

# LA ECONOMÍA MARÍTIMA EUROPEA EN EL UMBRAL DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

POR

Carlos MARTINEZ SHAW

Universidad de Barcelona

24512

La economía marítima como sector directamente dependiente de los recursos del mar se articula en torno a la pesca como actividad primaria, a la construcción naval como industria básica y al comercio como el ramo de mayor desarrollo. Sus inculaciones son múltiples y se haban especialmente interrelacionadas en el ámbito de los puertos : los barcos mercantes permiten la comercialización del pescado, de la sal necesaria para su conservación y de los suministros navales para la construcción de las embarcaciones que son el instrumento indispensable para el conjunto. Se integra así un complejo de actividades complementarias bien individualizado, que responderá a los incentivos económicos de los tiempos modernos, que conocerá un considerable proceso de expansión a lo largo del siglo XVIII y que se enfrentará con reacciones específicas al reto de la Revolución Industrial.

\*  
\* \*

La economía marítima de la Europa moderna no puede entenderse sin referencia al subsector pesquero. Se ha afirmado incluso que «si se intentase construir un modelo contrafactual de la economía del Antiguo Régimen sin la pesca, nos hallaríamos con toda la economía marítima de la Europa occidental (y de la América del Norte) completamente desfigurada».

En efecto, sería difícil sobreestimar la importancia de la pesca en el Antiguo Régimen, tanto desde el punto de vista de su valor económico (hombres, barcos, utillajes y capitales implicados), como desde el punto de vista de sus efectivos (al ser una profesión difundida a lo largo de todas las costas y de la que dependen miles de familias, a veces comunidades enteras) y también desde el punto de vista de la amplitud de la demanda, ya que el pescado es el alimento de los pobres (aunque ya en el siglo XVIII no de los más pobres y asimismo progresivamente de los ricos), al

suministrar una alta proporción de proteínas a un precio relativamente bajo, y es el alimento de los católicos (aunque por supuesto no exclusivamente), ya que constituye uno de los elementos fuertes de la dieta en los días de abstinencia, que podían llegar a ser más de 160 en el transcurso del año litúrgico.

En la segunda mitad del siglo XVIII la pesca era claramente heredera de unas prácticas que habían quedado establecidas desde los albores de los tiempos modernos. A fin de no extendernos en el repertorio de las numerosísimas variedades que se despliegan en los distintos ámbitos regionales, distinguiremos dos tipos esenciales de pesca, una pesca de subsistencia universalmente extendida y una pesca comercial (o incluso industrial) que es el patrimonio de algunos países del Atlántico Norte.

La primera modalidad se caracteriza por efectuarse cerca de la costa, por vender el pescado fresco, por atender solamente el mercado local, por acomodarse a una organización tradicional, por mantenerse bajo el control del pescador y su familia y por repartir los beneficios entre toda la tripulación, normalmente mediante la división del producto obtenido en unas fracciones ajustadas según una práctica consuetudinaria (pesca a la parte). Este tipo de pesca admite el paralelismo con otros sectores productivos coetáneos, dominado como éstos por el peso de la tradición, la falta de innovación tecnológica, la incapacidad de inversión, el sometimiento a los gravámenes feudales (incluido el diezmo de mar en los países católicos) y, como consecuencia, el estancamiento económico. Tan sólo el impulso venido de fuera, la irrupción de la pesca capitalista, permitirá la desorganización primero y la transformación después de un ámbito sumido hasta última hora en la rutina y en la inercia.

La segunda fórmula se manifiesta con rasgos diametralmente opuestos, como una pesca de altura, que vende el pescado en conserva (según los procedimientos típicos del salado, ahumado, secado o escabechado, a los que se podrían sumar algunas variantes más), que afronta una distribución comercial a larga distancia, que necesita una organización capitalista de la empresa y que recibe su impulso de la acción de un empresario que controla la totalidad del proceso. Este control admite diversas gradaciones, ya que en ocasiones el empresario contrata la mano de obra y el utillaje de la comunidad de pescadores, encargándose directamente de la elaboración final y de la distribución del producto (algo que podría definirse como un *domestic system* del mar), mientras en otros casos el empresario es el armador que resulta así ser propietario de los medios de producción y responsable completo de la organización económica del negocio (es decir algo que podría asimilarse a un *factory system* del mar).

