



MEDITERRANEO ECONOMICO

Mediterráneo e Historia Económica

Coordinadores: Jordi Nadal y Antonio Parejo



LA TRANSFORMACIÓN DEL COMERCIO MEDITERRÁNEO DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX. EL CASO DE BARCELONA Y GÉNOVA¹

Laura Calosci²

1. Introducción

Desde el punto de vista espacial entendemos el Mediterráneo en términos braudelianos de *weltwirtschaft* o sea de universo en sí³. Una zona supranacional unida por una coherencia propia que la distingue de otras realidades espaciales semejantes. Estas características hacen del Mediterráneo un objeto de estudio especialmente interesante. Este espacio vuelve a tener gran relevancia a partir de finales del siglo XVIII y aun más durante el siglo XIX, cuando la debilidad del Imperio Otomano abre a las principales potencias europeas nuevas oportunidades diplomáticas para ejercer su influencia en el Mediterráneo. La importancia económica de esta área se deduce entre otras cosas por el enfrentamiento entre Francia y Gran Bretaña para extender el control directo sobre los estados del norte de África y del Oriente Medio y reservar-se así una vía preferencial para el intenso comercio con el Levante y el Mar Negro.

El propósito de este trabajo es centrar la atención sobre el proceso de transformación de las estructuras comerciales mediterráneas a partir del convencimiento de que tal proceso, acontecido en unas pocas décadas, llegó a su madurez a través de distintas fases, en las que la convivencia de prácticas antiguas con otras modernas representa uno de sus rasgos principales. Sin embargo, en el periodo que va desde 1815 hasta 1840 asistimos a una transformación estructural muy profunda del comercio que refleja, en algunas áreas del Mediterráneo, una transformación más general de la estructura productiva en sentido industrial. Poco a poco las funciones de los puertos francos, característicos del siglo XVIII, y que fueron la base del extraordinario crecimiento del comercio durante la segunda mitad de este siglo, dejan paso al puerto industrial, caracterizado por una fuerte preponderancia de las importaciones sobre las exportaciones y donde el comercio queda vinculado principalmente a la industria doméstica.

Los dos ejemplos escogidos, los de Barcelona y Génova, pertenecen a dos contextos históricos distintos y con papeles muy diferentes en el comercio mediterráneo internacional. Esta diversidad se expresa bien en la acción de las juntas de comercio de las dos ciudades

1 El presente trabajo ha sido realizado gracias a la concesión de una beca FPI de la Generalitat de Catalunya. Quiero agradecer en general al departamento d'Història I Institucions econòmiques de la Universitat de Barcelona el apoyo recibido en los últimos años y especialmente a Carles Sudrià el haberme guiado en este estudio con sus consejos y sugerencias, y por haber sido el primero en creer en el valor de esta investigación. Un agradecimiento especial también al Doctor Jordi Nadal por sus comentarios y valiosas aportaciones. Finalmente quiero expresar mi gratitud a Mar Albà, Celia Lozano y Jordi Pascual para la revisión ortográfica del texto.

2 Universidad de Barcelona.

3 BRAUDEL, F. (1982).



marítimas, la de Barcelona de orientación claramente proteccionista y la de Génova absolutamente librecambista. Estas dos doctrinas opuestas reflejan dos maneras de entender el crecimiento económico futuro e implican necesariamente dos estructuras económicas distintas. Barcelona podríamos definirla como una ciudad con puerto, donde la principal actividad productiva de toda la región catalana, la manufactura textil, se desarrolla independientemente de la economía marítima. El puerto de Barcelona se especializa básicamente en la importación de materia prima y bienes de equipo para su industria. Génova, al contrario, es propiamente una ciudad portuaria cuya actividad productiva está íntimamente relacionada con la actividad marítima, armamento, industria pesada y servicios. Sin embargo, la comparación de los dos casos nos muestra en el período estudiado una trayectoria común que, a nuestra manera de entender, subraya el carácter estructural de la transformación del comercio mediterráneo durante la primera mitad del siglo XIX.

2. El período del librecambismo

2.1. El crecimiento del puerto de Barcelona

En la segunda mitad del siglo XVIII el comercio catalán experimentó una fase de crecimiento bastante extraordinario. La historiografía, de acuerdo con el modelo dibujado por Pierre Vilar, coloca el comienzo de esta etapa en el siglo anterior, cuando una serie de circunstancias favorecieron que el proceso de especialización agrícola de productos para la exportación se consolidase⁴. La intensificación de la producción agrícola en la zona costera impulsó también una creciente especialización productiva en la distintas comarcas que dio lugar a un intenso intercambio tanto en el interior como en el exterior. El puerto de Barcelona era el principal centro de estos intercambios.

La etapa de máximo auge del comercio catalán coincide con la progresiva apertura del comercio colonial a distintos puertos españoles, entre ellos el de Barcelona, gracias a la publicación del Reglamento y Aranceles Reales de 1778⁵. Tal apogeo se inscribe en el arco temporal que va desde 1781 hasta 1808, en que la ocupación francesa provocó el bloqueo total del puerto por parte de la flota británica hasta el año 1814. Es en este período cuando se consolida el complejo entramado de la estructura comercial catalana librecambista, punto de partida para el desarrollo futuro del comercio exterior catalán de los años treinta del siglo XIX. Tal estructura se articula sobre cuatro ejes fundamentales, que podemos sintetizar de la siguiente forma: mercado español, basado en el intercambio de manufacturas y géneros alimentarios; mercado

4 El tema relativo al proceso de acumulación de capital en el campo de Cataluña como paso previo a la industrialización ha sido objeto de muchas investigaciones. Me limitaré aquí a mencionar las principales obras que he consultado, VILAR, P. (1964); VICENS VIVES, J. (1972); NADAL, J. (1975); TORRAS ELIAS, J. (1984), (1994); PASCUAL, P. (1990).

5 DELGADO, J.M. (1987).

americano, basado en el intercambio de productos vinícolas y estampados de reexportación a treque de productos coloniales; el comercio bacalao y cereales contra aguardiente con el norte de Europa; y finalmente, el mercado mediterráneo, basado en la importación de cereales y manufacturas a cambio de vino y productos coloniales de reexportación. De estas cuatro ramas sólo el comercio con el norte de Europa estaba servido únicamente por pabellón no español.

El progresivo desplazamiento de los intereses comerciales catalanes hacia el Mediterráneo se justifica básicamente por la creciente demanda de cereales en la plaza de Barcelona, demanda relacionada con la progresiva especialización del mercado. «Entorn de 1784-1790 la importació de blat ha tornat a esdevenir, com a l'Edat Mitjana, un dels motors del gran comerç barceloní»⁶.

2.2. Barcelona y Génova

Los crecientes intereses comerciales catalanes hacia el Mediterráneo hicieron más importante la relación con el *Portofranco* de Génova debido a su fundamental función de intermediario de los tráficos en este área. La relación de intercambio entre Barcelona y Génova es favorable a esta última. Las importaciones de la ciudad catalana procedentes de Génova ocupan el segundo lugar después de las procedentes de Inglaterra, por un total de 17.081.044 reales de vellón –las de Inglaterra, por 17.956.206, las de Francia por 9.301.107 y las de Holanda por 8.233.201–; en cambio las exportaciones hacia Génova llegan solo a 6.910.644 reales, mientras que en las destinadas hacia Inglaterra, Francia y Holanda la relación es más equilibrada –respectivamente 15.712.396, 10.247.322 y 10.240.079 reales⁷.

