ANDREA PÉREZ VARGAS



SIN IMPORTAR LA DISTANCIA: EL COMERCIO TRASATLÁNTICO DEL CAMP DE TARRAGONA EN LA NUEVA ESPAÑA 1794-1811

COL·LECCIÓ SATURNINO BELLIDO

EDITA:
Autoritat Portuària de Tarragona
Servei de Publicacions
C. Anselm Clavé, 2
43004 Tarragona
publicacions@porttarragona.cat

Port Tarragona
Publicacions

Publicacions de la Universitat Rovira i Virgili
Av. Catalunya, 35 · 43002 Tarragona
Tel. 977 558 474 · publicacions@urv.cat
www.publicacions.urv.cat

UNIVERSITAT ROVIRA i VIRGILI
[publicacions] urv

1a edició: juliol de 2026
ISBN URV (digital): 978-84-1365-285-6

Del text: Andrea Pérez Vargas
De les imatges: els autors
Disseny de la coberta: Miquel Pujol Malé
Coordinació de l'edició: Coia Escoda

SIN IMPORTAR LA DISTANCIA: EL COMERCIO TRASATLÁNTICO DEL CAMP DE TARRAGONA EN LA NUEVA ESPAÑA 1794-1811

Andrea Pérez Vargas

Índex

Agradecimientos 11
Prólogo 13
Introducción 15

Capítulo I. El inicio de las actividades comerciales 19
A. Los antecedentes 19
B. Las particularidades del comercio del Camp de Tarragona 28
C. El preludio 33

Capítulo II. El comercio trasatlántico del Camp de Tarragona en la Nueva España 39
A. Sentando las bases 39
B. El comercio en forma 43
C. De nuevo en marcha 48
D. Hasta que llegaron los franceses 59

Capítulo III. Las personas detrás del comercio: estudios de caso 61
A. Desde Cataluña 61
B. Los que se quedaron 70

Conclusiones 75

Archivos consultados 77

Glosario de términos 79

Fuentes de consulta 81
Fuentes de consulta primarias 81
Fuentes de consulta secundarias 84

Para Salvador, Lucía y Ascensión

Navegar és el reflex del desig
d´aventura que sacseja l'ésser
humà tan bon punt pren
consciència que viu en un
món ple de sorpreses

Museu del Port de Tarragona

Agradecimientos

Mi afectuoso agradecimiento a mis padres, a mi hermano, a mi esposo Sergio Torrado y a mi Henry, por su apoyo incondicional. Al profesor Josep Fàbregas Roig, al Mtro. Miguel Ángel Cerón Ruiz, a la Dra. Gisela von Wobeser Hoepfner y a la Dra. Guadalupe Pinzón Ríos, por su orientación constante y sus atinadas observaciones. A la Universidad Nacional Autónoma de México, por permitirme formarme en sus aulas. Al personal de la Universitat Rovira i Virgili y al del Servei de Publicacions del Port de Tarragona, por la oportunidad de ver mi investigación publicada, en especial a Coia Escoda Murria, responsable del Archivo del Puerto de Tarragona. Finalmente, quiero dar las gracias al personal de los archivos y bibliotecas en los que trabajé, por su amabilidad y disposición de ayudarme, en especial al del Arxiu Històric de Tarragona.

Prólogo

En enero de 2019, a mi asignatura del grado de Historia, «Societat i cultura a l'època Moderna» en la Universitat Rovira i Virgili, se incorporó Andrea Pérez Vargas, una estudiante de intercambio originaria de México. En mi trayectoria como docente había acogido estudiantes de Francia, Italia, Polonia o Portugal, países relativamente próximos al nuestro, pero nunca a nadie procedente de ultramar.

La singularidad de Andrea es que, a partir de su viaje a España, empezó a plantearse su trabajo de investigación para obtener el título de licenciada en Historia, quería situarlo en el comercio entre Cataluña y América. Durante los años siguientes, estuvo trabajando en ello y buscando la posibilidad de una beca que le permitiera regresar a nuestra tierra, circunstancia que en setiembre de 2021 se hizo realidad.

