



## Aviso Legal

### Artículo de divulgación

Título de la obra: Fundamentos de la presencia catalana en América: 1778-1808

Autor: Farré, Joseph M.

Forma sugerida de citar: Farré, J. M. (1999). Fundamentos de la presencia catalana en América: 1778-1808. *Cuadernos Americanos*, 1(73), 67-77.

Publicado en la revista: *Cuadernos Americanos*

Datos de la revista:

ISSN: 0185-156X

Nueva Época, Año XIII, Núm. 73, (enero-febrero de 1999).

Los derechos patrimoniales del artículo pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Excepto donde se indique lo contrario, este artículo en su versión digital está bajo una licencia Creative Commons Atribución-No comercial-Sin derivados 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0 Internacional). <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>



D.R. © 2021 Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Alcaldía Coyoacán, C. P. 04510, México, Ciudad de México.

Centro de Investigación sobre América Latina y el Caribe Piso 8 Torre II de Humanidades, Ciudad Universitaria, C.P. 04510, Ciudad de México. <https://cialc.unam.mx/>  
Correo electrónico: betan@unam.mx

Con la licencia:



Usted es libre de:

- ✓ Compartir: copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.

Bajo los siguientes términos:

- ✓ Atribución: usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.

- ✓ No comercial: usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.

- ✓ Sin derivados: si remezcla, transforma o crea a partir del material, no podrá distribuir el material modificado.

Esto es un resumen fácilmente legible del texto legal de la licencia completa disponible en:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>

En los casos que sea usada la presente obra, deben respetarse los términos especificados en esta licencia.

## Fundamentos de la presencia catalana en América: 1778-1808

Por Joseph M. FARRÉ  
*Université de Paris-x (Nanterre)*

*E hac una partida de l'estol a Cambrils; e la major partid, on ós erem, fo en lo port de Salou, e en la platja; e els altres foren en Tarragona, car eren d'aquell lloc. E la quantitat de lo estol fou aital que hi hac cint-i-cinc naus complides, e divuit tarides, e dotza galees, e entre bues e galions cent E així foren cent cinquanta llenys cabdals mens de les barques menudes [...] E, quan viren los de Tarragona e els de Cambrils que l'estol movia de Salou, feren vela, e feia-ho bell veer que aquells romanien en terra e a nós, que tota la mar semblava blanca de les veles, tan era gran estol.*

*Crónica o llibre dels Feits de Jaume I*

A PESAR DE QUE EN LA HISTORIA Cataluña estuvo relacionada con el mar durante siglos, la nación catalana estuvo ausente de la aventura americana hasta mediados del siglo XVIII. Las circunstancias del hecho fueron múltiples. Las principales pueden reducirse a una gran depresión demográfica, la falta de iniciativa comercial y una inadaptación a las innovaciones técnicas en la navegación.

Las relaciones comerciales semidirectas<sup>1</sup> empiezan en 1740 con la saetia *Nuestra Señora de la Concepción*, primer navío de registro documentado, patrocinado por Bartolomé Ferrà.<sup>2</sup> Las re-

<sup>1</sup> Hasta el siglo XVIII el litoral catalán comerciaba con América a través de Cádiz y de Lisboa.

<sup>2</sup> Cf. Joseph M. Farré, *Émigration et commerce entre la Catalogne et l'Amérique latine (1778-1866)*, Tesis, Université de Paris-x, 1991, tomo I, p. 43. Aunque al parecer

laciones se aceleran con la creación de la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias, el 4 de mayo de 1755, que nace después de siete años de gestación<sup>3</sup> y con el Decreto de libre comercio con Barlovento de 1765. Sin embargo, es con el Decreto de libre comercio de 1778 que los navíos y comerciantes catalanes son cada vez más numerosos en los puertos de América.

A pesar de lo tardío de este movimiento, pocos años más tarde, en México, se teme a la competencia de los comerciantes catalanes. En efecto, Ángel Puyade escribía hacia 1791 en un informe al virrey Revillagigedo:

La excesiva frugalidad de los catalanes [...] es otra causa accidental que produce la perdición de los demás vasallos de la Península, porque en concurrencia de ellos no puede adelantar el valenciano, vizcaíno, castellano ni andaluz. Todos quedan arruinados en la misma negociación que le es útil al catalán. Éste es sórdidamente sobrio en la comida y vestido [...] Su industria y economía es sin igual y llega hasta lo vil y ridículo.