Para una visión más detallada de los productos intercambiados podemos referirnos a la balanza comercial de Barcelona de 1793 en el *Correo Mercantil*, publicada por Vilar. La gama de productos importados desde Génova es bastante variada: géneros alimentarios, básicamente cereales y legumbres, materias primas, cáñamo, hilo, seda, goma, acero, alquitrán y muchas manufacturas textiles. Al contrario, la estructura de las exportaciones hacia Génova parece ser más sencilla, los productos coloniales de reexportación ocupan el primer lugar, las manufacturas de corcho y la extracción del coral de la Costa Brava encuentran una buena acogida en el mercado genovés, mientras extraña el escaso peso del vino tinto y el aguardiente, salidos normalmente desde el puerto de Tarragona. Otra característica de la relación comercial entre los puertos catalanes y el *Portofranco* de Génova es que a partir de los años ochenta del siglo XVIII está principalmente abastecida por pabellón español, que podemos entender como comercio de cabotaje catalán y de las islas Baleares.

6 VILAR, P. (1964), p. 126.

7 VILAR, P. (1964), p. 129



Además hay que tener en cuenta en el análisis de la relación entre el puerto de Génova con el de Barcelona que, como se puede notar en el Gráfico 1, el volumen de tráfico en entrada del puerto de Génova se ajusta en general por encima del doble respecto al de Barcelona, en especial a partir de 1794. De hecho Génova mantiene en este periodo su papel de principal emporio del Mediterráneo.

Tabla 1. Entradas puerto de Barcelona y Génova

Entradas puerto de Barcelona 1784-1801

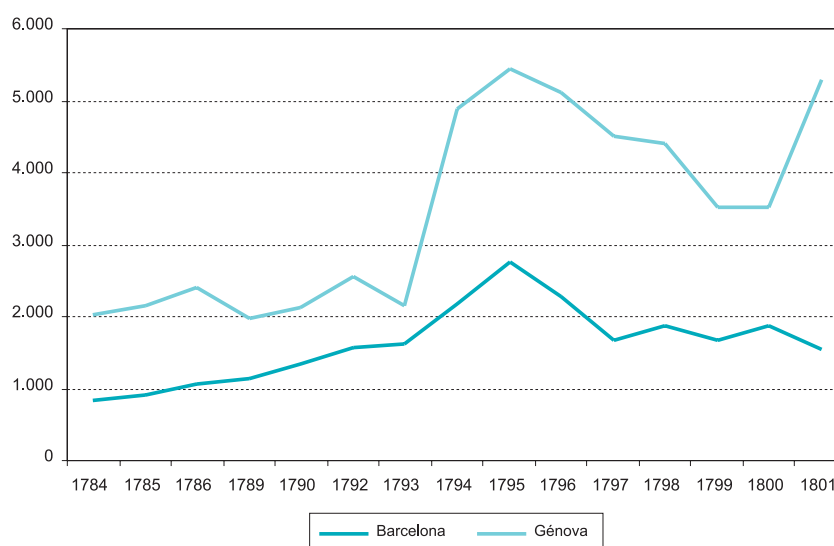
AÑOS	Navíos		Total
	Extranjeros	Españoles	
1784	425	409	834
1785	458	462	920
1786	428	646	1.074
1789	426	720	1.146
1790	432	916	1.348
1792	538	1.043	1.581
1793	388	1.225	1.613
1794	402	1.777	2.179
1795	291	2.475	2.766
1796	396	1.870	2.266
1797	459	1.205	1.664
1798	524	1.357	1.881
1799	422	1.241	1.663
1800	440	1.467	1.907
1801	305	1.238	1.543
1802	598	1.681	2.279
1803	406	1.511	1.917

Entradas puerto de Génova 1780-1803

AÑOS	Navíos Total	AÑOS	Navíos Total
1780	2.804	1792	4.916
1781	3.291	1793	3.723
1782	2.988	1794	4.887
1783	3.510	1795	5.438
1784	3.036	1796	5.122
1785	3.167	1797	4.508
1786	3.552	1798	4.408
1787	2.632	1799	3.524
1788	3.336	1800	3.512
1789	2.928	1801	5.292
1790	3.580	1802	5.709
1791	3.483	1803	4.853

Fuente: VILAR, P. (1964); BULFERETTI, L., COSTANTINI, C. (1966).

Gráfico 1. Entradas en el puerto de Génova y Barcelona (1784-1801)



Fuente: VILAR, P. (1964); BULFERETTI, L., COSTANTINI, C. (1966).

2.3. El *Portofranco* de Génova y el comercio de comisión

La peculiar conformación geográfica del territorio ligure, una sutil lengua de tierra constituida en un sesenta por ciento por montañas, y una costa sin grandes ensenadas y puertos naturales, a excepción de Génova y Savona, con una considerable falta de materias primas y alimentos, determinó un tipo de desarrollo económico basado principalmente en el comercio y la actividad marítima. El dicho *Genuensis ergo mercator* define la particularidad genovesa, según la cual todos los ciudadanos pueden ejercer libremente el comercio. La falta de una organización gremial que regulara esta actividad económica, convertía el Estado, con sus leyes, en el último garante del desarrollo ordenado de la misma⁸. Asomada al Mediterráneo, con una posición bastante estratégica en el cruce de las principales rutas entre Levante, Poniente, y el norte de Europa, la ciudad había labrado su fortuna con el comercio de depósito y de comisión. «El gran comercio de Génova es un verdadero comercio de depósito y de agencia. La necesidad y la industria, indicaron a los genoveses en los tiempos más remotos la importancia de su puerto. Abrieron un puerto franco, y no teniendo productos propios para hacer un comercio activo, se dedicaron a ser los factores y los almacenistas de las naciones extranjeras. Llegaron a ser los intermediarios para los cambios de los productos del Norte, de España, de Portugal y de sus ricas colonias con el interior de Italia. Suiza y Alemania meridional, a través de Lombardia, enviaron a Génova sus productos, y desde el puerto franco traían las materias primas para sus manufacturas y los demás bienes que les faltaban. Libre tránsito, librecambio y feria perpetuamente abierta son los elementos que han constituido el comercio de Génova».⁹ La prosperidad de la República, definida por Braudel como «la más grande aventura humana del siglo XVI»¹⁰, se debía también a su función de centro de los circuitos financieros de Europa.

En cambio la segunda mitad del siglo XVII marca el principio de una larga depresión económica¹¹ determinada por distintos factores: población diezmada por la peste¹², pérdida del monopolio en los tráficos mediterráneos y surgimiento de dos temibles rivales, los puertos francos de Marsella y Liorna, que ofrecían al comercio mayores facilidades con menores costes. La sola posibilidad para La *Superba*, (este era el nombre con el que se conocía a la República de Génova), de mantenerse competitiva era bajar los aranceles sobre el tránsito y facilitar las expediciones, medidas éstas que desembocaron en las reformas del *Portofranco* de 1751, 1763 y 1778. A pesar de los nuevos ordenamientos arancelarios, los ingresos de Aduanas y

8 Fue solo en 1805, cuando la República de Génova quedó anexionada al Imperio napoleónico, cuando se decretó la fundación de la *Camera di Commercio* de Génova, cuya función era regular el comercio y hacer de enlace entre el Gobierno y los comerciantes de la ciudad. El caso de Barcelona se muestra en este sentido casi opuesto, en cuanto la ciudad condal se dota de una muy temprana institución gremial para el comercio. El *Consolat de Mar* fue instituido por el rey Pere II en 1272. Para una profundización del tema, MIOLI, C. (1928); MASSA PIERGIOVANNI, P. (1995).

