

- 150 servicio considerable en el comercio. Los puertos beneficiarios son sobre todo Marsella y Tolón, debido a «un grand usage dans les chantiers et les arsenaux».
3. Según los **Manifestes** de Marsella.
 4. El vino en Málaga, como estoy pudiendo comprobar en mi trabajo de preparación de tesis.
 5. De cuya constitución y características nos hablarán los estudios de R. Franch Benabent y R. Fernández Díaz.
 6. MARTINEZ SHAW, C. (1981): **Cataluña en la carrera de Indias**, Barcelona.

BIBLIOGRAFIA

BOURGOING, J. F. (1808) **Tableau de l'Espagne Moderne** - 3 t. Paris.
CARRIERE, Ch. (1973): **Négociants marseillais au XVIIIème siècle. Contribution à l'Histoire des Economies Maritimes**, Marseille.

FONTANA, J. (1970): «Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España». **Moneda y Crédito** n.º 115, págs. 3-23. Madrid, diciembre.
LABROUSSE, E., et BRAUDEL, B. (1980): **Histoire économique et sociale de la France**, Paris.
LEON, P. (1974): «Structure du commerce extérieur et évolution industrielle de la France à la fin du XVIIIème siècle». **Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse**, págs 408-432. Paris.
Manifestes de Marseille de 1782, 1784, 1785, 1786, 1787, 1788, 1790, 1791, 1792.
MARTINEZ SHAW, C. (1981): **Cataluña en la Carrera de Indias**, Barcelona.
PEREZ PICAZO, M. T., Y LEMEUNIER, G. (1984): **El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)**, Murcia.
VICENS VIVES, J. (1971): **Historia económica de España**, Barcelona.
VILAR, P. (1962): **La Catalogne dans l'Espagne Moderne**, Paris.
WALLERSTEIN, I. (1980): **Le système du monde du XVème siècle à nos jours: Capitalisme et économie - monde (1450-1640)**, Paris.

LA RESPUESTA DEL MEDITERRANEO AL ATLANTICO. LOS PUERTOS MEDITERRANEOS Y EL COMERCIO COLONIAL EN EL SIGLO XVIII

Carlos MARTINEZ SHAW
Roberto FERNANDEZ DIAZ

1. RECUPERACION DE LA PERIFERIA Y COMERCIO COLONIAL

Uno de los fenómenos que señalan el nacimiento mismo de la Edad Moderna es el triunfo del Atlántico de los descubrimientos sobre el espacio regresivo del Mediterráneo. En el ámbito hispánico este encogimiento se manifiesta en la marginación de los reinos orientales respecto de las grandes corrientes económicas y políticas impuestas a partir de la hegemonía castellana en la época de los soberanos de la casa de Austria.

Sin embargo, diversos signos anuncian en el área, a partir de los años finales del siglo XVII, un nuevo dina-

mismo, que eclosionará en la expansión del siglo XVIII. Este fenómeno ha sido bautizado como la recuperación de la periferia¹.

Este crecimiento de los reinos periféricos fue una idea asumida por los contemporáneos y por la nueva dinastía borbónica como una realidad innegable. De ahí que la política de fomento de los gobernantes se orientara en Castilla a remediar los efectos de la decadencia mediante la aplicación de fórmulas que parecían haberse revelado eficaces en las tierras mediterráneas, más concretamente en las tierras de la Corona de Aragón: intento de implantación del catastro, inclinación por la enfiteusis como sis-

tema ejemplar de tenencia agraria, introducción de nuevas técnicas en el campo, estímulo a la reactivación artesanal, etc. Y que paralelamente se pusieran los medios para potenciar el auge de las fuerzas productivas en los territorios de la periferia: desgravaciones fiscales, incentivos a la exportación, facilidades a la creación de compañías mercantiles e industriales, etcétera².

Por otra parte, uno de los proyectos más ambiciosos de la política económica de los Borbones fue el de dotar de un nuevo ordenamiento a la Carrera de Indias, a fin de permitir un mayor control nacional sobre el comercio americano. Bajo la fórmula del mercantilismo ilustrado o de la liberalización de cuño fisiocrático (en el fondo, una mera ampliación del sistema monopolístico), la reestructuración de la Carrera se convirtió en un objetivo estratégico, puesto que de su éxito podía depender una articulación más coherente de la economía española³.