Naturalmente, es la pesca de altura la que progresa a lo largo del siglo XVIII y la que enlaza con las transformaciones económicas y técnicas características de la Revolución Industrial. Esta fórmula exige una flota capaz de realizar largas campañas en alta mar, la construcción de instalaciones para la elaboración del pescado (cuando no se realiza en los propios barcos acondicionados a tal fin), el establecimiento de circuitos comerciales de distribución, la disponibilidad de capitales para atender la adquisición de los equipos y el pago de los salarios y la puesta a punto de métodos

capitalistas de gestión. En definitiva, la pesca industrial supo avanzar por los caminos del futuro tanto en el aspecto técnico como en el económico, perfeccionando por un lado los barcos y los sistemas e integrando todas las fases del proceso productivo bajo la misma dirección empresarial.

Para completar su caracterización, la pesca de finales del Antiguo Régimen necesita diferenciarse también en razón de las especies capturadas. Siempre al precio de alguna simplificación, las presas esenciales de los pesqueros europeos del Setecientos son el arenque, el bacalao, la ballena, la sardina y el atún. El arenque del mar del Norte es capturado por los holandeses en régimen de pesca de altura, incluyendo el proceso de conservación y embarrilamiento a bordo de los barcos, mientras que los británicos lo pescan sin alejarse de sus costas y lo ponen en conserva una vez desembarcado para venderlo sobre todo ahumado.

El bacalao, perseguido en el mar del Norte hasta las costas de Islandia, pero sobre todo en los grandes bancos de Terranova, es la pesca de altura por excelencia, el negocio de los franceses e ingleses, después de la expulsión definitiva (en 1713) de los españoles de las áreas de pesca de la América septentrional y antes de la incorporación de los estadounidenses. Aquí, la demanda determina el método de conservación : los ingleses secan las capturas, mientras los franceses alternativamente la salan (pesca errante) o la secan (pesca sedentaria). Del mismo modo, la geografía orienta en general el área de mercado : el pescado del mar del Norte abastece la Europa atlántica, mientras el bacalao de Terranova abastece la América atlántica y la Europa mediterránea.

La ballena, perseguida hasta los confines de las Spitzberg, posee una singularidad, la de ser la única especie no destinada a la alimentación y la única que no depende estrictamente de la evolución demográfica. Gran pesca de altura, exige sin embargo bases litorales, una ocasión para el desencadenamiento de conflictos internacionales. Ramo muy especializado, promoverá la aparición de grandes armadores y poderosos mercaderes de aceite, que montarán empresas de relativa complejidad y envergadura y contratarán a buen número de trabajadores : marineros y arponeros para los barcos, refinadores de grasa y talladores de hueso para las *Greenland houses* instaladas en los puertos británicos. Monopolio de los armadores europeos durante el Antiguo Régimen, pronto conocerá la irrupción de los pescadores de los Estados Unidos : el siglo XIX será el momento de Nantucket.

La sardina es también especie europea y atlántica, pero su área geográfica se extiende más al sur, a las aguas del Cantábrico y de la Península Ibérica. Pese a ser una pesca no desarrollada lejos de la costa, se beneficiará en la segunda mitad de siglo de la introducción de los sistemas de arrastre, de la salazón de las capturas, del debilitamiento de las posiciones conservacionistas y de la ausencia temporal de las exportaciones inglesas durante la guerra de la Pragmática Sanción para abandonar el ámbito de la mera subsistencia y convertirse en un ramo penetrado por los intereses capitalistas.

Finalmente, puede dudarse de la inclusión del atún entre las especies sometidas a una explotación de corte capitalista. La almadraba mediterránea nos remite todavía

al mundo feudal regido por el sistema del privilegio, pero su organización relativamente compleja exige la disponibilidad de capitales, y en el siglo XVIII la expansión económica generalizada induce a los mercaderes emprendedores a introducirse en el sector y a sustituir a los aristócratas, aunque la liberalización definitiva de la pesca atunera no se producirá hasta la hora de la revolución liberal en pleno siglo XIX.