Proponiendo algo más lejos, “para que los catalanes tuviesen donde ejercitar con libertad y sin hacerse odiosos”, que se les diera la exclusiva del comercio libre con La Habana, Puerto Rico, Santo Domingo, Cumaná, Caracas y Provincias del Orinoco, también el tráfico de negros entre las islas y África para que mejor ejercieran su “espíritu económico, mercantil e industrial”<sup>4</sup> —crítica malévolas que se fundamenta en la agresividad de los comerciantes del Principado, cuya estrategia comercial causaba perjuicios a los comerciantes criollos.

Aunque el grupo catalán había llegado tardíamente a relacionarse comercialmente con el mercado mexicano,<sup>5</sup> el reglamento de 1778 dio un empuje a las manufacturas catalanas en Nueva España. Éstas comenzaban a desplazar a las extranjeras, principalmente en el caso de los paños de segunda, los pintados, las angari-

la Universidad de Cargadores de Sevilla había enviado como *aviso* en 1698, para Veracruz, la tartana *Santa Ana* y *San Antonio*, del patrón Espíritu Conde; cf. Archivo General de Indias (AGI), Sevilla, Contratación, 1451 y Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la carrera de Indias*, Barcelona, Crítica, 1981, p. 142.

<sup>3</sup> Cf. José M. Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América*, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1987, pp. 22-27.

<sup>4</sup> Informe de Ángel Puyade a Revillagigedo, s.l., s.a., AGI, Sevilla-Méjico, legajo 1554; citado por Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1978, pp. 38-39.

<sup>5</sup> Joseph Farré, “Les commerçants catalans en Amérique (xviiième-xixème siècles)”, *Langues Néo-latines* (Paris), núm. 285 (1983), pp. 55-59.

polas, el papel, los sobres, las medias de seda, los terciopelos y otros tejidos de lana y algodón.<sup>6</sup>

En este estudio intentaremos dar algunos elementos que permitan comprender la relativa facilidad con que el comercio catalán se hizo con una parte importante del mercado americano, a través de la aparición de las indianas en la industria textil, de una agricultura de exportación (sobre todo vino y aguardiente), de la creación de una marina comercial catalana y, en fin, de la aparición de una reducida colonia de comerciantes instalados en los centros neurálgicos de América.

### *Industria textil<sup>7</sup>*

Las fábricas de indianas aparecen en Cataluña en los años centrales del siglo XVIII. Una incipiente burguesía de negocios pretende acrecentar el volumen del comercio y encontrar nuevos espacios de inversión para los capitales acumulados. Las primeras empresas dedicadas a la producción de tejidos que se instalaron en Barcelona, en los años 1737-1740, fueron las de Jacinto Esteva, la de Esteve Canals y Buenaventura Canet y la de Bernat Gloria. En Mataró, en 1746, se instalan las fábricas de Jaime Campins y la de Juan Demud.

Como piensa Martínez Shaw, “la creación de la industria algodonera [...] dependió en buena parte de un análisis de las posibilidades ofrecidas por los intercambios atlánticos”.<sup>8</sup>

Buena prueba de la actividad de la industria textil es la evolución favorable de la exportación a América, según los balances de 1787, 1792 y 1795 publicados por Vilar.<sup>9</sup>

Durante el año 1787, de un total de 18 730 673 reales de vellón la industria textil exporta por un valor de 3 628 883.5, o sea 19.33%. Todo lo cual se reparte entre 14% de productos de seda, 4.02% de lana, 3.02% de lino y 1.21% de cáñamo. Aumento sustancial para

<sup>6</sup> Informe de Tomás Murphy a Revillagigedo, Veracruz, 20 de julio de 1793, AGI, Sevilla-Méjico, Legajo 1554. Citado por Ortiz de la Tabla, *Comercio exterior*, p. 41. Tomás Murphy, natural de Málaga, era un rico y prestigioso comerciante radicado en Veracruz. Casó con Manuela Alegría Yoldi, veracruzana, prima hermana del virrey Asanza. En 1800 y 1801 desempeñó el cargo de cónsul primero.

<sup>7</sup> Carlos Martínez Shaw: “Los orígenes de la industria algodonera catalana y el comercio colonial”, en Jordi Nadal y Gabriel Tortella, eds., *Agricultura, comercio, colonia y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, Ariel Historia, 1974, pp. 243-294.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 251.