Así, este proyecto incluyó desde un primer momento entre sus palancas fundamentales la incorporación al comercio colonial de esas regiones que daban prueba de una renovada vitalidad económica. En 1720, el rey despacha instrucciones a los intendentes, ordenándoles «que alienten a fabricantes y negociantes para que envíen a Cádiz la mayor cantidad de frutos, tejidos y más géneros de España a fin de embarcarlos para Indias, ya sea con factores propios, o encargándolos a los de la Carrera de Indias, o vendiéndolos a los negociantes que residen en Andalucía»⁴.

En el ánimo de los gobernantes esta incorporación regional al tráfico americano tendría como resultado esencial la reinversión de la tendencia en el avasallamiento del mercado colonial español por los productos extranjeros, pero también produciría una acción catalizadora de la desembocadura colonial sobre las fuerzas productivas locales propiciando el renacimiento material de las regiones y, finalmente, una más armónica contribución de los diferentes territorios a la riqueza nacional⁵.

De este modo, la respuesta de los diversos reinos mediterráneos (Granada, Murcia, Valencia, Mallorca y el principado de Cataluña) a la propuesta colonial del Gobierno se convierte en un índice muy sensible para aproximarnos al alcance de la recuperación de la periferia en el siglo XVIII. Ahora bien, el no disponer de datos para el comercio indirecto efectuado antes de los decretos de liberalización de la segunda mitad de siglo, salvo para el caso de Cataluña, esa aproximación sólo resulta posible a partir de los recientes estudios realizados esencialmente sobre la base de los registros del Libre Comercio levantados a raíz del Reglamento de 1778, que permiten una primera síntesis provisional de los resultados obtenidos⁶.

2. ALGUNOS ORDENES DE MAGNITUD

Todavía nos falta hoy un estudio completo, en el tiempo y en el espacio, del tráfico efectuado al amparo del Reglamento de 1778, pero disponemos ya de datos cuantitativos suficientes para establecer unos órdenes de magnitud, y de algunos trabajos para plantear algunas hipótesis sólidas.

Hasta hace muy pocos años la documentación exhumada nos había suministrado tan sólo algunas series parciales, que en concreto nos informaban del número de barcos procedentes de La Habana arribados a los distintos puertos peninsulares (1787-1789), de las exportaciones a América según aparecían consignadas en los primeros registros del Libre Comercio (1778) y de las importaciones de Veracruz a partir asimismo de los registros levantados en cada uno de los puertos metropolitanos autorizados (1785-1795). Con estos datos se habían podido obtener algunas conclusiones parciales: la persistencia de la hegemonía gaditana (pese a la ampliación del monopolio), el papel considerable jugado por algunos puertos mediterráneos (Barcelona y Málaga) y el peso de la producción propia en el conjunto de la exportaciones de este área⁷.

CUADRO N.º 1

PUERTOS DE ENTRADA DE REGISTROS PROCEDENTES DE LA HABANA (1787-1789)

Cádiz	180	Alicante	15
Barcelona	84	Gijón	2
Santander	66	Sevilla	2
Málaga	48	El Ferrol	1
La Coruña	42		

(FUENTE: M. Nunes Dias, «Le mouvement...», p. 93).

CUADRO N.º 2

EXPORTACIONES A AMERICA (1778, MILLONES REALES DE VELLON)

Cádiz	50,209	Málaga	3,944
Barcelona	8,632	Tenerife	1,206
La Coruña	5,460	Alicante	0,304
Santander	4,757		

(FUENTE: A. Garcia-Baquero, «Comercio colonial...», p. 279).

CUADRO N.º 3

IMPORTACIONES DEL PUERTO DE VERACRUZ (1785-1795, MILLONES REALES VELLON)

Cádiz	861,946	Barcelona-Málaga	48,749
Barcelona	110,502	Santander	22,787
Málaga	21,482		

(FUENTE: J. Ortíz de la Tabla, *Comercio exterior...*, pp. 46-56).

Más recientemente, un historiador británico nos ha ofrecido las primeras cifras globales del comercio realizado desde los distintos puertos bajo el régimen del Reglamento de 1778. Las cifras no podemos darlas por definitivas, ya que adolecen de numerosos defectos: abarcan sólo el período de 1778 a 1796 (la época dorada del libre comercio, antes de la crisis finisecular, pero con significado muy desigual para cada uno de los puertos autorizados), parecen pecar por defecto (cuando las contrastamos con los estudios parciales, más pormenorizados) y reflejan sólo los puertos de salida de las mercancías y no los lugares de procedencia de las mismas (cosas que pueden ser muy diferentes, como veremos al analizar los distintos casos). De cualquier forma, tales números pueden servirnos como un orden de magnitud, pueden ofrecernos una primera aproximación al lugar que la exportación mediterránea ocupa en el conjunto del comercio colonial español durante la última etapa de vigencia de su monopolio⁸.