9 Traducción de la autora. Archivio di Stato di Genova, a partir de ahora ASG, *Camera di Commercio di Genova*, Copialettere, n. 195, 9/11/1819.

10 BRAUDEL, F. (1982).

11 MALANIMA, P. (1989), pp. 149-188.

12 De los 73.000 habitantes con que contaba Génova murieron entre 1656 y 1657 por la epidemia aproximadamente 50.000 personas, Cfr. DONATI, C. (1989).



Portofranco aumentaron, en un primer momento de manera muy suave y a partir de finales de los años ochenta a ritmo más acelerado¹³. La expansión del tráfico portuario de finales del siglo XVIII fue determinada en parte por el restablecimiento de los tráficos atlánticos después de la firma del tratado de Versailles en 1783, que ponía fin a la guerra de independencia de las colonias británicas en Norteamérica, y en parte por la recuperación del comercio con el Levante. Sin embargo, el principal factor que determinó la gran expansión de los años noventa fue la crisis económica francesa, provocada por los desórdenes revolucionarios, que produjo una fuerte demanda de cereales por parte de las provincias del *Midi* y en definitiva por la disminución de la competencia del puerto de Marsella.

Sin embargo, la República de Génova mostraba sus principales debilidades en el ámbito de las relaciones políticas, diplomáticas y militares; su falta de peso en el juego de los equilibrios internacionales la relegaba a un estado de casi impotencia y le hacía merecer el título de «Príncipe inútil». En 1797, la República oligárquica fue sustituida por una República democrática instaurada por intervención y voluntad de Bonaparte. En 1805, la República Ligur quedó anexionada al Imperio, la marina militar francesa ocupó el puerto de Génova, otorgándose un poder arbitrario y excluyendo a las autoridades civiles. Los intereses genoveses fueron sistemáticamente subordinados a los franceses. La parálisis del comercio genovés fue completa, sobre todo a consecuencia de la aplicación del sistema arancelario francés, sin que esto viniera acompañado de la eliminación de las barreras aduaneras entre los dos países. Con el nuevo siglo se había acabado un largo capítulo de la historia ligur. Con la dominación francesa primero y la anexión al Reino de Cerdeña, decidida por el Congreso de Viena en 1815, inmediatamente después, Génova había perdido para siempre el estatus de ciudad-estado, su independencia y sus instituciones, entrando en organismos estatales más amplios y más modernos.

3. La transformación del comercio mediterráneo catalán

3.1. La posguerra napoleónica (1815-1820)

La crisis colonial empezada durante la ocupación napoleónica de España, tuvo un grave impacto sobre el comercio español. Ultramar representaba el principal punto de destino para las exportaciones de los productos nacionales. En compensación, las importaciones de géneros y metales preciosos que de allí se traían eran indispensables para alimentar el comercio metropolitano con los países europeos. La pérdida de las colonias, un inexorable proceso que duró hasta 1824, ha sido objeto de muchos análisis por parte de varios historiadores¹⁴. Entre ellos, Fradera ha destacado cómo este acontecimiento representó, al menos para Cataluña, el

13 Doria estima que las entradas de los impuestos de *ancoraggio* y de *bolla* en los veinte años transcurridos entre 1750-1770 fueron un 36 por ciento inferiores que en el periodo de 1773-1797. Cfr. DORIA, G. (1988).

14 FONTANA, J. (1970); PRADOS, L. (1978); FRADERA, J.M. (1987).

principio de un largo proceso de adaptación del capital comercial a las nuevas circunstancias, caracterizado por una intensificación de los intercambios con el Mediterráneo, por la sustitución de los metales preciosos de América por el azúcar, primero, y de algodón, después y, finalmente, por el mantenimiento de los intercambios tradicionales con el norte de Europa.

Las respuestas catalanas al interrogatorio sobre la navegación mercante en España de 1815¹⁵, realizado por la Junta de Aranceles, confirman esta tesis. El comercio exterior catalán de 1815 se había reducido indudablemente, sin embargo, la estructura heredada del siglo anterior parecía haberse mantenido prácticamente invariable a pesar de la contracción coyuntural del comercio americano. Además, dicha estructura se caracterizaba por una mayor profundización de la especialización del comercio con el norte de Europa y el desplazamiento de los intereses comerciales hacia el Mediterráneo. Mirando las entradas del puerto de Barcelona en 1815 se puede comprobar que la primera mercadería importada es justamente el trigo con 140 cargamentos, y sucesivamente unas partidas llamadas “géneros”, que Vilar ha interpretado como productos acabados para el consumo, ligeros y valiosos¹⁶. El tipo de desarrollo agrícola de la región y el relativo aislamiento de la misma respecto del centro productor de cereales españoles había convertido a Barcelona en una de las principales plazas para el comercio de cereales de todo el Mediterráneo¹⁷.

Si antes de la guerra contra los franceses los cereales llegados a Barcelona procedían en un 59 por ciento del Atlántico y en un 33 por ciento del Mediterráneo¹⁸, la apertura del puerto franco de Odesa en 1778, por voluntad de Catalina II, para dar salida a los trigos rusos, polacos y ucranios, invirtió por completo esta tendencia, sancionando la preeminencia mediterránea en dicho tráfico, como ya había sucedido desde comienzos del siglo XVI hasta 1580 aproximadamente. Este importante comercio fue aprovechado principalmente por Génova, Liorna y Marsella, que disponían de grandes y específicos depósitos para la conservación del trigo del Levante. La mayor parte del trigo importado en los puertos con depósitos era destinado a la reexportación durante los momentos de fuerte demanda y altos precios, mientras sólo una pequeña parte se utilizaba para el consumo interno¹⁹.

La fuerte dependencia de Cataluña de las importaciones de trigo, sumada a la preocupación por la falta de numerario a causa de la crisis colonial, despertó una serie de reflexiones sobre la necesidad de abrirse al comercio directo con el Levante, «en esta época en que el desorden momentáneo de América hace más difícil el tráfico que tenía el Principado con aquellas provincias ultramarinas»²⁰. Una importante aportación sobre este tema fue la publicación

15 Biblioteca de Catalunya, a partir de ahora B.C., *Junta de Comerç*, XXXIX, 10, 46; 1816.

16 VILAR, P. (1964), p. 93.

17 GARRABOU, R. (1970), pp. 83-121.

18 FRADERA, J. M. (1987)

19 ROMANO, R. (1956).

20 B. C., *Junta de Comerç*, XXII, 34, 912; 1817. Sobre el tema vale la pena mencionar las memorias del cónsul de Egipto Jaume Creus “*Acerca de lo ventajoso que puede ser el comercio de este país con el de la Península*”, y las del encargado de S.M. Católica en Costantinopla, Luis del Castillo con sus “*Observaciones sobre el comercio del Mar Negro*”.



en 1816 de la obra de Buenaventura Gassó: *España con industria fuerte y rica*, texto conocido principalmente por su aspecto industrialista²¹, que presenta sin embargo un proyecto bien definido para el comercio y muy interesante en la medida en que reúne en una sola cuestión todas las preocupaciones de la época: ¿como fomentar la industria sin perder el comercio? El principio de nacionalización de los consumos, válido para las manufacturas, no se podía, según Gassó, extender a la importación de trigo. La forma de compensar estas salidas de numerario era entonces nacionalizar el transporte, es decir, potenciar al máximo el comercio activo para estimular la navegación nacional, recuperando con los fletes los gastos de importación, y dar más salida a los productos de España. En particular, se trataba de fomentar el comercio activo con los puertos asiáticos y levantinos donde los productos se compraban más baratos. Las respuestas de Gassó contienen los que serán dos elementos clave del comercio internacional de la mitad del siglo XIX, el comercio activo y el fomento de la navegación nacional mediante la adopción de derechos diferenciales.