En vísperas de la Revolución Industrial la pesca europea se encuentra en una fase de transición. Una transición coyuntural, que depende de factores exógenos conectados con variaciones de la demanda. Al margen de presuntas modificaciones climáticas o biológicas (siempre tan difíciles de verificar y tan útiles para explicaciones evasivas) que pudieron afectar a la oferta, la demanda pudo sufrir una contracción inicial debido a la mayor abundancia de alimentos alternativos como consecuencia del desarrollo de una agricultura moderna, más que al abandono progresivo de la práctica de la abstinencia, extremo que requiere de mayores comprobaciones para integrarlo en una estrategia explicativa. Sin embargo, el crecimiento demográfico restablecería rápidamente el equilibrio y el subsector pesquero se integraría plenamente en el marco de las necesidades alimenticias de la Europa expansiva del siglo XIX, mientras los balleneros aumentaban espectacularmente sus efectivos al compás de la creciente demanda de aceite de alumbre y otros productos de su industria.

Y también una transición estructural, que se define por una organización empresarial ya típicamente capitalista en su modalidad comercial o industrial, coexistiendo con las formas todavía plenamente tradicionales de la pesca de bajura, y por el contraste entre la innovación en los procesos de elaboración y distribución mercantil y la estabilidad técnica presente en sus aparejos y en sus embarcaciones, dependientes estas últimas de una construcción naval que no conoce grandes transformaciones cualitativas a lo largo de la centuria.

Una palabra, a modo de apéndice, sobre un factor indispensable de la actividad pesquera que es además un ramo autónomo de la economía marítima, la producción de sal. Como es sabido, la sal generó durante el Antiguo Régimen un tráfico paradójico, pues mientras los países católicos de la Europa meridional vendían su sal a los países protestantes del norte, los pescadores septentrionales permitían a los hombres del sur el cumplimiento de sus deberes religiosos. En todo caso, antes de la era de las revoluciones, el abastecimiento de sal continuará siendo una dificultad constante como consecuencia del monopolio generalmente ejercido por el poder político en razón del valor estratégico del producto. Un estrangulamiento característico de la economía feudal que sólo podrá vencer la revolución liberal del siglo XIX.

\*  
\* \* \*

La pesca y el comercio marítimo reposan sobre un instrumento fundamental, el barco. De ahí que la economía marítima dependa estrechamente de la construcción naval, un sector cuya importancia económica se desprende de una multiplicidad de factores. Primero, es una actividad económica que requiere el concurso de varios agentes (armadores, carpinteros de ribera y otros artesanos, proveedores de materias

primas), lo que reclama cierta capacidad organizativa y empresarial. Segundo, es una actividad que moviliza cuantiosos capitales, que están sometidos a graves riesgos antes y después de la amortización de la inversión. Tercero, es una actividad que produce amplios efectos multiplicadores a causa de su exigencia de materias primeras, como la madera (que supone una cuarta parte del coste total por término medio), el hierro (y a finales de siglo también el cobre), el lino, el cáñamo y los alquitranes. Cuarto, es una actividad que ejerce un influjo estabilizador en la balanza de pagos, por cuanto los fletes constituyen una de las partidas invisibles más características de la citada balanza.

Como empresa mixta, que supone por un lado el proceso industrial de la construcción del barco y por otro la explotación de la empresa naviera, la construcción naval tuvo como protagonistas a lo largo del siglo XVIII a dos figuras, el armador y el carpintero de ribera.

El armador suele ser todavía en esta época el mercader que quiere ser propietario de su barco. La propiedad de la nave otorga mayor seguridad y autonomía a su tráfico, constituye un negocio en sí mismo al servir a otros comerciantes, significa un ahorro considerable en la partida de fletes y, sobre todo, contribuye a desterrar una de sus mayores preocupaciones, la de encontrar transporte adecuado en el momento preciso (según la fórmula inglesa, «to find the right ship at the right time»). En este caso, el armamento naval resulta un complemento de su principal actividad mercantil, constituye un ejemplo de integración económica vertical.

Por el contrario, la aparición del armador especializado es muy tardía, no se produce hasta los años finales de la centuria. Y ello no sólo en las áreas más atrasadas de la geografía mercantil europea, sino en los centros más importantes, como ocurre en los casos bien estudiados de Londres, Hull, Burdeos o Cádiz. Este armador ya no es un comerciante, cuya empresa naval es subsidiaria de su tráfico mercantil, sino un empresario cuyo negocio son los fletes y cuyo capital son los barcos, los muelles y los almacenes portuarios.

