

## EL COMERCIO DE BARCELONA CON EL MEDITERRÁNEO MUSULMÁN (1782-1808)

por *Eloy Martín Corrales*

Si la realidad de las relaciones comerciales de Cataluña con el ámbito mediterráneo en el siglo XVIII es insuficientemente conocida, con mayores carencias nos encontramos a la hora de emprender el estudio de los intercambios efectuados con el litoral musulmán. La generalizada creencia de que tales intercambios con los países del Maghreb y el Levante apenas si tuvieron importancia en el periodo indicado, no permitía avanzar más allá de algunas frases aisladas al respecto.

Se llegó a esta situación mediante un proceso en el que una serie de razones objetivas (mayor importancia de la Carrera de Indias, proceso de formación del mercado interior español, etc.) confluyen con motivaciones de carácter subjetivo, cuyo elemento fundamental radica en la concepción etnocentrista europea, que solamente considera al *Otro* objeto de estudio en la medida que lo somete. Actuaba en el mismo sentido la salida fácil de aducir las prohibiciones de comerciar con tales países dictadas por la Monarquía, aspecto que, al igual que en el caso de la Carrera de Indias, necesita una revisión que deje las cosas en sus justos términos.

No es de extrañar que la expansión medieval catalana por el Maghreb y el Levante (que se puede traducir en términos de hegemonía) sea suficientemente conocida: por el contrario los siglos XVI y XVII apenas si merecen atención, actitud que se justifica por las prohibiciones de comerciar con el área citada que dictaron los Austrias. El siglo XVIII es heredero de los anteriores en lo que a falta de interés hacia la ribera sur del Mediterráneo se refiere, pero presenta la importante novedad de contemplar en su segunda mitad la firma de los Tratados de Paz y Comercio con los países del citado ámbito, que venían a romper una tendencia secular.

Descrita así la situación de partida, el objetivo fundamental de la investigación en esta su primera fase se ha centrado en el intento de demostrar, mediante cifras concretas y seriadas, la realidad inapelable de los intercambios comerciales catalano-musulmanes. Claro que sin dejar de ofrecer una breve descripción de las características, función, y valoración de esta corriente mercantil. Es lógico, pues, que la atención se dirigiese especialmente a la actividad del puerto de Barcelona (su elección, dada la importancia de la ciudad en el conjunto de la economía catalana de la época, no necesita justificaciones). De ahí el recurso al *Diario de Barcelona*, con su relación diaria de entradas y salidas (estas últimas en muy escasas ocasiones reflejadas), que nos permite una primera aproximación de tipo cuan-

titativo a la realidad de las relaciones mercantiles en cuestión, cotejada siempre con la información proporcionada por P. Vilar.

Por otra parte, la amplia documentación sobre cuestiones sanitarias que generó la administración municipal barcelonesa, especialmente la Junta de Sanidad del Ayuntamiento, nos ha proporcionado una copiosa información complementaria. Hay que tener en cuenta que buena parte de la documentación al respecto se produjo como consecuencia del miedo al contagio que suponían las epidemias de peste. La certeza que se tenía de que los países musulmanes, o bien eran focos permanentes de la epidemia, o bien no cumplían ningún requisito de los considerados eficaces para impedir su difusión (en especial el no romper su contacto con los lugares donde se producían brotes de la enfermedad), motivó un especialísimo interés por controlar las embarcaciones procedentes de los citados parajes. Esta situación nos ha permitido obtener una valiosa información sobre nuestro tema.

Por último, la consulta del Fondo Comercial depositado en el Institut Municipal d'Història de Barcelona, y la de algunas series del Archivo Histórico Nacional han sido de gran utilidad para interpretar la realidad del tráfico comercial que nos ocupa.