3.2. El sistema mixto (1820-1833)

El viraje prohibicionista de 1820 en materia de importaciones de cereales extranjeros, junto con una reforma general de los aranceles de Aduanas del Reino de España, fue un paso mas allá de las ideas de Gassó. De hecho, se trataba de un proyecto de nacionalización de la producción y de los consumos muy ambicioso, basado en el principio de reciprocidad²² entre latifundistas castellanos y fabricantes catalanes, que, sin embargo, chocaba con las condiciones reales del país, absolutamente desprevenido para acoger un cambio tal de rumbo. Tanto la producción de excedentes en el latifundio de Castilla como en la manufactura catalana, no eran ni suficientes ni estaban tan a buen precio como para satisfacer la demanda del interior. Además, el problema de las vías de comunicación terrestre no facilitaba el tráfico de mercaderías en el interior de la Península²³, mientras el cabotaje español se encontraba fuertemente presionado por los corsarios colombianos y los piratas argelinos²⁴. Estas circunstancias determinaron el funcionamiento, en el marco prohibicionista, de un sistema mixto basado en la concesión periódica de permisos especiales para la importación de trigo y, a la vez, la práctica muy difundida y ampliamente conocida del contrabando²⁵.

21 LLUCH, E. (1973).

22 Archivo de la Diputació de Barcelona, Hacienda, *Comerç*, Discurso del diputado Juan de Balle a Cortes, 5/11/1820.

23 PASCUAL, P. (1990)

24 Esta presión, culminada en 1824, hizo necesaria la publicación de un permiso especial que autorizaba a las banderas extranjeras a ejercer el comercio de cabotaje en las costas españolas, que había sido prohibido en 1816.

25 Los años de máxima concentración de estos permisos fueron el de 1823, como consecuencia de la guerra civil, y finales de 1824-1825. Acerca del contrabando son elocuentes las siguientes palabras «Que la introducción clandestina de este artículo (el trigo extranjero) es enorme no hay que dudarlo, pues a mas de ser público y notorio, basta saber el bajo precio a que se vende (...)». Cfr. B. C., *Junta de Comerç*, XVI, 17, 2, 1824.

Hacer una estimación del volumen de mercancías introducidas en España de contrabando no es tarea sencilla. Según los cálculos de Moreau de Jonnes, un tercio del comercio español se hacía de forma ilícita²⁶, mientras Prados estima que el comercio hispano-británico entre 1824 y 1833 era ilegal en un cincuenta por ciento²⁷. En este sistema “mixto” jugaba un papel importante de mediación la isla de Menorca que, con su lazareto en Mahon, se encontraba en la encrucijada de los tráficos entre Francia, Berbería, Levante, y el puerto de Gibraltar²⁸. Esta isla franca se había convertido en el punto de encuentro de las mercancías del norte de Europa y del Mediterráneo; los pabellones de todo el mundo, amparados detrás de las discriminaciones de bandera, cerraban allí el círculo de sus viajes cargando en el nuevo emporio del Mediterráneo las mercancías de retorno.

Aunque el nuevo arancel de importaciones de 1825 mantuvo prácticamente sin variaciones el marco prohibicionista anterior, también inauguró una política de fuerte represión del contrabando, imputado por todos como una de las causas primeras de la decadencia del comercio español. A partir del análisis de la Balanza de Comercio de 1827, es posible subrayar el papel del comercio marítimo mediterráneo dentro del conjunto de las importaciones y exportaciones españolas de ese año²⁹. Éste cubre para las importaciones casi el 48 % del total y un 32% sin Gibraltar. Al referirnos a los veinte principales productos importados³⁰, incluyendo el puerto de Gibraltar, se observa que 14 son importados en un porcentaje superior al 50% desde puertos del Mediterráneo, de los 6 productos restantes sólo 3 son mayoritariamente de otra procedencia: el lino y el bacalao del norte de Europa y las duelas, que en 1815 procedían del centro de Italia y que ahora van directas a Gibraltar.

Desde el punto de vista de las exportaciones por mar, el área mediterránea cubre el 43 por ciento de las exportaciones españolas. Los principales mercados son Marsella y Gibraltar, mientras Génova presenta, como en el siglo anterior, un relevante superávit en su balanza comercial con España. La variedad de los productos es reducida y se basa casi exclusivamente en géneros alimentarios y materias primas³¹. Sin embargo, en 1827 toma relevancia el comercio del plomo (especialmente en dirección de Marsella³²) y del mercurio, y el mercurio (a Inglaterra); como afirma Prados, plomo, mercurio, vino y aceite son las bases de las exportaciones españolas en la primera mitad del siglo XIX³³.

26 MOREAU DE JONNES, (1835), p. 214.

27 PRADOS, L. (1978), (1982).

28 SÁNCHEZ, R. (1981), pp. 19-40.

29 B.C., *Balanza del comercio de España con nuestras Américas y las potencias extranjeras en el año 1827*, Madrid, 1831. El comercio marítimo representa el 57,5% del total.

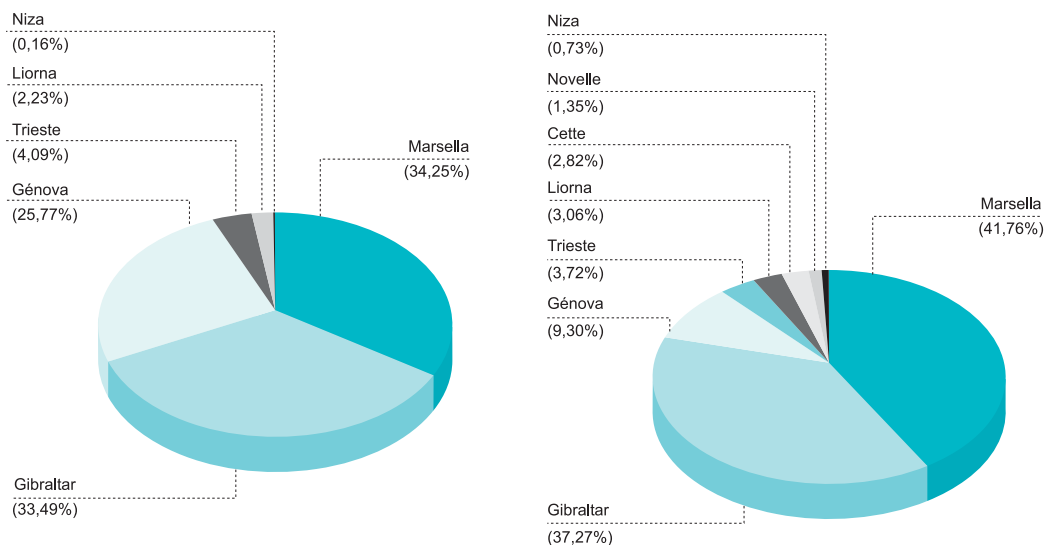
30 Se han considerado los productos a partir de un valor total de 1.000.000 reales de vellón. Estos son: Cáñamo en rama, lino en rama, algodón blanco, sin pepita y elefante, hilo torcido, oro y plata acuñados, hierro, hilo de hierro, hojas de lata, cuero vacuno, duelas, bacalao, clavillo, pimienta, arroz, libros.