En cualquier caso, tanto el armador especializado como el comerciante propietario mantienen siempre la iniciativa de la construcción de las unidades. El capital mercantil es por tanto quien dirige la operación según sus necesidades, quien efectúa la inversión financiera siguiendo un procedimiento profundamente anclado en la tradición, la constitución para cada una de las unidades proyectadas de una compañía integrada por varios socios que aportando una parte del capital tratan de reducir los riesgos de la empresa. Esta fragmentación de los capitales, normalmente en fracciones fijas (octavas, dieciseisavas partes, etcétera), así como la constitución de tantas sociedades como unidades construidas genera la aparición de una suerte de comunidad de dueños de barcos cuyos intereses están mucho más estrechamente unidos de lo que exigiría la mera solidaridad gremial o profesional.

Este es uno de los rasgos arcaicos que presenta la industria naviera del siglo XVIII, aunque la línea de progreso avance con la creciente aparición de armadores que son ya propietarios absolutos de una o varias embarcaciones. Otra de las carencias a

resaltar es la falta de integración de los procesos de construcción naval y de explotación de los barcos, porque los armadores no son propietarios de los astilleros ni los artesanos que construyen las naves son empleados del astillero a sueldo del armador : la construcción naval sigue apareciendo bajo la fórmula del *domestic system* dominado por el capital mercantil, sin que todavía haga acto de presencia la figura del industrial naviero, ya característica del *factory system* y de la Revolución Industrial.

En efecto, la figura del armador tiene su contrapunto en el carpintero de ribera, que en su taller dirige todo el proceso de construcción a requerimiento del capital comercial. El carpintero de ribera se ocupa de los suministros necesarios, diseña la embarcación y dirige el trabajo de sus oficiales y de los artesanos que se ocupan de las labores complementarias (ancoreros, sogueros, calafates). Se trata por tanto de una actividad artesanal, que sigue procedimientos tradicionales transmitidos de padres a hijos en el tajo y nunca a través de sistemas de enseñanza más evolucionados, como vemos ocurrir en la navegación o en el comercio, que en el siglo XVIII se enseñan ya en escuelas especializadas. Este carácter se mantendrá mucho más allá de la plena expansión de la Revolución Industrial, durante todo el largo periodo de predominio de la madera y la vela sobre el hierro y el vapor, en razón del reducido costo del capital fijo, de las dimensiones modestas y el poco sofisticado diseño de las embarcaciones y del apoyo financiero recibido para la construcción de cada unidad por parte de las compañías de armadores constituidas al efecto, que a veces se ocupan directamente de la compra del material necesario para la construcción a fin de ahorrarle al taller el consiguiente desembolso anticipado. El taller artesanal como empresa constructora y el carpintero de ribera como constructor naval definen la estructura organizativa del sector durante la edad de oro de la navegación a vela, es decir a todo lo largo del siglo XVIII, de la primera mitad del XIX y aún más allá.

El velero, por su parte, no sólo se mantiene impasible ante la industrialización, sino que introduce escasas innovaciones técnicas a todo lo largo del siglo XVIII. Dejando aparte el progreso general de la navegación (singularmente gracias a la determinación de la longitud), los dos únicos avances realmente importantes son la utilización del timón de rueda (a partir de 1705) y la sustitución del forro de madera por el forro de cobre, un relevo que por otra parte se opera de forma lenta y en fecha tardía. Al margen, los perfeccionamientos introducidos son meramente de detalle : diseños más funcionales de cara a la seguridad y rapidez de la navegación, aumento del espacio disponible para la carga, aplicación de métodos empíricos para abreviar las operaciones de carga y descarga y por tanto las estadias en los puertos, utilización alternativa del cabotaje y la navegación de altura para evitar los tiempos muertos, una serie de innovaciones que en cualquier caso producen un descenso significativo en el costo de los fletes.

Sin embargo, estos progresos no sabrían ocultar el catálogo de unas insuficiencias bien patentadas. Por un lado, las insuficiencias técnicas, como el tonelaje siempre modesto de las naves, la lentitud de las travesías, el condicionamiento del viento, la

corta vida de las embarcaciones, la frecuencia de los accidentes (naufragios, corso, incidencias bélicas), la acción de los agentes corrosivos que exigen el forro metálico, a cuyo empleo se resisten los armadores en razón de la fuerte inversión inicial. Y por otro lado, las insuficiencias económicas, derivadas sobre todo del problema de una tripulación siempre difícil de reclutar, que exige altos salarios en razón de su escasez y que es drenada hacia la Marina de guerra a través del enrolamiento obligatorio, uno de los mayores obstáculos para el desarrollo de la pesca y de la flota mercante en el siglo XVIII.

