutivos singulares, que me parece oportuno resumir así: el comercio de aguardiente y la salida al Atlántico, por el estrecho de Gibraltar, desde finales del siglo XVII; la derrota política y el cambio de mentalidad de la centuria posterior; la iniciativa de los tenderos de telas de Barcelona y de algunas localidades del campo de Tarragona en la implantación de la manufactura algodonera, la cual estaba llamada a ser la locomotora de todo el proceso. Observémoslo por partes.

El segundo cierre de la cuenca mediterránea por parte de los musulmanes, en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna (conquista turca de Constantinopla 1453; relevo del dominio mameluco por el otomano, nada contemporizador, en Siria y Egipto desde 1517), coincidiendo con el descubrimiento y colonización de América, habían dejado a la capital catalana en una posición declinante. La ocasión para la recuperación le llegó, un siglo más tarde, de manera fortuita e improvisada. El factor desencadenante fue la producción y el comercio de aguardiente, un producto que los vitivinicultores autóctonos habían descuidado hasta el momento. En aquel tiempo la «*eau de vie*» («agua que retorna la vida», la denominación francesa no puede ser más expresiva) era el calefactor personal preferido por los habitantes de los países fríos. La Gascuña había sido el proveedor tradicional hasta que el antagonismo franco-británico de la época de Luis XIV había interrumpido su comercio. Un grupo de destiladores holandeses y británicos se instalaron en el Penedés con el objetivo de encontrar un sustituto. Su éxito fue espectacular. Los nativos no tardarían en imitarlos. En poco tiempo los alambiques se enseñorearon de la comarca. El aguardiente de vino se convirtió en el pendón de la exportación catalana. Aún más que en los viticultores y destiladores propiamente dichos, el mérito de la salida recayó sobre dos grupos de tenderos de paños –barcelonés uno, de Reus y Valls el otro– empeñados en obtener con las ventas exteriores de los alcoholes vínicos los caudales necesarios para la financiación de sus importaciones laneras, lineras y algodoneras. La complementariedad de los flujos comerciales se ha convertido en un rasgo distintivo del sistema mercantil catalán.

A principios del siglo XVIII, el final de la Guerra de Sucesión fue desastroso para la identidad catalana: demolición del barrio barcelonés de La Ribera,

el más dinámico de la ciudad, traslado de la Universidad a Cervera (las «quimbambas»)..., imposición de la Nueva Planta borbónica que, entre otras cosas, se cargó el derecho público tradicional. Los habitantes se vieron muy afectados. Su reacción, sin embargo, no fue la previsible. En lugar de refugiarse en las lamentaciones y el resentimiento, los nuevos catalanes, desengañados de la *res publica*, se refugiaron en el cultivo de los intereses particulares, más gratificante. El cambio fue extremadamente positivo. A partir de 1778, la concesión de la libertad de comercio con América, un continente que hasta el momento les había estado prohibido, les proporcionaría un escenario de actuación inédito. Un texto de 1791, debido a la pluma de don Ángel Puyade, vocal presumiblemente valenciano del Tribunal de Comercio de México, utilizó las siguientes palabras para referirse a la rápida imposición de los recién llegados entre sus compatriotas de la Nueva España. Las causas de su preeminencia son dos:

una es su excesiva frugalidad. El catalán es sórdidamente sobrio en la comida y en el vestir; él mismo se lava, se hace de comer y carga con todas las demás servidumbres sin necesitar de criados. A parte de esta economía, su industria [en referencia a su trabajo] es sin igual y llega hasta lo vil y ridículo. De este modo, el resto de los españoles quedan arruinados en la misma negociación que a él le es útil. En concurrencia de ellos no puede adelantar el valenciano, vizcaíno, castellano ni andaluz; no pueden mejorar sus fortunas los demás infelices provincianos.

Benditas la avaricia y la autoexplotación, culpables de haber elevado a los catalanes por encima de los otros españoles.

Como retorno de sus exportaciones de aguardiente, los catalanes se acostumbraron a los tejidos procedentes de los países avanzados. Una vez establecido este consumo, se aplicaron a producirlos en su propio país. La rama preferida fueron los de algodón, gran novedad en la época. Con la ayuda de la protección arancelaria, los productores metropolitanos consiguieron gradualmente la sustitución de importaciones. Nuestros antepasados acabaron convirtiendo el textil algodonero en el núcleo de una industrialización bastante más amplia, lastrada sin embargo por la debilidad de las ramas representativas de la industria pesada.