<sup>9</sup> Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne. III. La formation du capital commercial*, París, Flammarion, 1982, pp. 488-495, 510-522, 538-546.

la segunda fecha, en la que los textiles representan 54.82% (52 281 683 reales de vellón), lo cual corresponde a 2.15% para los productos derivados del algodón, a 2.36% los de lana, a 15.43% los de seda, a 34.6% los pintados y a 0.26% los de cáñamo. En el último año de referencia, 1795, el total de las exportaciones alcanza una suma de 24 351 547 de reales vellón, correspondiendo al textil 13 782 847 (o sea 56.6%). En este caso también adquieren gran importancia los derivados de la seda (23.8%) y los pintados (23.1%). Estas cifras muestran cómo progresivamente la parte que corresponde a la industria textil es cada vez mayor en detrimento de otros productos, confirmando el análisis de Tomás Murphy.

### I. Exportación de tejidos

<b>Años</b>	<b>1787</b>	<b>1792</b>	<b>1795</b>
<b>Total exportado en reales de vellón</b>	18 730 673	52 281 683	24 351 547
<b>seda</b>	2 643 584	8 068 707	5 796 639
<b>lana</b>	753 345	1 234 990	798 193
<b>lino</b>	566 505		4 425 534
<b>cáñamo</b>	226 289	134 568	70 486
<b>algodón</b>		1 123 072	1 050 356
<b>pintados</b>		18 100 921	5 624 639
<b>Total parcial</b>	<b>3 628 883</b>	<b>28 662 258</b>	<b>13 782 847</b>

Lo antedicho muestra cómo el comercio catalán había extendido sus redes por América y por México. Es difícil comprender a simple vista cómo, en tan pocos años, estos comerciantes habían podido acrecentar de tal manera sus partes del mercado americano.

#### *Agricultura de exportación*

**L**AS fábricas crecieron en un tejido delimitado de relaciones económicas y sociales. Por un lado, los brazos sobrantes de la agri-

cultura permitieron cierta industrialización; por otro, el agricultor ya no produce para mantenerse sino para vender, dando así paso a una agricultura comercializada capaz de producir excedentes. Las cifras manejadas parecen corroborar esta aseveración. Los productos del campo que tienen cierta importancia en la documentación son el vino tinto y el aguardiente, como muestra el cuadro siguiente:<sup>10</sup>

## II. Exportación de caldos

Años	1787	1792	1795
<b>Total exportado en reales de vellón</b>	18 730 673	52 281 683	24 351 547
<b>vino blanco</b>	47 150	1 680	2 720
<b>vino tinto</b>	1 609 584	858 720	929 192
<b>aguardiente</b>	4 445 640	17 521 680	6 671 940
<b>Total parcial</b>	<b>6 102 374</b>	<b>18 382 080</b>	<b>7 603 852</b>

En el año 1787 el vino tinto ---el carlón de algunos textos--- representa 8.6% de todas las exportaciones y el aguardiente 23.73%. En 1792, año fasto para la exportación catalana, el tinto sólo representa 1.6%, en cambio el aguardiente, 33.5%. Durante 1795 el tinto representa un porcentaje creciente (12.22%) y el aguardiente conserva, parcialmente, su importancia dentro de la balanza general, con 27.4%.

El volumen de excedentes agrícolas enviados a América por los comerciantes supone una producción que no se puede explicar por razones climáticas o agronómicas, sino más bien "por factores que dependen del grado de desarrollo de la economía y de las transformaciones que paralelamente se han producido en la sociedad".<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Vilar, *La Catalogne*.

<sup>11</sup> Josep Fontana Lázaro, "Comercio colonial e industrialización: una reflexión sobre los orígenes de la industria moderna en Cataluña", en Nadal y Tortella, *Agricultura y comercio colonial*, p. 361.

*Construcción naval*

EL desarrollo de una marina nacional facilitó grandemente las relaciones con América. Hasta el año 1765 la flota de cabotaje fue la más importante. La comercial comprendía navíos de un tonelaje superior a las 100 toneladas. Entre 1720 y 1778 había alrededor de 1 532 navíos cuya actividad se centraba alrededor del comercio colonial a través de Cádiz.<sup>12</sup>

Los navegantes pioneros del comercio con América procedían de los pueblos y ciudades de Mataró, Canet, Lloret y Tossa en su gran mayoría.<sup>13</sup> El decreto sobre la libertad de comercio, de 1778, llegó en un momento en que la marina estaba en pleno desarrollo y cuando los marinos ya tenían una real experiencia del Atlántico.