El periodo en el que hemos centrado la investigación es el que media entre 1782 y 1808. El punto de partida lo constituye el Tratado de Paz y Comercio concluido entre España y el Imperio Otomano. En 1784 se establecen las relaciones pacíficas con la Regencia de Trípoli. En 1786, con Argelia, y en 1791, con Túnez. Anterior a todos ellos, fue el Tratado con Marruecos firmado en 1767, pero que no impidió, en 1774-75, y 1791-92, dos periodos de enfrentamiento bélico.

Se distinguen claramente dos etapas diferenciadas. La primera que situamos hasta 1792, y en la cual se van consiguiendo materializar relaciones amistosas con los distintos países en cuestión, al mismo tiempo que se van limando las nuevas dificultades que habían ido apareciendo como fruto de este régimen de convivencia pacífica. Esta situación determina que en este periodo los intercambios comerciales no acaben de consolidarse pues sufren de los problemas ocasionados por las diferencias políticas aún no resueltas.

En la segunda etapa, de 1792 en adelante, asistimos al establecimiento de unas normalizadas relaciones mercantiles que, dependientes en grado sumo de la coyuntura, pero sin dejar por ello de mostrar una gran vitalidad, sufrirán un tremendo golpe por la negativa incidencia de los conflictos bélicos en que se ve envuelta España a finales del XVIII y comienzos del XIX, que culminan con la intervención de las tropas napoleónicas en la península.

Del análisis de la documentación que citamos en líneas anteriores, se desprende la indudable existencia de una corriente comercial que unía a Barcelona con los diferentes puertos musulmanes del Mediterráneo. Para el periodo 1782-1792, lo fragmentario de las fuentes no permite sino trazar una evaluación de carácter general sobre el mencionado tráfico. Hasta el momento solamente tenemos constancia de la llegada de 32 embarcaciones, procedentes del litoral maghrebí en su casi totalidad: 20 de los puertos tunecinos, 6 de los marroquíes, y 4 de los argelinos. Del Levante solamente figura una embarcación. Es de destacar la presencia mayorista en estos intercambios de las embarcaciones catalanas, seguidas muy de cerca por las francesas. Por último, cabe señalar que las importaciones se componen esencialmente de granos, aunque con la particularidad de la mayor presencia de la cebada, que supera ampliamente al trigo, teniendo también importancia las habas y el maíz.

Para el periodo 1792-1808, con unos datos que podemos considerar suficientemente fiables, contabilizamos 562 embarcaciones arribadas al puerto de Barcelona procedentes del Maghreb y el Levante. La mayoría vienen de los puertos del litoral norteafricano: 220 de Túnez, 147 de Argelia, 54 de Marruecos, mientras que son un total de 141 las que partieron de los puertos del Imperio Otomano. De este conjunto de expediciones, 188 se reali-

zan bajo pabellón español (casi en su totalidad las provenientes del Maghreb), contándose 72 embarcaciones catalanas, lo que supone un 17% del total, y un 38% de las españolas.

Hay que tener en cuenta que, además de las cifras expresadas, existieron numerosas ocultaciones, así como la práctica del cotrabajo, motivadas tanto por razones aduaneras como sanitarias.

La cercanía y baratura de los trigos norteafricanos constituyeron un poderoso estímulo para las embarcaciones catalanas, que desde el primer momento estuvieron presentes en los puertos norteafricanos, entablando una fuerte competencia con las embarcaciones francesas, hasta entonces las principales proveedoras para Cataluña de productos de las costas maghrebies. Los obstáculos que para esta actividad comercial supuso la Revolución francesa, permitió el relevo. A su vez, los inconvenientes derivados de los conflictos bélicos en que se vió envuelta España en el periodo, condicionó el mayoritario recurso a los pabellones neutrales.

La lejanía de los dominios otomanos, la inexperiencia de la marina catalana en el área, la falta de una adecuada red comercial y los conflictos bélicos, fueron otras tantas razones que explican la dificultad en retornar a las escalas de Levante. El principal elemento de esta vía comercial, el grano del Archipiélago y de los dominios europeos de la Sublime Puerta, llegará a la Península transportado por el pabellón otomano, o lo que es lo mismo griego, que además cumplirá la función de redistribuirlos a lo largo de su fachada marítima.