Para los estudiosos de esta temática es sobradamente conocida la importancia que tuvieron los decretos de libre comercio de 1765 y, sobre todo, el de 1778, para que los puertos del resto de las provincias españolas pudieran exportar sus mercancías en condiciones equiparables a las del de Cádiz. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, el comercio catalán se incrementó considerablemente, en una evolución interrumpida solamente por los periodos de conflictos militares. En este aumento contribuyeron también los productores y comerciantes de nuestro corregimiento; pese a que las infraestructuras portuarias dejaban mucho que desear, los embarcaderos y puertos naturales, como el de Salou, suplieron esta carencia.

El proyecto de Andrea Pérez era estudiar la relación del comercio y los comerciantes catalanes con México, concretamente con Veracruz, principal puerto de destino en la Nueva España; para ello consultó archivos de Barcelona, Tarragona, de la comarca del Penedès, además del Archivo General de Indias en Sevilla. No debemos olvidar que muchos de los emigrantes catalanes, algunos de los cuales hicieron fortuna y regresaron (*indianos*), procedían de Altafulla, Sitges, Torredembarra y Vilanova i la Geltrú, entre otras localidades cercanas. Trasladarse a América no era tarea fácil, los viajeros tenían que superar ásperos trámites burocráticos para conseguir el permiso: presentar la partida de nacimiento, justificar los motivos del viaje o demostrar el consentimiento de la esposa, si estaban casados, o el de los padres, si eran menores de edad.

Hasta ahora disponíamos de numerosas publicaciones referidas al comercio catalán con América, desde la perspectiva española; los trabajos de los profesores Carlos Martínez Shaw, José M. Oliva Melgar, Josep M. Delgado Ribas o Josep M. Fradera Barceló, son un excelente ejemplo. Sin embargo, es interesante conocer también la versión de la mirada de quienes fueron destinatarios de este comercio.

En su estudio *Sin importar la distancia: el comercio trasatlántico del Camp de Tarragona en la Nueva España, 1794-1811,* Andrea Pérez reúne los resultados de sus pesquisas en los archivos españoles con los del Archivo General de la Nación de México, para ofrecernos una visión más completa de este comercio. La investigadora pone en valor la producción de unas localidades del *Camp de Tarragona*, que a partir de la segunda mitad del siglo XVIII tuvieron un papel relevante en las exportaciones hacia América Latina, sobre todo en lo que se refiere a productos como el aguardiente, el vino, los textiles o los frutos secos, tradicionales en esta demarcación; hay que añadir que algunos de estos artículos procedían también de otras localidades de Cataluña y de reexportación. Al mismo tiempo, nos presenta los productos que procedían de América y que en España tenían gran aceptación; generalmente, azúcar, cacao, palo de Campeche o zarzaparilla, también plata.

En el periodo que estudia, situado entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, Andrea Pérez nos habla de la importancia que va a suponer para Tarragona la restauración de su puerto, para su relanzamiento comercial. Con respecto a la actividad mercantil, la referencia será la familia Moragas, un linaje de comerciantes de larga tradición residente en Valls, que en posteriores generaciones llegó a contar entre sus miembros con destacadas figuras de la política y del ámbito cultural. Sus redes y contactos comerciales se extendían ampliamente por todo el territorio y contaba con numerosas sucursales, que facilitaban los intercambios y que alcanzaron tierras americanas.

El fondo patrimonial de esta familia se encuentra depositado en el Archivo Histórico de Tarragona y, hasta ese momento, había sido utilizado muy poco en investigaciones relacionadas con el comercio. Por tanto, se trata de una aportación novedosa y, por ello, de gran relevancia. En esta publicación, Andrea

Pérez nos muestra los registros de embarque a través de los cuales podemos conocer el nombre del patrón o capitán de la embarcación, el nombre y modelo del barco, la fecha de expedición, los productos que transportaba y, algunas veces, el destinatario. Cuantificar el volumen de las mercancías no es fácil, ya que las unidades en que se expresan son las anteriores al establecimiento del sistema métrico decimal y resulta complicado saber exactamente su equivalencia actual.

En conclusión, gracias al trabajo de Andrea Pérez y a la colaboración tanto del Servei de Publicacions del Port de Tarragona como del de la Universitat Rovira i Virgili, tenemos en las manos una publicación que nos ofrece una interesante perspectiva sobre la importancia del comercio colonial del corregimiento de Tarragona en el cambio de siglo, coincidiendo con la recuperación del puerto de Tarragona.