Pese a estas carencias, el velero atraviesa triunfante el largo periodo de despliegue de la primera revolución industrial. Y ello gracias a las ventajas que la navegación a vela mantiene sobre la navegación a vapor, singularmente su capacidad de carga (frente a la necesidad de reservar espacio útil a la máquina de vapor y al combustible) y la gratuidad de la energía (frente al coste añadido del carbón). Esta superioridad se mantendrá aproximadamente hasta 1870, una fecha bien tardía. En esos años, el vapor ganará la partida, en razón del decisivo crecimiento del tráfico internacional y de la prioridad concedida a la velocidad sobre toda otra consideración, del establecimiento de las estaciones de carbón y de los efectos derivados de la apertura del canal de Suez.

La construcción naval ejerce importantes efectos multiplicadores como consecuencia del empleo de toda una serie de materias primas y productos elaborados que generan una notable actividad comercial e industrial. A fines del siglo XVIII, el Báltico es el área esencial de los suministros navales: la madera para el casco y la arboladura, el hierro para las áncoras, el lino y el cáñamo para las velas y las jarcias, los alquitranes para el calafateado.

La demanda de madera para la construcción naval repercute en una intensa explotación del bosque, que en algunos casos llega a desencadenar un auténtico proceso de deforestación. El alquitrán llega a convertirse en el primer producto de exportación de una región como Finlandia que se abre al comercio internacional a través de sus suministros a las potencias navales de la Europa occidental. La fabricación de jarcias se mantiene en un nivel estrictamente artesanal, bajo el control del capital mercantil. Por el contrario, la fabricación de velas provoca en algunos lugares, como en el caso bien conocido de Hull, un proceso de concentración industrial, a partir sobre todo de la introducción del molino para la producción de lonas. De este modo, la construcción naval es capaz de inducir actividades industriales derivadas y desarrollar algunos tráficos especializados que amplían el espectro de la economía marítima de la Europa de la Revolución Industrial.

\* \* \*

El subsector más desarrollado de la economía marítima es el del comercio, tanto de cabotaje como de larga distancia. Es imposible dar cuenta en unas páginas de la extraordinaria riqueza y complejidad del comercio marítimo europeo a finales del siglo XVIII, pues los tráficos regionales, nacionales e internacionales se entrelazan hasta constituir una red inextricable.

Solamente puede decirse que el Setecientos marca el cénit del comercio de la Edad Moderna y que la dirección de los grandes tráficós está bajo el control de las naciones marítimas de la Europa occidental, cuyo predominio no hará sino acrecentarse a medida que se extiendan las consecuencias de la Revolución Industrial. El comercio internacional, por otra parte, confirma su preferencia por el ámbito atlántico, tanto en las relaciones estrictamente europeas en dirección norte-sur, como en la corriente que une al viejo continente con el mundo americano, que sigue suministrando un flujo imprescindible de oro y plata, desde Brasil y México singularmente, y que desde el siglo anterior viene aportando cantidades crecientes de azúcar, cacao y café por un lado, y cueros, tintes y algodón por otro. América está asimismo implicada en la ruta triangular, en el tráfico de esclavos, que conoce ahora su verdadera edad de oro a costa de la desarticulación africana. El Extremo Oriente pasa al primer plano del comercio especulativo, en razón de los innumerables transportes que procedentes de la India, de China y de Indonesia depositan el té y las especias (la pimienta, el clavo, la nuez moscada), las sedas, las lacas y las porcelanas a los pies de los consumidores europeos.

Sin embargo, más que el inventario de los intercambios interesa captar el progreso de la infraestructura del comercio marítimo que, sin conocer una transformación revolucionaria durante el siglo, presenta algunas notables líneas de cambio y de progreso.

El desarrollo del tráfico marítimo exigió en efecto el acondicionamiento de los puertos, el perfeccionamiento de los instrumentos mercantiles y la regulación de los márgenes del comercio. El siglo XVIII apenas si construyó puertos nuevos al ejemplo de Lorient, la sede de la Compañía francesa de las Indias, edificado en la anterior centuria, dejando a salvo las notables excepciones de San Petersburgo o Liverpool, que por otra parte se inscriben en un marco de referencia que es todavía el de las etapas precedentes. Hubo por el contrario una decidida voluntad de poner remedio a la insuficiencia cada vez más evidente de las instalaciones de la inmensa mayoría de los puertos europeos.