A partir de estos cuadros parecen perfilarse más las conclusiones parciales ya avanzadas. Por un lado, la participación del mundo mediterráneo aparece dotada de escasa relevancia en el conjunto (un 15% del total), aunque supera ampliamente la contribución atlántica (anclada en un 8% del total). Por otra parte, este modesto papel se realiza si consideramos aparte la exportación nacional, pues de este modo la representación mediterránea se eleva a un estimable 28%. Y finalmente, tanto en uno como en otro caso, no hay una respuesta uniforme del área, ya que esta presencia se sustenta realmente sobre dos puertos tan sólo, mientras los demás realizan una aportación nula o irrelevante.

En cualquier caso, las limitaciones de los datos expuestos, de acuerdo con las críticas ya apuntadas, obligan a matizar esta panorámica y a profundizar en el comportamiento de cada uno de los siete puertos autorizados, a los que hay que sumar los de Tarragona (habilita-

CUADRO N.º 4

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS A AMERICA (1778-1796, MILLONES REALES VELLON)

	Géneros nacionales	% del total	Géneros extranjeros	% del total	Géneros totales
España	2.330,9	50,9	2.247,6	49,1	4.578,5
Mediterráneo	642,5	91,8	57,3	8,2	699,9

(FUENTE: J. Fisher, «Imperial Free Trade...», pp. 26-56).

CUADRO N.º 5

ESTRUCTURA DE LA EXPORTACION MEDITERRANEA A AMERICA (1778-1796, MILLONES REALES VELLON)

	Géneros nacionales	% del total español	Géneros extranjeros	% del total español	Géneros totales	% del total español
Barcelona	414,519	17,7	29,160	1,2	443,680	9,6
Málaga	196,326	8,4	26,231	1,1	222,558	4,8
Alfaques	18,748	0,8	0,875	0	19,623	0,4
Alicante	10,137	0,4	1,126	0	11,264	0,2
Mallorca	2,733	0,1	—	0	2,733	0,05
Cartagena	0,058	0	—	0	0,058	0
Almería	—	0	—	0	—	0
Mediterráneo	642,524	27,5	57,39	2,5	699,918	15,2

(FUENTE: J. Fisher, «Imperial Free Trade...», pp. 26-56)

do en 1788) y Valencia (habilitado en 1794), aunque del primero tan sólo poseamos noticias muy tangenciales.

3. LA PARTICIPACION MEDITERRANEA EN LA CARRERA DE INDIAS

Junto a los datos cuantitativos expresados, algunos estudios recientes permiten hacernos cargo del comportamiento de los distintos puertos habilitados ante la oportunidad que les abría la Administración borbónica.

Carecemos casi por completo de noticias sobre los puertos de Almería y Cartagena. En el primer caso, parece que esta falta de información se debe a la ausencia de toda actividad: el puerto almeriense no llegó a utilizar la autorización de 1778. Cartagena, por el contrario, sí lo hizo, ya que por el momento tenemos reseñada una expedición a La Habana en 1792, cuyo cargamento, compuesto exclusivamente de productos nacionales, sólo ascendía a la moderada cifra de 58.000 reales de vellón; la existencia de otros posibles registros en fechas posteriores está pendiente de su comprobación por parte de los historiadores que se ocupan de la economía de la región. En todo caso, una participación tan exigua denota un claro desinterés por el tráfico colonial o una irremediable incapacidad económica para incorporarse a la ruta del Atlántico⁹.

Las consecuencias de la habilitación de 1778 fueron mínimas para el puerto de Palma y para la economía mallorquina en general. Los datos hablan por sí solos: el primer barco con registro de libre comercio no partió hasta 1782, el volumen total de las exportaciones sólo alcanzó los 13 millones de reales de vellón durante todo el

período (1782-1808), los retornos metálicos sólo representaron el 10% del total de las importaciones (que por otra parte quedaban en buena medida en Cádiz) y las remesas no incluyeron prácticamente ningún producto manufacturado. El tráfico colonial sólo generó al parecer un cierto estímulo en la producción de aguardiente, mientras que las iniciativas de mayor envergadura, como la creación de una compañía de comercio, no conquistó la adhesión de la desmedrada comunidad mercantil de la isla. En conclusión, el indicador del comercio americano no ofrece resultados optimistas sobre la vitalidad económica del reino de Mallorca¹⁰.