31 Estos son: vino, aguardiente, aceite, pasas, lana, plomo, barrilla, añil, mercurio.

32 CHASTAGNARET, G. (1992), pp. 11-38.

33 PRADOS, L. (1983).

Gráfico 2. Importaciones y exportaciones españolas por puertos mediterráneos en 1827. (% del valor en reales de vellón).



Fuente: B.C., Balanza del comercio de España con nuestras Américas y las potencias extranjeras en el año 1827, Madrid, 1831.

Podemos concluir que en el decenio del veinte al treinta las relaciones comerciales mediterráneas lícitas fueron muy importantes a pesar del viraje proteccionista y de la pérdida del comercio legal de trigo. Esta importancia se incrementa si tenemos en cuenta la relevancia del comercio de contrabando de cereales y manufacturas y el papel clave de Gibraltar como centro redistribuidor de estos productos. A la luz de los datos presentados, podemos afirmar que cuando hablamos de la relevancia para España del comercio con Francia e Inglaterra estamos suponiendo en buena medida con Marsella y Gibraltar, es decir, estamos hablando principalmente de comercio mediterráneo.

3.3. Hacia la recuperación (1833-1840)

Los años treinta marcaron el principio de la recuperación de la economía española ³⁴. A partir de 1827 – 1828 las relaciones con América mejoraron gracias a la interrupción de las hostilidades con las “provincias disidentes” y el reconocimiento de las nuevas repúblicas, con felices consecuencias para la navegación atlántica. También en el área mediterránea el establecimiento del tratado comercial con Turquía de 1828 había conseguido acabar con los ata-

³⁴ La tasa de crecimiento del comercio exterior español entre los años treinta y cuarenta era del tres y medio – cuatro por ciento, o sea algo superior a la media europea que se ajustaba alrededor del tres por ciento. Cfr. PRADOS, L. (1983); NADAL FARRERAS J. (1978); BAIROCH, P. (1976).

ques de los argelinos. El fin de la presión corsaria sobre la bandera española propició el restablecimiento en 1828 de la exclusión del comercio de cabotaje de los pabellones extranjeros y el establecimiento de los derechos diferenciales de bandera³⁵.

Como se puede ver en la Tabla 2, el incremento del tráfico marítimo en el puerto de Barcelona en los treinta tres años considerados es notable, principalmente por lo que concierne al pabellón nacional, obvia consecuencia de la adopción de los derechos diferenciales de bandera. La navegación de cabotaje se convirtió en el eje principal del comercio marítimo mediterráneo, tanto en los intercambios domésticos como en los intercambios con Francia, Inglaterra - mediante Gibraltar - y la península italiana. La suspensión en 1834 del decreto de 1830, que no reconocía el privilegio de bandera a los buques españoles procedentes de Bayona, Burdeos y Marsella, y la suspensión del mismo decreto sobre buques procedentes de Gibraltar en 1837, fueron un factor muy favorable al incremento de las relaciones con las dos potencias europeas³⁶. A partir de entonces las relaciones con Francia mejoraron considerablemente; finalmente, el principio de reciprocidad entre Francia y España, sancionado por el “Pacto de familia” firmado en 1761 y ratificado en 1817, empezaba a ser aplicado en materia de navega-

Tabla 2. Navíos entrados en el puerto de Barcelona (1815, 1822, 1826, 1848)³⁷, según bandera

Bandera	1815	1822	1826	1848
Española	283	1.640	3.575	6.922
Sueca	82	20	26	75
Inglesa	115	16	42	109
Sarda	13	13	81	16
Danesa	18	11	12	12
Francesa	44	9	62	78
Hanoveriana	-	2	-	3
Angloamericana	9	5	20	12
Napolitana	5	5	9	9
Holandesa	-	5	5	4
Toscana	1	1	6	45
Austriaca	5	-	5	-
Rusa	9	-	1	11
Prusiana	-	-	-	18
Otras	25	-	-	14
Total extranjeras	326	87	269	406
Total	609	1.727	3.844	7.328

Fuente: 1815, B. C. Junta de Comerç, XXXIX, 10, 46; 1816; 1822, B. C., Junta de Comerç, XLVIII, 964; 1826, MOREAU DE JONNES, (1835) p. 247; 1848, Arxiu Diputació de Barcelona, Comerç, 195, 1, Balanç mercantil del port i Aduana de Barcelona.

35 FRADERA, J. M. (1987).

36 CARRERA PUJAL J., (1961).

37 Lamentablemente el decenio del treinta es especialmente pobre en datos estadísticos.



ción a vapor. Más complicadas fueron las relaciones con Inglaterra, a la cual se reconocía desde 1667 el estatus de nación más favorecida aunque en la práctica se encontraba más discriminada que Francia, al menos hasta la firma de un nuevo tratado comercial en 1851³⁸. Un dato interesante que se deduce de este cuadro es el considerable retroceso de la presencia sarda en el puerto de Barcelona y la inversión de tendencia con respecto a la bandera toscana. Tal acontecimiento es en parte el resultado de la nueva política económica del Reino de Cerdeña que veremos más detenidamente en el próximo apartado. El ascenso de las relaciones con Francia denota un grado de mayor concentración de la estructura del comercio exterior catalán, debido al desarrollo industrial de la región³⁹. A partir de los años cuarenta, el puerto de Marsella asume la función de principal puerto del Mediterráneo, mientras Génova, a pesar del incremento del volumen de su tráfico portuario en esos años, vinculará cada vez más sus intereses hacia la formación del llamado “*triangolo industriale*”⁴⁰.

4. El emporio del Mediterráneo

4.1. Génova y Barcelona

Hasta ahora hemos visto como las relaciones comerciales entre los dos puertos, pasan por una etapa de intenso tráfico desde finales del siglo XVIII hasta los años veinte del XIX. La publicación del decreto de 1820 que prohibía las importaciones de cereales no fue, al menos durante todos los años veinte, un motivo suficiente para que las relaciones comerciales entre los dos países se interrumpieran.

En este periodo, además del contrabando y de los permisos especiales, se introdujo un nuevo elemento de intermediación, el puerto de Gibraltar, el gran almacén de todos los productos procedentes del Atlántico y del Mediterráneo. La presencia de los buques sardos en el puerto de Barcelona representaba hasta la mitad de los años veinte un tercio de la navegación extranjera en España⁴¹ gracias principalmente al crecimiento de la flota sarda impulsado por la adopción de derechos diferenciales de bandera, a los permisos especiales para la importación de trigo y arroz⁴², y a la autorización para los buques extranjeros de ejercer el comercio de cabotaje a lo largo de la costa española.