El capítulo esencial de la modernización portuaria fue sin duda la ampliación de los muelles de piedra, que se convierte en uno de los capítulos más sobresalientes de la revolución de los transportes. La construcción de muelles, de diques, de escolleras es una constante de toda la fachada marítima europea a lo largo del siglo XVIII hasta desembocar en algunos casos en una actividad realmente febril, como la desarrollada en Liverpool o más tarde en Londres, que en la época de las guerras napoleónicas conoce un verdadero *dock boom*.

Otra actuación característica fue la intensificación de la lucha por conservar y aumentar el calado de los puertos. El mayor tonelaje de los barcos obligó a poner el acento en la defensa contra la invasión de las arenas, contra la subida de nivel de los fondos marinos, un riesgo permanente de los puertos antiguos. La construcción de diques, la acción de dragado, la intervención de pontones son una práctica habitual en unos puertos obligados a incrementar su capacidad de acogida de grandes



embarcaciones. Frente al muelle se desarrollan asimismo los establecimientos requeridos por una actividad comercial en auge. En algunos casos surgen barrios enteros que albergan a las gentes de mar. En la mayoría proliferan los almacenes para las mercancías, las casas de consignación, las tabernas y las posadas para la población marinera, los depósitos de sal, las tiendas de viveres y de efectos navales. La urbanización del conjunto, así como el mantenimiento de las obras acometidas corren a veces a cargo de organismos especializados que ejercen su autoridad sobre el puerto concebido como una unidad funcional.

Dos últimos frentes son atendidos por la renovación portuaria del Setecientos. Por un lado, se produce la normalización de los servicios aduaneros, con la publicación de los aranceles, con la construcción de nuevos edificios o con la dedicación específica de algunos muelles al control fiscal. Por otro lado, se perfecciona el sistema de control sanitario, con la regularización de las visitas de los buques y la imposición de cuarentenas, con la extensión de las patentes y boletas de sanidad y con la construcción de lazaretos, especialmente en el Mediterráneo, donde el impacto de la peste de Marsella conciencia del peligro de contagio a las autoridades.

Al lado de la infraestructura portuaria, a lo largo del siglo progresan los instrumentos del comercio marítimo. Por un lado, las compañías mercantiles continúan una evolución que no se ha detenido a lo largo del Antiguo Régimen, pero las transformaciones se suceden a un ritmo lento, distinto para las distintas regiones, y no poseen el carácter acelerado presente en otros ámbitos de la vida económica. Así, si por un lado las compañías privilegiadas conocen su canto de cisne, la libertad de comercio no acaba de imponerse en el tráfico internacional, mientras que las sociedades siguen siendo en su mayoría familiares, de dimensiones modestas y dando entrada sólo paulatinamente al principio de responsabilidad limitada y a la libre transferencia de las participaciones en la empresa.

La navegación comercial conoce un progresivo proceso de división de funciones. Retrocede decididamente la figura del patrón, que dirigía la nave, contratava la tripulación, vigilaba la carga y realizaba las transacciones. Ahora, el sobrecargo se ocupa de la mercancía a bordo, mientras el consignatario se hace cargo de las remesas una vez la nave ha tocado puerto. Del mismo modo, un corredor especializado se ocupa de ofrecer la lista de los barcos disponibles aceptando géneros a flete y la nómina de las casas aseguradoras operando en la plaza. Y finalmente, se perfeccionan los contratos de flete y de tripulación, mientras se regula con creciente minuciosidad las funciones de la marinería.

Sin marcar una ruptura con las etapas anteriores y sin representar el cambio cualitativo que sólo traerá la revolución liberal, el siglo XVIII concede apreciable atención al perfeccionamiento legal del comercio. Es un hecho observable el progreso de la codificación mercantil y la creación de nuevas instituciones, que adaptan a los nuevos tiempos una tradición antigua, como es el caso de los Consulados o de las Cámaras de Comercio.