El comercio con América, que producía unos beneficios superiores al de cabotaje, favoreció la construcción de navíos para la carrera.<sup>14</sup> Esta rentabilidad superior, unida a la seguridad de una demanda de fletes constante garantizada por el Reglamento de libertad de comercio, fueron los factores que más influyeron en la canalización de las inversiones hacia la construcción naval.

Entre 1778 y 1808 se construyeron en las playas del Principado 104 navíos que sobrepasaron las 16 372 toneladas de arqueo.<sup>15</sup> La actividad constructora sufrió altas y bajas en función del estado de las relaciones exteriores de España. Apenas empezado el periodo de nuestro estudio aparece la primera caída de la producción con la intervención de España en la guerra de independencia norteamericana (1779-1781). Durante dicho tiempo sólo se construyeron 2 navíos con 815 toneladas. A fines de siglo la producción se contrae de nuevo por la caída del movimiento comercial que debe soportar las consecuencias de la guerra contra Inglaterra (1796-1802),<sup>16</sup> a pesar de todo, se mantuvo gracias a la demanda de navíos que debían reemplazar los destruidos o capturados por los corsarios ingleses.

<sup>12</sup> José M. Melgar, "La aportación catalana a la carrera de Indias en el siglo xviii", Primer Congreso de Historia Andaluza (Córdoba, diciembre de 1976), en *Andalucía Moderna (siglo xviii)*, Córdoba, 1978, tomo II, pp. 113-132.

<sup>13</sup> Joaquín Llovet, *La matrícula de mar y la provincia de Mataró*, Mataró, 1980.

<sup>14</sup> Ceferino Ferret, *Exposición histórica de las causas que han influido en la decadencia de la marina española*, Barcelona, 1819, p. 88.

<sup>15</sup> Farré, *Émigration et commerce*, tomo I, pp. 231-232.

<sup>16</sup> José M. Delgado, "La manufactura catalana al segle xviii", *Historia de Catalunya*,



Sólo conocemos la actividad constructora de los puertos de Levante. De los de Poniente, situados al sur de Barcelona, pocas noticias quedan. Los documentos de la Escribanía de Marina de la zona han desaparecido, impidiendo así conocer la actividad constructora de Sitges, Vilanova, Tarragona y Tortosa.

Entre 1778-1800, de los 103 navíos construidos, once lo fueron en pueblos costeros del norte de Barcelona. El mayor tonelaje se realizó en Arenys (5 047 t., 30.7%), Barcelona (3 858 t., 23.5%), Mataró (3 460 t., 21%) y Canet (1 946 t., 11.8%). El menor en San Feliú (75 t., 0.6%) y Tossa (70 t., 0.43%) y el resto se construyó en Pineda (150 t.), Palamós (275 t.), Lloret (370 t.), Blanes (275 t.) y Calella (595 t.). El tonelaje medio de los navíos construidos fue de 159 toneladas.<sup>17</sup>

La tipología de los navíos construidos era variada. Encontramos sobre todo bergantines (31%), polacras (20%), saetias (16%), fragatas (15%) y llandros (8%), el resto de los navíos eran del tipo de los paquebotes, jabeques, pinques y corbetas. Si tenemos en cuenta un periodo algo más extenso (1778-1866), vemos que de las 583 naves construidas la mayoría fueron bergantines y polacras.<sup>18</sup>

El trabajo en las playas era de carácter artesano. A los *mestres d'aixa* no les gustaba introducir modificaciones en su sistema de producción. Se utilizaban técnicas empíricas transmitidas de padre a hijo a través de generaciones de *mestres*, de carpinteros de ribera y de calafates. Por lo tanto, la producción era rutinaria y, con el tiempo, técnicamente desfasada. La característica esencial de los navíos construidos en el XVIII, y buena parte del XIX, era una anchura excesiva. En ciertos casos la proporción entre largo y ancho fue de un tercio, lo que permitía una mejor distribución de las mercancías pero restaba velocidad. Los patrones preferían la construcción realizada con gruesas planchas para alargar la esperanza de vida hasta la generación de los nietos.<sup>19</sup> Además de navíos lentos este sistema de construcción producía naves a precios elevados, poco competitivos.

Cuando un patrón o capitán quería construir un navío buscaba socios que aportasen el capital y generalmente los encontraba entre gente de su círculo familiar, social o espacial. El capital se

<sup>17</sup> Farré, *Émigration et commerce*, tomo 1, p. 235.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 237.