38 NADAL FARRERAS, J. (1978).

39 El carácter industrial de la economía catalana se deduce de la estructura de las importaciones del puerto de Barcelona donde destacan el algodón, empleado casi exclusivamente por la industria algodonera catalana, y las importaciones de maquinarias, de carbón para su funcionamiento, y muchas materias primas para la transformación industrial: cuero y pieles, cáñamo, hierro, acero, y productos químicos y farmacéuticos para la tintorería de tejidos. Al contrario, la estructura de las exportaciones no se aleja casi de la del siglo anterior, vino y aguardiente representan todavía los principales productos. Este “dualismo” de la estructura del comercio exterior catalán será su carácter específico durante buena parte del siglo XIX. Cfr. L. FIGUEROLA, (1849).

40 Por “*triangolo industriale*” se entienden las ciudades de Génova, Turín y Milán. DORIA G. (1969); (1988).

41 Archivo Storico Ministero Affari Esteri, Roma, a partir de ahora ASMAE, *Legazioni sarde a Madrid*, busta 33, 1827.

42 Vale la pena recordar que uno de los principales efectos de la prohibición de importar cereales fue la interrupción de las relaciones directas con los puertos del Levante y un relativo incremento de las relaciones con los puertos de depósito de Génova y Marsella.

Sin embargo, se trató de un breve paréntesis porque en 1826, como hemos visto, las circunstancias cambiaron. Estos sucesos hicieron desviar los tráfico sardos sobre Gibraltar, «Comme il existe en Espagne de très-forts droits d'entrée sur les manufactures étrangères, les articles que nous y envoyons sont dirigés sur Gibraltar, où la contrebande les prend pour les introduire en Espagne»⁴³. La vinculación entre el puerto de Gibraltar y el de Génova para el comercio con la costa mediterránea española queda de manifiesto en una nota del cónsul Bresciani sobre los posibles perjuicios que el establecimiento en 1829 del puerto franco en Cádiz podría causar al comercio de Génova⁴⁴. La primera consideración hacía referencia a la constante peligrosidad que un puerto franco supone para el desarrollo del contrabando, sobre todo en España, donde había escasa vigilancia y mucha propensión de los funcionarios de aduanas a la connivencia con los contrabandistas. Peligro además aumentado en Cádiz por la falta de una zona franca bien separada del resto de la ciudad. Sin embargo, el cónsul no restaba importancia a las ventajas que el puerto franco hubiera podido proporcionar no sólo al puerto de Cádiz sino a toda la península, teniendo en cuenta los altos tributos que los españoles pagaban a Gibraltar por gastos de mediación y de almacenamiento. Respecto a Barcelona, la previsiones eran mucho más positivas de lo expresado por la Junta de Comercio de la misma ciudad; según Bresciani si Barcelona no había sufrido hasta entonces ningún perjuicio de Gibraltar no lo recibiría tampoco de Cádiz. El comercio sardo, que ya se hallaba reducido al mínimo en el puerto de Barcelona, no podía sufrir más.

3.2 La anexión al Piamonte

Para acabar de entender las razones que determinaron el retroceso de la presencia genovesa en las relaciones comerciales con Cataluña, es útil detenernos en el análisis de las profundas transformaciones institucionales que conllevó la anexión de la Liguria al Piamonte, y los efectos que este proceso tuvo sobre la estructura comercial genovesa. La diplomacia internacional reunida en el Congreso de Viena decidió ceder los territorios de la ex Republica de Génova al Rey de Cerdeña⁴⁵. La anexión al Piamonte fue un proceso bastante largo y complicado, sobre todo por la desconfianza recíproca y una evidente contraposición de intereses. El Piamonte, agrícola y con una manufactura en formación, necesitaba una orientación proteccionista que chocaba necesariamente con los intereses de la actividad comercial genovesa, que, para mantener activo el tráfico de su *Portofranco*, reclamaba con fuerza una política de librecomercio y de bajos aranceles.

43 CEVASCO, M. (1840) p. 14.

44 ASMAE, *Legazioni sarde a Madrid*, busta 33, 1829.

45 El reino de Cerdeña nació formalmente en 1720 con la estipulación del tratado del Aia. En 1713, con el tratado de Utrecht, el Duque Vittorio Amedeo II de Savoia obtuvo el título de Rey y la anexión de varios territorios entre los cuales estaba la isla de Sicilia, anterior posesión española. El intento español en 1717 de volver a apoderarse de las islas de Sicilia y Cerdeña provocó la intervención de la Cuádruple Alianza, formada por Inglaterra, Francia, Holanda y Austria, que culminó con una derrota española y la imposición del tratado del Aia en 1720 en el que se concedía a Austria la más rica isla de Sicilia y a la casa de Savoia la más pobre, Cerdeña.



Desde 1815 hasta aproximadamente 1835, la *Camera di Commercio di Genova*, no cesó de imputar las causas de la decadencia del comercio genovés a la sistemática subordinación de los intereses de Génova a los del Piamonte. Las medidas consideradas más perjudiciales se pueden resumir en: altos aranceles sobre mercancías importadas por el puerto y destinadas al tránsito fuera de los dominios del Reino, complicadas formalidades de aduana así como sanitarias en el *Portofranco*, elevados derechos portuarios y de almacenamiento, congestión de las operaciones de embarque y desembarque por falta de medios, y, finalmente, persistencia de los antiguos privilegios de Niza sobre importaciones de géneros extranjeros.

El primer paso de acercamiento entre las dos regiones fue la supresión en 1818 de las barreras internas que limitaban la libre circulación de mercancías⁴⁶. Esta medida fue tomada a raíz de las disposiciones proteccionistas austríacas que reservaban a los puertos de Venecia y Trieste la introducción de coloniales en Lombardia. El Piamonte, para compensar la pérdida de uno de los principales mercados de Génova, formalizó un acuerdo con Suiza para introducir estos géneros preferentemente desde el *Portofranco*⁴⁷. Sin embargo, la publicación en enero de 1825 del derecho diferencial de bandera se puede considerar la vuelta de tuerca de la transformación del comercio genovés en cuanto elemento de ruptura de una larga tradición basada en la defensa del libre tráfico y la libre navegación, o dicho con las palabras de los contemporáneos, *feria perpetuamente abierta* a todas las naciones y banderas. El animado debate sobre este punto fue el punto álgido del enfrentamiento entre los intereses del comercio liguor y los de Turín. En un informe sobre las razones de la decadencia de la navegación mercantil sarda⁴⁸, redactado en 1823 por la *Regia Segreteria di Stato per gli Affari Esteri*, se culpaba de la misma a las políticas proteccionistas adoptadas por muchas naciones para favorecer la industria y la agricultura domésticas, es decir, al predominio del egoísmo nacional. En segundo lugar, el declive se atribuía a la disminución del tráfico con América, abastecido en los últimos tiempos por buques americanos y, finalmente, a la adopción generalizada de la discriminación de bandera, que favorecía los pabellones nacionales. Esta última causa era considerada la más perjudicial, tanto por ser causa de la mengua de la presencia de buques genoveses en los puertos extranjeros, como por su efecto sobre la adopción de las banderas de conveniencia, en particular de la francesa, de la toscana y la rusa, que gozaban de más ventajas⁴⁹.