Finalmente, el siglo XVIII modifica la situación de los instrumentos financieros estrictamente marítimos. En el campo del crédito el hecho más relevante es el

paulatino declive del préstamo a la gruesa, un sistema tradicional que se hace más oneroso y arcaico a medida que avanzan los años, hasta convertirse, como ha sido señalado para Marsella, en «el recurso de los pobres y los indigentes». Aunque esta descalificación no supone en modo alguno su desaparición del horizonte mercantil setecentista, se asiste a la lenta sustitución de este instrumento estrictamente marítimo por el crédito de carácter internacional que exige una fuerte disposición de capitales y una amplia comunicación entre las distintas plazas portuarias.

Los seguros marítimos presentan en el Setecientos una fisonomía tradicional, manifiesta en la fragmentación de todas las operaciones que revisten cierta envergadura, a fin de repartir los riesgos de cada operación entre un amplio número de aseguradores y de repartir los riesgos de cada asegurador entre un amplio número de operaciones. Sin embargo, también en este caso es posible comprobar la tendencia a la concentración y a la aparición de compañías especializadas, un fenómeno precoz en algunos puertos como Nantes, pero tardío en la mayoría, en Burdeos, en Cádiz, en Barcelona.

Finalmente, se produce una regulación de las áreas marginales del comercio marítimo. Por un lado, la potenciación de las líneas regulares del tráfico internacional limita la importancia del contrabando que se retrae asimismo ante la expansión de la libertad de comercio, la reducción de los aranceles aduaneros y el mismo incremento del volumen del tráfico, que elimina parte de los incentivos del comercio especulativo de épocas anteriores. Por otro lado, la recuperación de los barcos y los géneros naufragados se convierte en un negocio regularizado y en un ramo económico que produce abundante legislación y abundantes pleitos judiciales, notables progresos técnicos en el campo del salvamento submarino y notables beneficios económicos a los interesados. Finalmente, la actividad corsaria es objeto de una minuciosa regulación entre las naciones europeas, al tiempo que una eficaz acción policiaca y la firma de sucesivos tratados de paz con las potencias islámicas hacen retroceder el multiseccular curso mediterráneo.

Pese al retroceso del corso y a la regulación del corsarismo en tiempos de guerra, las presas siguen siendo importantes tanto para los armadores gaditanos de la Carrera de Indias como para los armadores londinenses de fines de la centuria. Es un ejemplo evidente de las múltiples relaciones sostenidas por la economía marítima con la política bélica de los Estados del Antiguo Régimen. La Marina de guerra protege los barcos mercantes y las rutas comerciales, pero constituye un competidor incómodo a la hora del enrolamiento de la gente de mar o a la hora del aprovisionamiento de madera. La Marina de guerra es un gran cliente para los proveedores navales y con sus arsenales puede generar un proceso local de expansión económica, pero consume una parte considerable de los presupuestos estatales frenando la inversión en otros campos. La guerra marítima es la ocasión de grandes negocios especulativos, pero más frecuentemente interrumpe el funcionamiento de fructuosas corrientes comerciales. Los cañones de los barcos abren nuevos mercados y nuevos horizontes al comercio de la nación vencedora, son un instrumento del imperialismo económico,

pero la economía marítima no puede desarrollarse en un estado permanente de guerra y necesita la seguridad de las aguas para garantizar sus posiciones. El final de las guerras napoleónicas abrirá un largo periodo de paz en los mares que contribuirá a la expansión de la economía capitalista del siglo XIX.

\*  
\* \* \*

En conclusión, para la economía marítima del siglo XVIII puede hablarse de madurez, pero no de revolución. La pesca, aunque desarrolle su sector industrial, caracterizado por la actividad en aguas lejanas, la manipulación de las capturas y la comercialización del producto, se desenvuelve en un cuadro organizativo conocido desde el siglo XVI. La construcción naval, que produce un número siempre creciente de unidades, es todavía el dominio de los veleros (movidos por el viento y no por la máquina), el dominio de los carpinteros de ribera (que trabajan en talleres artesanales) y el dominio de los mercaderes (que dudan en convertirse en armadores). El comercio, finalmente, afina sus estructuras técnicas y extiende redes cada vez más tupidas por la geografía universal, pero el tráfico no alcanza todavía los beneficios de la producción masiva característica del capitalismo industrial.

En definitiva, puede decirse que las estructuras del Antiguo Régimen dominan la economía marítima durante el siglo XVIII y (a pesar de la Revolución Industrial) hasta bien entrado el siglo XIX.