Josep Fàbregas Roig
Universitat Rovira i Virgili

Introducción

Este trabajo ha sido resultado de una investigación surgida de mi interés por estudiar el comercio catalán en Nueva España. Gracias a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), obtuve una beca para cursar mi último semestre de la licenciatura en la Universitat Rovira i Virgili. De esta manera, pude conocer el entorno; y así comprendí lo importante que ha sido para España su industria y comercio, los cuales han sido parte de su historia desde sus orígenes. A raíz de esta experiencia, tuve la idea de vincular ambos espacios, por lo cual la pregunta inicial fue cuándo se originó el comercio del Camp de Tarragona con la Nueva España y de qué manera.

Como se verá a lo largo de esta investigación, el comercio en su modalidad trasatlántica fue muy importante para la Corona española, puesto que gran parte de su desarrollo económico desde el siglo XVI hasta al XIX dependió de las actividades mercantiles. No obstante lo anterior, todo hacía suponer que el comercio tarraconense había sido una actividad posterior, de mediados del siglo XIX, por lo cual su estudio debía corresponder al México Independiente. Sin embargo, ciertas fuentes me hacían pensar que sí había habido un comercio catalán durante el virreinato, pues durante el reinado de Carlos III y en los años posteriores se promovió el libre comercio y se fomentaron las actividades mercantiles con las Indias, lo cual favoreció a otras zonas de la península, ya no solo a las ciudades andaluzas, como había pasado hasta ese momento.

A partir de la segunda década del siglo XVIII, con los decretos promulgados por los monarcas de la dinastía Borbón, se buscaron mayores entradas de capital, así como defender las costas de las amenazas extranjeras, de modo que se optó por abrir nuevos puertos al intercambio. Y los mercaderes aprovecharon esa apertura como una oportunidad para mejorar sus actividades económicas, las cuales aumentaron su capital y en consecuencia mejoraron sus condiciones de vida. Fue una grata sorpresa percatarme de la importancia de los lugares de embarque del Camp de Tarragona y del mismo puerto de la ciudad.

Es conveniente destacar que durante años se consideró que se había excluido a Cataluña del comercio novohispano como consecuencia del testamento de Isabel la Católica, debido a que era parte de la corona de Aragón. Sin embargo, a partir de los estudios de Pierre Vilar, Carlos Martínez Shaw, Valentín Vázquez de Prada y José María Delgado Ribas, esto se ha desmentido. Sin embargo, todavía en nuestros días algunos autores sostienen esa idea, por lo cual consideramos de suma importancia aclarar los hechos.

Los estudios que se han llevado a cabo los han elaborado investigadores europeos y, sobre todo, catalanes y españoles; desde universidades del viejo continente. Hasta el momento he localizado algunos artículos que estudian la colonización de catalanes militares en el septentrión novohispano, así como un par de investigaciones de la situación catalana desde Argentina y Perú, pero aún no hay estudios desde la perspectiva mexicana que expliquen el por qué los tarraconenses vendrían a este territorio a buscar fortuna. Por otra parte, los estudios de emigración y comercio catalán han sido variados, aunque la forma de abordar esos temas ha ido cambiando con las tendencias historiográficas.

Es importante señalar que la mayoría de los estudios sobre catalanes hechos en México se han enfocado en el análisis del exilio que ocasionó la guerra civil española, es decir, en un acontecimiento del siglo XX, y por eso muchas veces se ha dejado de lado el hecho de que siglos atrás algunos catalanes se habían establecido en este territorio. Esto es, que un fenómeno que se consideró nuevo en el siglo XX, en realidad no lo era tanto.

Los pioneros, por no decir clásicos, sobre las relaciones entre Cataluña y América son Carlos Martínez y Pierre Vilar; este último, un afamado historiador que desmintió la idea de que Cataluña fue excluida del comercio con América.[1] Así, a partir de su obra surgieron novedosos trabajos que se enfocaron en otros aspectos del llamado *problema catalán*, como las embarcaciones, las estrategias del comercio, los vínculos

1. Vilar, Pierre, *Cataluña en la España moderna: Investigaciones sobre los fundamentos económicos de las estructuras nacionales*, traducción de Joaquim Sempere, Barcelona, Crítica, 1978, 704 pp.

sociales y los productos de intercambio. Personalmente, considero que Vilar fue quien sentó las bases para comprender la guerra de sucesión en Cataluña y las diferencias entre catalanes y demás peninsulares.