La respuesta de Alicante tampoco parece que fuera muy decidida. El paralelismo con Mallorca es acentuado: escaso volumen de las exportaciones, predominio de los productos agrarios (y en particular, del aguardiente), fracaso en la creación de una compañía de comercio por la inhibición de los negociantes locales. La raquítica presencia de Alicante en la Carrera de Indias puede ser el índice de toda una estructura comercial asentada sobre bases inseguras, que signará la crisis de la ciudad en el tránsito a la centuria siguiente¹¹.

El comercio colonial del reino de Valencia ha de tener también en cuenta la incorporación de la capital a la ampliación del monopolio en 1794. Entre 1801 y 1804 son cuatro los barcos que realizan la travesía directa entre el Grao y Veracruz, en dos ocasiones bajo el patrocinio de una sociedad de comerciantes creada específicamente para el tráfico con América. Las noticias sobre las expediciones confirman la tendencia ya conocida: exportación de productos propios (vino, aguardiente y seda), reduci-

do volumen de negocio (sólo cuatro naves, en fecha tardía) y temprano abandono del sistema, sustituido por la utilización de Cádiz, Málaga y Barcelona como intermediarios para la remesa de géneros a Indias¹².

Málaga figura, por el contrario, entre los puertos españoles que mejor aprovecharon la oportunidad de las Indias. Nos falta, sin embargo, un estudio que nos permita conocer los mecanismos de articulación entre la demanda americana y la producción regional. Frente a una primera impresión, que resalta la importancia del volumen de las remesas, integradas además por productos propios de la región, más recientemente se ha señalado la frecuente inserción en los registros malagueños del comercio catalán, que utilizaría asiduamente el puerto andaluz con diversos propósitos: la ocultación de géneros (ya que la aduana malagueña admitía el registro sin descarga tras simple inspección), el registro del aguardiente embarcado en Salou, la adquisición de productos malagueños de cuenta de comerciantes locales o catalanes y el aprovisionamiento de vituallas para las travesías, posiblemente en razón de un precio más acomodado¹³. En todo caso, las altas cifras de la exportación del puerto de Málaga y el ambiente de euforia económica de la ciudad (crecimiento de las fuerzas productivas, fundación del Consulado, erección de la Compañía de Navieros y de la Compañía Marítima) hacen desear una mayor profundización en el estudio de esta plaza mercantil, sobre cuyo comportamiento en relación al comercio colonial todavía no estamos en disposición de adelantar conclusiones¹⁴.

Barcelona (si dejamos al margen el caso malagueño) aparece como la única experiencia con resultado positivo, no sólo en el Mediterráneo, sino en el conjunto de la España marítima. La temprana presencia de sus marinos y sus comerciantes en la Carrera, la articulación entre su producción y el mercado colonial, la reinversión de sus beneficios comerciales en otros sectores de la vida económica son otros tantos extremos que permiten integrar el comercio con América en el proceso de crecimiento de la Cataluña del siglo XVIII. Por otra parte, los porcentajes de participación de Barcelona en el conjunto de las exportaciones españolas al Nuevo Mundo no dan cuenta de la importancia del tráfico colonial catalán. Un estudio en profundidad de este tráfico permite calcular (para el bienio 1793-94, en que los datos exhumados son completos) la exportación de Barcelona en un 56,8% del total de las remesas catalanas a América, mientras que el resto se reparte entre las expediciones registradas en Cádiz (23,5%), en Málaga (16,6%) y en otros puertos (3,1%), tanto catalanes (Los Alfaques, Tarragona) como de otras áreas litorales españolas (singularmente, La Coruña)¹⁵.

Esta evidencia catalana es aplicable con seguridad a los restantes puertos mediterráneos, cuyos mercaderes siguieron utilizando el circuito tradicional de Cádiz y también, con menos frecuencia, algunas otras plazas, como sabemos en el caso de Valencia (que remite productos a América vía Alicante y La Coruña)¹⁶.

En todo caso, si esta apreciación tiende a realzar el papel del Mediterráneo en el tráfico colonial, por el contrario el citado estudio sobre Cataluña ha cuestionado los efectos favorables del Reglamento de 1778 para el progreso de la industria textil del principado, que decae a causa de las ventajas ofrecidas a la importación y posterior reexportación de manufacturas extranjeras, que con un mero acabado (estampado o pintado) pasan a disfrutar de los beneficios fiscales otorgados a los géneros nacionales. Ahora bien, sin que sea este el lugar para una discusión a fondo del significado del decreto de Libre Comercio, no cabe duda de que, pese a esta consecuencia negativa para el ramo de las indianas, el comercio colonial siguió siendo el gran negocio hasta la emancipación de las colonias y uno de los elementos que contribuyeron a que Cataluña pudiera gozar de una posición dominante en el marco de una economía española periférica respecto de la Europa desarrollada¹⁷.