#### BIBLIOGRAFÍA

Dada la amplitud de la bibliografía sobre el tema, he seleccionado los libros que ofrecen panorámicas generales sobre los distintos subsectores, los que abordan específicamente algún tema fundamental o los que han significado un hito en los estudios sobre la economía marítima del siglo XVIII. Dado que muchas de las obras se refieren al mismo tiempo al conjunto de unas actividades estrechamente interrelacionadas, he renunciado a presentarlas divididas según los diversos subsectores de la economía marítima.

- R. ANSTEY, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition (1760-1810)*, Londres, 1975.  
F. ASSANTE, *Il mercato delle assicurazioni maritime a Napoli nel Settecento. Storia della «Real Compagnia» (1751-1802)*, Nápoles, 1979.  
M. ACERRA, J. MERINO y J. MEYER (eds.), *Les Marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1985.  
S.-E. ÅSTRÖM, *From Tar to Timber. Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade, 1660-1860*, Helsinki, 1988.  
M. BELHASSIMI, *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, Argel, 1983.  
L. A. BOITEUX, *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968.  
P. BUTEL, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1974.

- P. BUTEL, *Le grand commerce maritime*, en : P. LÉON, *Histoire économique et sociale du monde*, t. III, Paris, 1978.
- P. BUTEL (dir.), *Histoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux*, Burdeos, 1988.
- Ch. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Marsella, 1973.
- J. G. CLARK, *La Rochelle and the Atlantic Economy during the Eighteenth Century*, Baltimore, 1981.
- E. CONCINA (ed.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma, 1987.
- P. L. COTTRELL y D. H. ALDCROFT (eds.), *Shipping, Trade and Commerce. Essays in Memory of Ralph Davis*, Leicester, 1981.
- Course et Piraterie*, Paris, 1975.
- Ph. D. CURTIN, *The Atlantic Slave Trade. A Census*, Madison, 1969.
- R. DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, 1962.
- L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle (1719-1833)*, Paris, 1964.
- A. GARCÍA-BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Cádiz, 1989.
- K. GLAMANN, *Dutch-Asiatic Trade, 1620-1740*, Copenhague-La Haya, 1958.
- K. GLAMANN, *The Changing Patterns of Trade*, en : *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. V, Cambridge, 1977.
- J.-C. HOCQUET, *Le sel et le pouvoir. De l'An Mille à la Révolution Française*, Paris, 1985.
- F. HILDESHEIMER, *Le Bureau de Santé de Marseille sous l'Ancien Régime*, Marsella, 1980.
- F. E. HYDE (ed.), *Liverpool and the Mersey: An Economic History of a Port, 1700-1970*, Londres, 1971.
- H. A. INNIS, *The Cod Fisheries*, Toronto, 1954.
- I porti come impresa economica*, Florencia, 1988.
- G. JACKSON, *Hull in the Eighteenth Century. A Study in Economic and Social History*, Oxford, 1972.
- J. W. KONVITZ, *Cities and the Sea*, Baltimore, 1978.
- P. LÉON (ed.), *Aires et structures du commerce extérieur français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lyon, 1975.
- A. R. M. LOWER, *Great Britain's Woodyard: British America and the Timber Trade, 1760-1867*, Montréal, 1973.
- J. MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1969.
- W. E. MINCHINTON, *The Trade of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol, 1957.
- A. R. MITCHELL, *The European Fisheries in Early Modern History*, en : *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. V, Cambridge, 1977.
- Ch. DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, des origines à 1789*, Paris, 1962.
- M. MOLLAT (ed.), *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968.
- M. MOLLAT (ed.), *Sociétés et Compagnies de Commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, Paris, 1970.
- J. H. PARRY, *Trade and Dominion: The European Overseas Empires in the Eighteenth Century*, Nueva York, 1971.
- C. PFISTER-LANGANAY, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, 1985.

- J. PUTNEY, *London's Docks*, Londres, 1975.
- M. REDIKER, *Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Cambridge, 1987.
- E. A. STACKPOLE, *The Sea-Hunters: The New England Whalers during Two Centuries, 1635-1835*, Filadelfia, 1953.
- Transporti e sviluppo economico. Secoli XIII-XVIII*, Florencia, 1986.
- S. P. VILLE, *English Shipowning during the Industrial Revolution. Michael Henley and Son, London Shipowners, 1770-1830*, Manchester, 1987.