En cuanto al profesor Carlos Martínez Shaw, se puede decir que en nuestros días es el experto en el tema, ya que ha llevado a cabo diversas investigaciones; su obra publicada en 1981[2] resulta ser el pilar de la historiografía catalana moderna, ya que aclara el panorama sobre el comercio catalán en América, se expone la vida social de Cataluña y se explica cómo se transformó la provincia catalana en tiempos de los borbones.

Debido a lo anterior, esta obra es fundamental para la presente investigación y para comprender las particularidades de una región como Tarragona. Además de esa obra, hay más trabajos del autor que son igualmente importantes, ya sea porque explican de manera general la emigración española a lo largo del pasado virreinal;[3] exponen que en efecto hubo un incipiente comercio con América desde el principio y no hacia el siglo XVIII, como se creía anteriormente;[4] analizan el origen de los migrantes españoles al nuevo mundo,[5] o examinan en qué lugares se asentaban la mayoría de los peninsulares.[6] Esas obras resultan de suma importancia para llevar a buen término esta investigación y aclarar el caso tarraconense.

Otros autores que hacen referencia a ese tema desde diferentes perspectivas son Josep Delgado[7] y Rosario Márquez,[8] quienes describen cuál era la dinámica de la migración y las características generales, así como el porqué de esa movilidad, lo cual fue útil para comprender el flujo migratorio y las razones detrás de ese fenómeno. José M. Oliva Melgar[9] y César Yáñez[10] exponen la situación comercial de Cataluña, haciendo énfasis en que esta provincia siempre se ha dedicado a ello; las razones son evidentes: gran parte del territorio tiene salida al mar y eso es extremadamente útil para el intercambio de mercancías.

Si bien José María Melgar se enfoca en analizar lo que fue la Real Compañía de Comercio de Barcelona, antes nos da un contexto que me fue muy útil para los fines de mi investigación; a diferencia de César Yáñez, que ahonda en la relación Cataluña-América de una manera más general, lo cual también es importante para precisar y comprender ese nexo.

Ahora bien, la investigación que me ayudó a definir mi tema fue la tesis doctoral de Walter Arias,[11] quien se dedica a analizar el comercio catalán en la Nueva España, explica los factores de la salida de los catalanes y examina el proceso de adaptación de estos. Considero que me fue útil para aclarar la línea que seguiría mi investigación, porque mi idea inicial era estudiar a todos los catalanes; sin embargo, al notar que él ya lo había hecho, opté por dar un giro y ser más específica, lo que en definitiva podría ser útil para que otros estudiosos opten por investigar este tema desde la visión mexicana.

Los textos anteriores se centran en los vínculos entre América y Cataluña. Sin embargo, es importante señalar que uno de mis objetivos es analizar a los tarraconenses que emigraron; por ello, es indispensable revisar la situación en Tarragona durante el siglo XVIII. Para conocer sobre la ciudad tenemos los textos

2. Martínez Shaw, Carlos, *Cataluña en la carrera de indias, 1680-1756*, Barcelona, Crítica, 1981, 396 pp.

3. Martínez Shaw, Carlos, *La emigración española en América (1492-1824),* Asturias, Archivo de Indianos, 1994.

4. Martínez Shaw, Carlos, «Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate», *Boletín Americanista*, 30, 1980, pp. 223-236.

5. Martínez Shaw, Carlos, «La procedencia geográfica de la emigración española en América (1492-1824)», en José Antonio Escudero López (coord.), *Españoles de ambas orillas: emigración y concordia social,* Sociedad Estatal Lisboa 98, 1998.

6. Martínez Shaw, Carlos, «Geografía de la emigración, la distribución espacial de los emigrantes a la América española (1492-1824)», en Óscar Mazín Gómez, *México en el mundo hispánico*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2000, p.151-186.

7. Delgado Ribas, Josep, «La emigración española en América Latina durante la época del comercio libre (1765-1820). El ejemplo catalán, *Boletín Americanista,* 32, 1982, p. 115-137.

8. Márquez Macías, Rosario, *La emigración española en América (1765-1824)*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 283 pp.

9. Oliva Melgar, José M., *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII: La real compañía de comercio de Barcelona en las Indias*, Edicions Universitat Barcelona, 1987.