4. CONCLUSIONES

Las cifras y los procesos expuestos nos autorizan algunas conclusiones. En primer lugar, el grado de participación de los distintos puertos señala los límites de la recuperación de la periferia. El Mediterráneo respondió con enorme timidez a la oportunidad del Atlántico incluso en los años más prometedores del Libre Comercio, de modo que, salvo en el caso de Barcelona y quizás de Málaga, la presencia de los distintos puertos habilitados fue absolutamente insignificante en el conjunto, como bien puede decirse de Los Alfaques de Tortosa, Alicante, Palma de Mallorca, Valencia, Cartagena o Almería. Por otro lado, los efectos dinamizadores que pudieron esperarse no se produjeron evidentemente ni para el reino de Mallorca, ni para la Andalucía del sudeste, ni para el reino de Murcia, ni para el área del bajo Ebro (que debía encontrar salida por Tortosa), ni para el reino de Valencia, pese a sus dos puertos habilitados.

En segundo lugar, algunos elementos positivos resaltan en este cuadro poco brillante. Los historiadores ocupados en el estudio de Cataluña habían subrayado el contraste entre Barcelona, exportadora de sus propios productos agrícolas y manufacturados, y Cádiz, ejemplo de centro redistribuidor de géneros extranjeros. Llegando más lejos, la exportación mediterránea se nutre esencial-

mente de la producción de su **hinterland**, en contraposición a la exportación atlántica, integrada en fuerte proporción por artículos extranjeros, e incluso, en su capítulo de remesas nacionales, por géneros de procedencia mediterránea, catalana singularmente, aunque no de modo exclusivo. Así, el comercio colonial pudo, en algunos casos, servir de estímulo a la producción agraria (aguardientes catalanes o mallorquines, almendras valencianas, vinos malagueños), y a las manufacturas locales (papel, hierro y textiles en Cataluña, seda en Valencia).

En tercer y último lugar, la participación en el comercio americano y sus efectos para las economías regionales fueron muy diferentes. Con los elementos de que actualmente disponemos puede decirse que sólo en el caso de Cataluña se produjo una articulación equilibrada y beneficiosa entre el comercio colonial y los distintos sectores productivos. Por ello, el modelo catalán no parece exportable a otras áreas del Mediterráneo, como han demostrado los trabajos realizados sobre Mallorca y Alicante y a falta de un conocimiento más preciso de la trayectoria de Málaga o de Valencia.

Si es cierto que en su conjunto la periferia geográfica experimentó una mayor renovación económica que la España interior en el siglo XVIII, también lo es que esta recuperación tuvo unos límites que la crisis inaugurada en los años finales de la centuria se encargaría de poner de relieve.

NOTAS

1. P. VILAR (*La Catalogne dans l'Espagne moderne*, París, 1962) puso de manifiesto el contraste entre el declive castellano y la expansión catalana. A continuación, J. REGLÁ («Historia Moderna», en A. UBIETO, J. REGLÁ, J. M. JOVER y C. SECO: *Introducción a la Historia de España*, Barcelona, 1964, págs. 292-302 y 349-364) extendió el concepto, sin tanto fundamento, al conjunto de la periferia peninsular.

2. El impacto del **modelo** catalán de desarrollo es patente en muchos ilustrados españoles, como acreditan entre otros los conocidos ejemplos de Zabala, con su elogio incondicional del catastro («el medio que me parece más proporcionado para establecer una contribución útil y justificada es el que tiene ya su principio en Cataluña»), o de Jovellanos, firmemente convencido de las virtudes limitadas de la enfiteusis (que acaso aseguraría «a la agricultura una perfección muy superior a nuestras mismas esperanzas»), o de Nipho, admirador del éxito de Cataluña (convertido en «una pequeña Inglaterra»). Y paralelamente, los escritores catalanes, desde Narcís Feliu de la Penya a Antonio de Capmany, creen también posible la redención de España a partir del impulso que procede de Cataluña, del mismo modo que, en su contestación a las tempranas propuestas del primero, lo expresara el Consejo de Aragón: «La introducción de nuevas fábricas en aquel principado y la conclusión de la compañía serán la restauración de España.»