Los intercambios comerciales están basados fundamentalmente en la importación que realiza Barcelona de los granos musulmanes, en especial el trigo, ya fuera maghrebi o levantino. También alcanzará gran importancia la introducción de habas y cebada. Otro grupo relevante de artículos lo constituyen las materias primas necesarias a la industria catalana: en primer lugar la cera, pero también el algodón, los cueros, etc.

Sin que podamos ofrecer un cuadro tan completo en el caso de las exportaciones, dadas las pocas noticias que poseemos al respecto, resulta evidente que los artículos remitidos por Barcelona nunca alcanzaron gran consideración. El resultado será una balanza comercial desfavorable a la ciudad, que únicamente podrá ser compensada mediante la extracción de la plata americana, el artículo más apreciado en los puertos norteafricanos y escalas levantinas.

Si los momentos álgidos de la introducción de los granos que nos interesan vienen determinados por las crisis que se suceden desde los *rebomboris del pa* de 1789, pasando por las de 1793-1795, 1797-1801, y 1805-1808, es evidente el alto grado de especulación que se ofrecía a los comerciantes interesados en dicha importación. Las grandes ganancias que proporcionaban estaban ligadas a una buena información de los diferentes mercados trigueros, tal como demuestra el caso de Juan Bautista Cabanyes y Compañía, la razón comercial que mayor relieve tuvo como importadora de los grandes procedentes de los países musulmanes.

A pesar de lo expuesto y del relativo éxito del comercio directo con el Maghreb y el Levante, los intentos efectuados para relanzar estos intercambios mercantiles terminaron fracasando y, aunque no desaparecieron totalmente, las dificultades ocasionadas por la invasión napoleónica vinieron a sancionar un hundimiento real. Las causas principales fueron las que a continuación enunciamos.

Primero, los continuos conflictos bélicos protagonizados por España en el periodo que nos ocupa crearon un clima de inseguridad para la navegación marítima. Esta situación repercutió en los altos fletes y en el consiguiente recurso a los *neutrales*, que se harán con el control absoluto de este tráfico. Incluso, en los momentos de enfrentamiento con Inglaterra, se producirá la circunstancia de que serán marroquíes y argelinos quienes cumplan funciones de cabotaje entre los diferentes puertos españoles, viéndose así a embarcaciones

musulmanas que aseguran la vinculación comercial de Barcelona con Cádiz, o con las pesquerías andaluzas.

Otro motivo fue la incapacidad de las manufacturas catalanas para introducirse en los mercados maghrebíes y otomanos, dado que no podían competir con los productos manufacturados europeos, y en especial con los textiles. El escaso potencial consumidor del área citada, suponía una barrera para los típicos productos catalanes. La situación se agravaba por el hecho de que razones de índole cultural impedían la introducción de vinos y aguardientes y, la de otros géneros por la ausencia de complementariedad de las economías agrícolas. La reexportación de los productos coloniales debían de sufrir la competencia de las remesas introducidas por los extranjeros, en gran parte destinadas a la satisfacción de una reducida élite.

Finalmente, será aproximadamente en el periodo que consideramos, cuando la monarquía española pierda el control de los mercados americanos, y la rarificación de la plata americana significará la pérdida de la mejor baza para la continuidad de los intercambios comerciales con el Mediterráneo musulmán.

De esta manera, factores coyunturales confluirán con otros de carácter estructural para hacer invariable la continuidad de los intercambios mercantiles estudiados. El flujo comercial, que no desaparecerá totalmente tras las guerras napoleónicas, presentará sin embargo unas características diferentes, así como una menor coherencia y una menor importancia económica que en el periodo precedente.