10. Yáñez, César, «Catalunya i ultramar: poder i negoci a les colónies espanyoles, 1750-1914. La historia catalana en clau colonial», *Drassana: Revista del museu marítim*, 1996, núm. 5, p. 38-46.

11. Arias Estrada, Walter, Catalanes en Nueva España, 1790-1820. Emigración y comercio [tesis doctoral], Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, 2013, 530 pp.

de Ricardo Mar[12] y Xavier Raventós,[13] que, si bien analizan específicamente la época romana, constantemente hacen referencia a la vida en esa urbe y, sobre todo, su situación geográfica.

Para acercarnos propiamente a la historia de la ciudad durante el siglo XVIII, el mejor texto que tenemos es el de Salvador Rovira y Josep Fábregas,[14] ya que nos ayuda a comprender la importancia de la ciudad. Aunado a lo anterior, el texto de Luis Ballester[15] resulta sumamente útil, porque no solo trata el contexto de la ciudad, sino también la participación de los tarraconenses durante el primer tercio del siglo XIX.

En cuanto al contexto general de la Europa del siglo XVIII, un libro adecuado es el de Matthew Smith Anderson,[16] ya que es conciso en lo que busca explicar y evidentemente me resultó útil para contextualizar el periodo que estudio. En cuanto a cuestiones generales, el libro de David Agustí[17] nos permite conocer la historia de Cataluña, lo cual no solo es útil para comprender las particularidades de los comerciantes, sino también para visualizar por qué se dio el comercio trasatlántico en ese momento y no en otro.

Para lo relacionado con el comercio, el trabajo de Carmen Yuste[18] puede ser de bastante utilidad, porque, si bien nos presenta una selección de documentos muy precisos sobre algunos comerciantes mexicanos, en su estudio introductorio nos explica la dinámica del comercio durante el siglo XVIII y la importancia de las redes comerciales, por ello lo utilicé como punto de partida la información que presenta. El texto de Pedro Pérez[19] es más general respecto al intercambio mercantil. El autor busca explicarnos la manera en que se fue dando la integración de los mercados en las colonias europeas y los vínculos que se fueron forjando con los años, así como los frutos que de estos surgieron.

Para finalizar, un trabajo más específico es el de Patricia Osante,[20] una autora que analiza desde una perspectiva mexicana la situación de los militares catalanes en el norte. Este texto, si bien poco tiene que ver con comercio, nos indica que sí hubo una presencia catalana en este territorio y que el tema tiene diversas vertientes y mucho que explotar.

Habiendo evaluado lo que hasta ahora se ha publicado al respecto del comercio catalán y el contexto necesario para esta investigación, y gracias a otra beca que generosamente me proporcionó la UNAM, tuve la oportunidad de trabajar en diversos archivos españoles,[21] donde pude profundizar en el tema y plantearme las siguientes preguntas rectoras: ¿cuáles fueron las razones por las cuales los tarraconenses se iniciaron en el comercio trasatlántico y, en particular, en el intercambio novohispano? ¿Cómo lograron consolidar esa actividad mercante? ¿Cuáles fueron las características generales del comercio tarraconense? ¿Cuáles fueron las consecuencias de este comercio, tanto en el Camp de Tarragona como en la Nueva España?

De esta manera, me propuse como objetivo general evaluar el origen del comercio tarraconense en la Nueva España, comprender sus características generales y determinar sus posibles consecuencias tanto

12. Mar, Ricardo, *et al., Tarraco: Arquitectura y Urbanismo de una capital provincial romana,* edición, volúmenes I y II, Tarragona, Universitat Rovira i Virgili, 2012.

13. Raventós Dupré, Xavier, (ed.), *Las capitales provinciales de Hispania. Tarragona. Colonia Iulia Urbs Triumphalis Tarraco*, edición, volumen 3, textos Géza Alföldy, Roma, L´Erma di Bretschneider, 2004, 141 pp.

14. Rovira i Gómez, Salvador-Joan, y Josep Fábregas, *L´edat moderna a Tarragona, una época de contrastos*, Lleida, Pagés editors, 2011, 360 pp.

15. Ballester Baiges, Luis, *Tarragona en el primer terç del segle XIX. El comerç amb Amèrica. Participació i guanys*, Tarragona, edición, 2013, 214 pp.