No obstante la evolución general de España, negativa por no decir catastrófica, a lo largo de la primera mitad del ochocientos, Barcelona y Cataluña al mismo tiempo han continuado progresando en su adelanto. La apreciación del cónsul británico en nuestra urbe, datada en 1852, es muy clara en este sentido: «Si la ciudad tuviese un gobierno honesto y una constitución como la británica, tal vez Cataluña no igualaría, pero sí que podría competir con el comercio de Liverpool y las fábricas de Manchester». Avanzando por esta senda, Barcelona llegaría a hospedar el 8.º Congreso Internacional de la Federa-

ción de Asociaciones Patronales de Hiladores y Tejedores de Algodón que reunía a más del 90% de los husos y telares activos en el mundo. A partir del primero, las ciudades designadas habían sido, una tras otra, Zúrich (1904), Manchester-Liverpool (1905), Bremen (1906), Viena (1907), París (1908), Milán (1909), Bruselas (1910) y Barcelona (1911). ¡Barcelona, Cottonopolis! El reconocimiento más universal a nuestra ciudad, antes de su nominación como sede de los Juegos Olímpicos de 1992.

Barcelona, aspirante a emporio asiático

La apuesta por Barcelona como cabeza de puente de las exportaciones chinas, en particular, y asiáticas en general, se debe a Mr. Hutchinson, un judío norteamericano, nacido y residente en Hong Kong, poco inquieto por la doctrina capitalista dominante en el Viejo Continente. Apuntando al corazón de la Europa rica, el trayecto deberá tener dos tramos: uno marítimo, hacia el interior del Mediterráneo, viniendo de Suez, y el otro ferroviario, a partir de la ciudad portuaria escogida. Eliminada Génova, por falta de espacio vital, la competencia por la elección se estableció entre Barcelona y Marsella. Objetivamente el puerto francés reunía mejores condiciones. A la hora de la verdad, el triunfo del puerto catalán se ha debido más a razones subjetivas que objetivas. Mr. Hutchinson piensa que el trato con el personal portuario catalán le resultará menos conflictivo que el que habría tenido con el francés. Su razonamiento no tiene en cuenta la posibilidad de que, de repente, las relaciones entre patronos y obreros o empleados cambien de signo: los estibadores y afines marseleses pueden amansarse, y los barceloneses radicalizarse.

Es de sobras conocido que el ancho de vía español es mayor que el internacional. Llegados a la frontera francesa, los convoyes ibéricos, y viceversa, no la pueden traspasar, viéndose obligados a una doble operación de descarga y carga (cambio de vagones), lenta, peligrosa y onerosa. Como es natural, Mr. Hutchinson ha exigido la supresión del obstáculo. De momento, la solución ha consistido en hacer viajar las mercancías por la vía del AVE, de ancho europeo, esta sí. El remedio presenta gravísimos inconvenientes: en cuanto que tren de viajeros, los vagones del AVE adolecen de una ligereza inadecuada para las mercancías pesadas. Por otra parte, el uso de una misma vía para las dos clases de convoyes, uno rápido y el otro lento, conduce a la formación de tapones incompatibles con la alta velocidad que proclama el de pasajeros. Se comenta que una solución al problema se daría mediante un sistema de aparcaderos laterales a los cuales desviar los «mercancías» a punto de ser alcanzados por el AVE (¿ya puestos, por qué no un aparcadero continuo, esto es la doble, o triple, vía a lo largo de todo el trayecto, la solución de Perogrullo corriente en el resto de Europa? También parece extraña y cara la construcción del tú-

nel transpirenaico, de La Jonquera a Le Boulou, a cargo no de los dos estados fronterizos sino de un consorcio privado hispano-francés que, para resarcirse del gasto, procede al cobro de peajes abusivos. Maldita la frivolidad del Estado español que, en temas fundamentales, sobre todo si se refieren a Cataluña, suele dejar las cosas a medio hacer.



Barcelona, emporio mediterráneo, atlántico y asiático (?), sucesivamente

RESUMEN

La historia económica de Barcelona presenta dos grandes fases de avance. Una primera vinculada a la Revolución comercial bajomedieval y al comercio mediterráneo, y la segunda ligada a la Revolución Industrial y al comercio atlántico. En los últimos años y siguiendo su tradición, la ciudad se está convirtiendo un emporio asiático gracias a la globalización.

PALABRAS CLAVE: Comercio, Revolución Industrial, Globalización, Barcelona

CÓDIGOS JEL: R11, O14, F02, N9



Barcelona, Mediterranean, Atlantic and Asian emporium (?), successively

ABSTRACT

Barcelona has experienced two major phases of economic development. The first one linked to the Commercial Revolution of the Late Middle Ages and to Mediterranean trade, and the second related to the industrial revolution and Atlantic trade. In recent years, and following its tradition, Barcelona is now becoming a European gateway for Asian products thanks to globalisation.

KEYWORDS: Trade, Industrial Revolution, Globalisation, Barcelona

JEL CODES: R11, O14, F02, N9