3. Un análisis de las medidas estatales en relación al tráfico americano, en A. GARCIA-BAQUERO: *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla, 1976, especial-

mente, t. I, págs. 87-224. Cf. también, sobre el mismo tema, G. J. WALKER: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979.

4. G. DE UZTARIZ, *Teoría y práctica de comercio y de marina*, Madrid, 1742, págs. 110-111. La transmisión de la circular por el intendente de Cataluña a las autoridades barcelonesas, en J. CARRERA PUJAL: *Historia política y económica de Cataluña*, Barcelona, 1943-46, t. III, págs. 2-3.

5. Una discusión de las posiciones borbónicas en torno al tema del comercio colonial, con completa recapitulación bibliográfica, en J. M. OLIVA MELGAR: «La burguesía barcelonesa ante el Decreto e Instrucción de Comercio Libre de Barlovento», *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, 1984, págs. 601-609.

6. Cf. C. MARTINEZ SHAW; *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981. Tampoco abundan los datos sobre el comercio indirecto posterior a 1778, como tendremos ocasión de comprobar.

7. M. NUNES DIAS: «Le mouvement des 'navires de registre' entre La Havane et les ports d'Espagne à l'époque du commerce libre, 1787-1789», *Revue d'histoire Economique et Sociale*, t. XLV, n.º 1 (1967), págs. 87-104. A. GARCIA-BAQUERO: «Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII», en J. NADAL y G. TORTELLA (eds.): *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, 1974, págs. 268-294. J. ORTIZ DE LA TABLA: *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821. Crisis de dependencia*, Sevilla, 1978.

8. J. FISHER: «Imperial Free Trade and the Hispanic Economy, 1778-1796», *Journal of Latin American Studies*, n.º 13 (1981), págs. 21-56.

9. J. FISHER: «Imperial Free Trade...», pág. 56. Esperamos que M. T. Pérez Picazo publique en breve la documentación que ha reunido sobre el comercio colonial de Cartagena.

10. C. MANERA ERBINA: *El comercio colonial mallorquín, 1778-1820*, Palma de Mallorca, 1983 (tesis de licenciatura inédita).

11. E. GIMENEZ LOPEZ: *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, 1981, especialmente págs. 255-263.

12. M. ARDIT: «Las empresas comerciales de la Sociedad Viuda de Don Mariano Canet e Hijos y las primeras expediciones directas de Valencia a Veracruz (1786-1805)», *Estudis*, n.º 11 (1985), págs. 103-142. Esperamos también la publicación del estudio de V. Ribes Iborra sobre el comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII.

13. Las primeras impresiones, en J. ORTIZ DE LA TABLA: «Contrastes regionales en el comercio colonial. Exportaciones de Cádiz y Málaga a Nueva España, 1785-1795», en *I Congreso de Historia de Andalucía, Historia Moderna*, Córdoba, 1978, t. IV, págs. 133-142. Las razones de los registros catalanes en Málaga, en J. M. DELGADO RIBAS: «Cádiz y Málaga en el comercio catalán posterior a 1778», *I Congreso Historia Andalucía*, t. III, págs. 127-139.

14. Sobre el resurgir económico malagueño, cf. A. GAMEZ AMIAN: *La economía de Málaga en el siglo XVIII*, Maracena, 1983. Dicha autora prepara asimismo un estudio sobre el comercio colonial malagueño que permita completar los datos suministrados por A. ROMERO: *Málaga y el comercio colonial en el siglo XVIII*, Granada, 1974 (tesis de licenciatura inédita).

15. J. M. DELGADO RIBAS: *Cataluña y el sistema de libre comercio, 1778-1818*, Barcelona, 1981 (tesis doctoral inédita). Los datos de 1793-1794, en t. I, págs. 245-246.

16. M. ARDIT: «Las empresas...», pág. 123. Una comprobación de las reexpediciones mediterráneas desde La Coruña, en L. ALONSO ALVAREZ: *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia, 1778-1818*, Barcelona, 1984 (tesis doctoral inédita).

17. Sobre la incidencia del Reglamento de 1778 en la industria de estampados, cf. J. M. DELGADO RIBAS: «Política ilustrada, industria española y mercado americano, 1720-1820», *Pedralbes*, n.º 3 (1983), págs. 253-263. Sobre la trascendencia del comercio colonial en la vida económica de Cataluña, cf. J. M. DELGADO RIBAS, «El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)», en *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, 1982, t. III, págs. 97-169.