La adopción de la discriminación de bandera por parte del Reino de Cerdeña tenía entonces un doble sentido. Por un lado, suponía el reconocimiento de un *statu quo* y la consecuente respuesta a tal estado, el cese de los favores concedidos a la bandera sarda por parte de Francia, España, el Reino de las Dos Sicilias y los Estados Pontificios. Por el otro, significaba haber logrado unas condiciones favorables para la navegación sarda, en las que se daban

46 ASG, *Camera di Commercio*, copialettere, 194, 1816.

47 GUGLIELMINO, E. (1940)

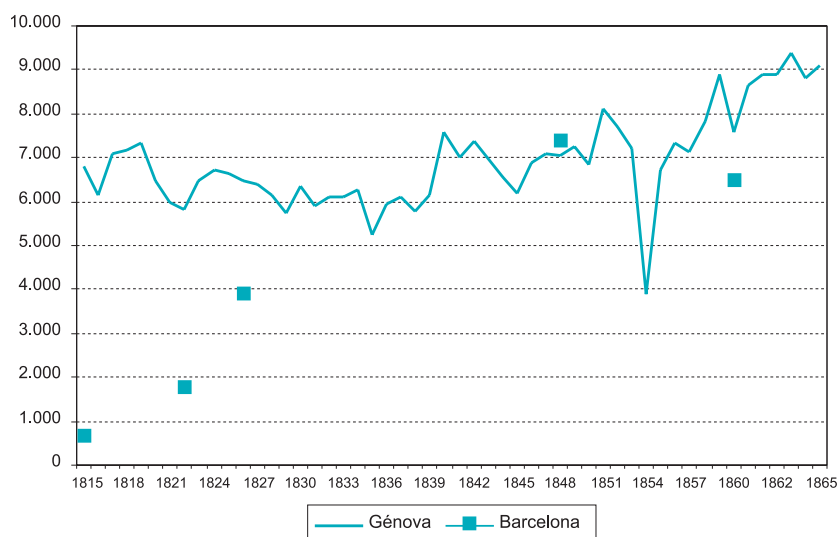
48 Archivio di Stato di Torino, a partir de ahora AST, *Archivio della marina*, Commercio e navigazione, mazzo 497, 1817-1823.

49 En una nota redactada por el *Ammiragliato* se afirma que «In Gibraltar, in Malta, in Napoli, Palermo, Roma e Liorna, piú di trecento bastimenti in men d'un anno hanno dismesso la bandiera sarda per inalberarne una straniera», Cfr. AST, *Archivio della marina*, Commercio e navigazione, mazzo 497.

Tabla 3. Entradas puerto de Génova

Año	Núm. Buques		Año	Núm. Buques	
	Barcelona	Entradas		Barcelona	Entradas
1815	6.809	609	1841	7.000	
1816	6.145		1842	7.379	
1817	7.090		1843	6.953	
1818	7.156		1844	6.538	
1819	7.343		1845	6.182	
1820	6.461		1846	6.880	
1821	5.965		1847	7.094	
1822	5.837	1.727	1848	7.036	7.328
1823	6.469		1849	7.253	
1824	6.701		1850	6.863	
1825	6.622		1851	8.112	
1826	6.473	3.844	1852	7.716	
1827	6.391		1853	7.233	
1828	6.137		1854	3.891	
1829	5.747		1855	6.738	
1830	6.335		1856	7.350	
1831	5.889		1857	7.145	
1832	6.124		1858	7.810	
1833	6.096		1859	8.881	
1834	6.290		1860	7.600	6.421
1835	5.228		1861	8.635	
1836	5.944		1862	8.913	
1837	6.115		1862	8.913	
1838	5.784		1863	9.386	
1839	6.149		1864	8.830	
1840	7.569		1865	9.090	

Fuente: Camera di Commercio di Genova. Quadri Statistici 1814-1868. Genova 1869.

Gráfica 3. Entradas puerto de Génova 1830-1840


Fuente: Camera di Commercio di Genova. Quadri Statistici 1814-1868. Genova 1869.



los presupuestos necesarios para emprender los primeros pasos hacia una nueva concepción del comercio, la del comercio activo, basado en el establecimiento de relaciones directas con los países productores de los bienes que se querían importar.

Esta nueva visión del comercio había determinado el surgimiento de una nueva fase de la política económica sabauda, empeñada en estos años en una intensa actividad diplomática en favor del comercio marítimo. Entre 1832 y 1836 se firmaron aproximadamente 26 acuerdos comerciales, entre los cuales vale la pena mencionar los establecidos con Suecia y Noruega, Uruguay, Dinamarca, la *Zollverein* (liga aduanera alemana), Estados Unidos, Holanda, Inglaterra y Francia⁵⁰. Las relaciones comerciales con el Levante a partir del tratado de 1825, ratificado en 1839, se mantuvieron muy importantes; la presencia genovesa en el puerto de Constantinopla en 1832 representaba un tercio de la presencia extranjera en el mismo⁵¹. Se abrió un comercio nuevo con la América meridional y en particular con Brasil, de donde se traían la mayoría de los géneros coloniales importados en Génova. También con el tratado comercial de 1828, de renovación decenal, se abrieron relaciones directas con los Estados Unidos, de donde se recibían sobre todo productos de las Indias orientales. Otro elemento dinamizador del movimiento portuario genovés fue el creciente papel del transporte de pasajeros y especialmente de los emigrantes en dirección a América⁵².

Al comienzo de los años cuarenta el puerto de Génova se podía considerar uno de los más favorecidos del Mediterráneo desde el punto de vista fiscal, gracias al proceso de reforma del sistema proteccionista piemontés inaugurado tímidamente a partir de 1831 por el rey Carlo Alberto. Sin embargo, el ritmo de crecimiento del puerto de “*La Superba*” pudo salir de la fase de estancamiento sólo a partir de mediados de los años cincuenta y siempre en posición muy alejada de la de la vecina Marsella.

En 1839, como se deduce de la Tabla 4, Marsella registrará un gran incremento de su tráfico portuario hallándose convertida en el primer puerto del Mediterráneo y en el quinto mun-

Tabla 4. Volumen de tráfico de los puertos de Génova y Marsella, 1838-1842 (en toneladas).

AÑOS	Entradas y salidas	
	GENOVA	MARSELLA
1838	548.801	774.586
1839	540.154	1.463.732
1840	578.883	1.507.679
1841	544.506	1.661.188
1842	568.429	1.726.412

Fuente: BULFERETTI, L., COSTANTINI, C. (1966).

50 GUGLIELMINO E. (1940)

51 BULFERETTI L., COSTANTINI, C. (1966).

52 BIANCHI TONIZZI, E. (2000).

dial, detrás de Nueva York, Londres, Liverpool y Hamburgo⁵³, mientras que Génova habrá perdido definitivamente su antigua función de importante centro de los tráficos internacionales, orientándose siempre más hacia los mercados italianos, principalmente de Piamonte y Lombardia, en rápida transformación industrial. La progresiva adopción de la navegación a vapor estimularía ulteriormente el comercio directo entre naciones, confirmando de este modo la inexorabilidad del proceso de transformación de la estructura del comercio internacional⁵⁴.

4. Conclusiones

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, el comercio mediterráneo entra en una nueva fase de esplendor en la que se intensifican los intercambios favorecidos por la adopción de políticas liberalizadoras, el crecimiento demográfico y la estipulación de nuevos acuerdos comerciales con el imperio Otomano. Estos acuerdos permitieron una navegación más segura por el Mediterráneo y el libre acceso a las regiones de Levante y norte de África. El comercio mediterráneo librecambista era básicamente un comercio de productos alimentarios, manufacturas y de algunas materias primas, en las que el trigo y los géneros coloniales se habían erigido en protagonistas indiscutibles. Los puertos francos de Génova, Marsella y Liorna fueron los principales canales del tráfico en esta zona, que con sus amplios almacenes concentraban las mayores casas de comercio de Europa, y donde la presencia de importantes capitales financieros era el requisito para ejercer el comercio de comisión. El puerto de Génova, como hemos visto, por sus específicas características geográficas y por su pasado de plaza financiera europea, se había especializado en este tipo de comercio y había llegado a ser la principal plaza del comercio mediterráneo.