<sup>19</sup> Ricart Giral, "El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana", *Memorias de la R. Academia de Ciencias y Letras de Barcelona*, 3ª época, vol. XVIII, núm. 7 (5-11-1983), Barcelona, 1924, p. 181.

dividía en fracciones llamadas *parts*,<sup>20</sup> o partes, casi siempre en número de dieciséis, aunque a veces se pueda encontrar algún caso en que el número de las mismas es superior pero siempre múltiplo de dieciséis.<sup>21</sup> El sistema tenía la ventaja de dividir la responsabilidad financiera entre los socios y de repartir los riesgos de la pérdida total o parcial del capital.

92% de los 273 *parçonnners*, o propietarios de partes de navío —de 21 navíos—, residía en ciudades de la costa catalana. 39% estaba instalado en Levante, 15% en Poniente y en Barcelona vivía 38%. El resto del capital procedía de España o de América (Veracruz y La Habana). El capital financiero estaba, por lo tanto, disperso en el espacio catalán, aunque la ciudad de Barcelona se estaba transformando en el centro financiero de la construcción naval catalana.

Los navíos en su actividad mercantil se especializaron en varias rutas. La del tasajo veía cómo a partir de 1785<sup>22</sup> los barcos cargados de productos catalanes llegaban a Buenos Aires y/o a Montevideo. Una vez descargados continuaban hacia los saladeros de Montevideo, de Soriano, de Colonia, de Fray Bentos, entre otros. Una vez cargados de tasajo salían para La Habana, Trinidad, Matanzas o Cienfuegos, aunque a veces, como creyeran que el mercado antillano estaba saturado, se dirigían a otros centros esclavistas como Río de Janeiro, Pernambuco o Bahía.<sup>23</sup> La segunda ruta en importancia fue la de Nueva España, que llegó a absorber 33% de las exportaciones catalanas en los últimos años de nuestra época. Después de la independencia no logró recuperar la posición anterior. La tercera ruta fue la del azúcar de las Antillas, que se transformó en la ruta principal. Hubo otras secundarias como la del cacao, en la que los navíos se dirigían hacia los puertos de Venezuela, y la del algodón hacia Nueva Granada, aunque pronto la abandonaron debido a que estaban interesados por el algodón de Nueva Orleans y el brasileño.<sup>24</sup>

<sup>20</sup> Fue el caso del bergantín *La Minerva y Virgen del Rosario*, del capitán Miguel Granell, construido en Calella el año 1790. Sus socios constructores fueron 24, nueve de los cuales poseían una fracción de 1/64 cada uno; cf. Farré, *Émigration et commerce*, tomo 1, pp. 255-256.

<sup>21</sup> *Libro del Consulado del Mar*, Madrid, 1955, Cap. 47, p. 9.

<sup>22</sup> J. Montoya, *Historia de los saladeros argentinos*, Buenos Aires, Raizal, 1956, pp. 26-27.

<sup>23</sup> Agustí Ma. Vila i Galí, *Navegants i mercaders. Una nissaga marinera de Lloret*, Santa Coloma, Club Marina "Casinet", 1989, p. 132.

*Emigración*

DESPUÉS de más de dos siglos de franca decadencia demográfica, Cataluña alcanza a fines del siglo XVIII 814 000 habitantes, según el Censo de Floridablanca.<sup>25</sup>

Algunos marineros con experiencia de la *carrera* se instalaron en América por creer que se podían enriquecer fácilmente o para escapar del servicio de la Marina Real, como lo reconoce Pascual Bonanza en 1779 al pasar revista a la provincia marítima de Mataró, en carta dirigida a Juan de Langara, secretario de Estado del Ministerio de Marina, “la libertad de hacer viajes a la América en buques mercantiles” era una de las causas del desorden que encontró en el sistema de inscripción marítima.<sup>26</sup> Entre estos marinos podemos citar a Ignacio Baralt Torres (1748-1805) de Arenys, hermano de José Baralt, fundador de la escuela de pilotos de la misma, el cual se instaló en Maracaibo a los 32 años.

No sólo hubo marinos o antiguos marinos sino que también se puede constatar la presencia de representantes enviados por las firmas comerciales. Por ejemplo, Ramón Llobet y Juan Espar, instalados en La Guaira y Caracas, los cuales representaban a Espar & Cía. de Barcelona. Es así como lentamente se crearon colonias de catalanes, poco numerosos pero muy activos en el campo mercantil.

Gracias a la lista de emigrantes publicada en 1991,<sup>27</sup> vemos cómo la mayoría, en cuanto al lugar de instalación, reside en ciudades —muchas de ellas portuarias— de Cuba (57%), de Nueva España (18%), del Río de la Plata (15%), de Venezuela (4%) y de Nueva Granada (1.4%). En cuanto a las actividades, de 502 emigrantes, 413 trabajaban en el comercio como confiteros, libreros, empleados o comerciantes en general, lo que representa 80% de ocupados en una actividad mercantil. Por otra parte, aunque la documentación utilizada no es muy prolija en detalles, se observa cómo la gran mayoría había nacido o vivía, antes de su expatriación, en una ciudad costera de Cataluña: Sitges, Villanueva, Barcelona, Mataró y Canet, en cambio muy pocos procedían de ciudades del interior.

Su papel fue primordial para las pequeñas compañías que se dedicaban al comercio con América. Dos de sus actividades eran

<sup>25</sup> Josep Iglesias, *El cens del conte de Floridablanca, 1787 (Part de Catalunya)*, Casajuana, Barcelona, Fundació Salvador, 1969, p. 15.

<sup>26</sup> Llobet, *La matrícula de mar*, p. 106.

<sup>27</sup> Farré, *Émigration et commerce*, tomo I, pp. 172-184.

esenciales, penetrar el mercado americano gracias a una reducción drástica de los gastos superfluos, como lo reconoce implícitamente Ángel Puyade, citado más arriba, y en segundo lugar dar a conocer a la casa central o los proveedores los cambios que se avecinaban o el estado del mercado americano.

Podemos pasar revista a unos cuantos casos para explicar mejor nuestro propósito. Antonio Vidal, sobrecargo de una expedición que acababa de llegar a Veracruz, constata el estado del comercio:

Cuantos barcos entran en ésta se pierden enteramente y como están aguardando unos cuatro registros que vienen de Barcelona, se están burlando de todo cuanto existe en esta plaza de manera que según tengo visto y experimentado no hay ninguno de los nuestros que pueda decir yo soy el que levantó cabeza, pues los quebrantos de este año son imponderables; yo me estaba quejando, pero miro que todavía no cambiaba con más de mi clase que se hallan en ésta.<sup>28</sup>

O más tarde desde Campeche “es excusado noticiarle a VM el valor que tienen en ésta los géneros, caldos y demás frutos de España. Sólo le diré que está totalmente abandonado”.<sup>29</sup>

Ramón Llobet, representante de la Compañía Espar en Caracas, comunica que en junio el cacao se vendía en la plaza al precio de 17 pesos fuertes la carga, al tiempo que el flete para su transporte hasta Barcelona se reducía en dos tercios.<sup>30</sup>

Durante la guerra anglo-española unos comunican los resultados negativos. José Ferrer, de Montevideo, da cuenta a José Vila y Cía., de Barcelona, de la caída de Buenos Aires en manos de los ingleses: “Los ingleses se están apoderando de la capital y las results de ello nada podemos dar de certitud, motivado de que no tenemos correo con dicha plaza”.<sup>31</sup>

Otros dan a conocer los positivos, como Pedro Lázaro de Contamina, que describe en una carta la capitulación de la fuerza de ocupación inglesa y la devolución de Montevideo proclamando:

<sup>28</sup> Carta a Juan Bis Pasqual, de La Habana (25-5-1786), citada por J. M. Delgado Ribas, “El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)”, en Josep Fontana, *La economía española del antiguo régimen. III. Comercio y colonias*, Madrid, Alianza Universidad Textos, 1982, p. 103.

<sup>29</sup> Carta a Josep Fruch de La Habana (20-1-1787), citada en *ibid*, p. 103.

<sup>30</sup> AH, Barcelona, Fondo comercial. B-6. Carta de Ramón Llobet fechada el 18-11-1795.

<sup>31</sup> Cf. Delgado, “El impacto”, p. 159.

“Hemos vuelto a ser españoles después de cinco meses y cuatro días que hemos sido ingleses o bajo del gobierno inglés.<sup>32</sup>

La conjunción de varios elementos como la creciente industrialización textil algodonera, la aparición de una agricultura exportadora, un financiamiento naval eficaz, la eficiencia del transporte marítimo, gracias a una mejor adaptación a la demanda, todo ello sostenido por una numerosa población, permitió la aparición de emigrantes, verdaderos hombres de frontera, que crearon colonias catalanas, menguadas en número pero eficaces, instaladas a lo largo de las costas del Atlántico americano.

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 160.