Las guerras napoleónicas y el bloqueo continental interrumpieron esta fase de crecimiento del comercio mediterráneo y provocaron una crisis generalizada en toda Europa. El nuevo panorama político de las monarquías restauradas salidas del Congreso de Viena marca el nacimiento de una nueva etapa en la configuración de las relaciones comerciales internacionales. La adopción de medidas proteccionistas para fomentar la industria doméstica y la protección de la navegación mediante los derechos diferenciales de bandera, a imagen del modelo británico, parecen haber provocado la interrupción del flujo de los intercambios entre naciones. En realidad, como creemos haber demostrado en este trabajo, el cambio de rumbo en las políticas económicas de las naciones europeas dio lugar al inicio de un proceso de adaptación que desembocó en la configuración de un nuevo modelo comercial basado en las relaciones directas entre países en virtud de la estipulación de tratados comerciales.

53 FETTAH, S. (2002).

54 BULFERETTI, L. COSTANTINI, C. (1966).



La transformación del comercio mediterráneo refleja el proceso de desarrollo industrial que las regiones asomadas al mar estaban realizando. Los puertos francos, que habían actuado como ferias perpetuamente abiertas, puntos de recogida y tránsito de productos de todo el mundo en el siglo XVIII, se habían convertido a mediados del XIX en puertos al servicio de la industria, en los que predominaba, por un lado, el tráfico de materias primas y de bienes de equipo, y, por el otro, el movimiento de pasajeros. En este nuevo contexto, el puerto de Marsella dominará en el área mediterránea gracias a la amplitud de su traspasís, a la fuerza del desarrollo económico francés, al peso político de Francia en los equilibrios internacionales y sobre todo a la expansión colonial que estaba realizando. A partir de los años treinta del Ochocientos, se pueden notar los indicios de este cambio, que llegará a su estadio de madurez en los años cincuenta.

Bibliografía

- BAIROCH, P. (1976): *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX siècle*, 1ª edición, Paris, Mouton.
- BIANCHI TONIZZI, E. (2000): *Traffici e strutture nel porto di Genova tra Ottocento e Novecento*, 1ª edición, Milano, Franco Angeli.
- BRAUDEL, F. (1982): *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 5ª edición, Paris, Armand Colin.
- BULFERETTI, L., COSTANTINI, C. (1966): *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento*, 1ª edición, Milano, Giuffré.
- CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA (1869): *Quadri Statistici 1814-1868*, 1ª edición, Genova, Fratelli Pellas.
- CARRERA PUJAL J., (1961): *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, vol. 3, 1ª edición, Barcelona, Bosch.
- CEVASCO, M. (1840): *Statistique de la ville de Gênes*, 1ª edición, Genova, Ferrando.
- CLAVERA J., CARRERA A., DELGADO J.M., YÁÑEZ C. (1992): *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*, 1ª edición, Madrid, Civitas.
- CHASTAGNARET, G. (1992): "Marsella en la economía internacional del plomo (mediados del XVII – mediados del XIX)", *Revista de historia industrial*, n. 1, pp. 11-38, Barcelona.

- DELGADO, J.M. (1987): “Conseqüències econòmiques dels decrets de comerç lliure (1765-1820)”, *Revista econòmica de Catalunya*, n. 4, pp. 48-56, Barcelona.
- DONATI, C. (1989): *Genova, Piemonte, Stato della Chiesa e Toscana nel Seicento*, en *Storia della società italiana. La controriforma e il Seicento*, vol. XI, Milano, Teti.
- DORIA, G. (1968): *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, 1ª edició, Milano, Giuffrè.
- DORIA, G. (1988): *La place du système portuaire dans le développement industriel des régions du “triangle”*, en *La croissance régionale dans l’Europe méditerranéenne, XVIII-XX siècle*, 1ª edició, Paris, Ed. École des hautes études en sciences sociales.
- FETTAH, S. (2002): “Il porto di Marsiglia tra Ottocento e Novecento”, *Memoria e Ricerca*, n. 11, 2002, pp.63-78, Milano.
- FONTANA, J. (1970): “Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792-1827”, *Moneda y crédito*, n. 155, pp. 3-23, Madrid.
- FRADERA, J.M. (1987): *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, 1ª edició, Barcelona, Crítica.
- GARRABOU, R. (1970): “Sobre la formació del mercat català de cereals en el segle XVIII”, *Recerques*, n. 1, pp. 83-121, Barcelona.
- GUGLIELMINO, E. (1940): *Genova dal 1814 al 1849, gli sviluppi economici e l’opinione pubblica*, 1ª edició, Genova, Deputazione di storia patria per la Liguria.
- LLUCH, E. (1973): *El pensament econòmic a Catalunya, 1760-1840. Els orígens ideològics del proteccionisme, la presa de consciència de la burgesia catalana*, 1ª edició, Barcelona, Edicions 62.
- MALANIMA, P. (1989): *L’economia italiana nel Seicento*, en *Storia della società italiana*, vol. IX, 1ª edició, Milano, Teti.
- MASSAPIERGIOVANNI, P. (1995): *Lineamenti di organizzazione in uno stato preindustriale. La Repubblica di Genova*, 1ª edició, Genova, ECIG.
- MIOLI, C. (1928): *La consulta dei genovesi*, 1ª edició, Genova, E. Olivieri e C.
- MOREAU DE JONNES, (1835): *Estadística de España*, 1ª edició, Barcelona, Imprenta Rivadeneyra y Cia.



- NADAL, J. (1975): *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, 1ª edición, Barcelona, Ariel.
- NADAL FARRERAS, J. (1978): Comercio exterior y subdesarrollo: España y Gran Bretaña de 1772 a 1914, 1ª edición, Madrid, Instituto de estudios fiscales.
- PASCUAL, P. (1990): *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX. Formació i desestructuració d'un sistema econòmic*, 1ª edición, Barcelona, Crítica.
- PRADOS, L. (1978): "El comercio exterior de España, 1790-1830: una reconsideración", *Hacienda pública española*, n. 55, pp. 339-348, Madrid.
- PRADOS, L., (1982): *Comercio exterior y crecimiento económico en España, 1826-1913: tendencia a largo plazo*, 1ª edición, Madrid, Banco de España.
- ROMANO, R. (1956): *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIII^e siècle*, 1ª edición, Paris, Colin.
- SÁNCHEZ, R. (1981): "El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIX", *Moneda y crédito*, n. 157, pp. 19-40, Madrid.
- TORRAS ELIAS, J. (1984): "Especialización agrícola e industria rural en Cataluña en el siglo XVIII", *Revista de historia económica*, n. 3, pp. 113-127, Madrid.
- TORRAS ELIAS, J. (1994): *L'economia catalana abans del 1800. Un esquema*, en *Història econòmica de Catalunya*, Vol. 1, 1ª edición, Barcelona, Enciclopedia catalana.
- VICENS VIVES, J. (1972): *Historia económica de España*, 1ª edición, Barcelona.
- VILAR, P. (1968): *Catalunya dins l'Espanya moderna*, vol. IV, 1ª edición, Barcelona, Edició 62.