16. Anderson, Matthew Smith *La Europa del Siglo XVIII (1713-1789)*, traducción de Ricardo Hass, México, Fondo de Cultura Económica, sexta reimpresión, 1996, 241 pp.

17. Agustí, David, *Historia de Cataluña*, Madrid, Silex Ediciones, tercera edición, 2014, 228 pp.

18. Yuste, Carmen, *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1991, 265 pp.

19. Pérez Herrero, Pedro, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, MAPFRE, 1992, 353 pp.

20. Osante, Patricia, «Los militares catalanes y el establecimiento del nuevo sistema de autoridad en el noroeste novohispano», en *Tiempos de América: Revista de Historia, Cultura y Territorio*, 1999, núm. 3, p. 67-84.

21. Los cuales fueron el Archivo de la Corona de Aragón (ACA) en Barcelona, el Archivo General de Indias (AGI) en Sevilla, y en Tarragona el Archivo Histórico de la Ciudad de Tarragona (AHCT), el Archivo Histórico de Tarragona (AHT) y el Archivo del Puerto de Tarragona (APT).

en el Camp de Tarragona como en la Nueva España. De esta forma, me planteé el siguiente problema de investigación: ¿cuál es el origen del comercio tarraconense con la Nueva España, ¿cuáles fueron sus características principales y cuáles sus consecuencias en Tarragona y en la Nueva España?

Con esas ideas en mente, consideré como hipótesis si Nueva España demandaba de la península distintas mercancías, entre las que se encontraban el aguardiente, el papel y la sedería; si en el Camp de Tarragona había abundancia de dichos productos; si la casa de Borbón permitió un libre comercio entre sus posesiones, y si, además, el contexto bélico aceleró la actividad mercante —particularmente en Cataluña— y, en consecuencia, los tratantes catalanes encontraron en ello una oportunidad y comenzaron a explotarla. Por otra parte, ese auge comercial debió fortalecer las relaciones entre ambas regiones, fomentar la emigración y propiciar el establecimiento de casas comerciales, así como generar un enriquecimiento de los comerciantes tarraconenses, que en la Nueva España habrían encontrado oportunidades que en su lugar de origen difícilmente hubieran podido obtener.

En consecuencia, esta investigación quedó estructurada de la siguiente manera. En el capítulo primero, «El inicio de las actividades comerciales», se abordan los antecedentes desde la historia del Camp de Tarragona en la segunda mitad del siglo XVIII, el comercio catalán con América, el *Reglamento de libre comercio de 1778*, la remodelación del puerto de Tarragona, la situación mercantil de la Nueva España, los comerciantes que se mostraron interesados en el intercambio y las características del comercio tarraconense. En un segundo apartado, «El comercio trasatlántico tarraconense en la Nueva España», desarrollo propiamente el proceso del intercambio comercial, explicando sus diferentes etapas y cómo los tarraconenses se inmiscuyeron en el negocio. Expongo, además, las consecuencias y el retorno del comercio tras la guerra angloespañola de 1805 y, finalmente, analizo la cuestión mercantil durante la guerra de Independencia de España.

Es conveniente aclarar que decidí concluir en ese año porque me pareció significativo y una manera apropiada de cerrar una etapa por demás importante en la historia de Tarragona. Por último, en el capítulo tercero, «Las personas detrás del comercio: estudios de caso», analizo la actuación de los personajes relevantes en el comercio ultramarino, en particular aquellos de origen tarraconense que se establecieron en la Nueva España. Analizo el caso de dos compañías de origen catalán que tuvieron una intensa relación en el comercio trasatlántico; posteriormente, analizo los casos de cuatro personas, diferentes entre sí, pero con ciertas características en común que los hicieron destacarse de los demás.

Capítulo I. El inicio de las actividades comerciales

Durante mucho tiempo el mar fue percibido como frontera
o como medio de contacto con otros territorios [...];
esto ha venido cambiando, pues cada vez se ha considerado más la influencia
de los procesos y contextos externos en la economía,
la política, los aspectos sociales y los culturales de este territorio,
haciendo que las aguas oceánicas sean zonas
también de encuentro e intercambio.

Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera

A. Los antecedentes

1. Tarragona, el Camp de Tarragona y la actividad comercial

En historia nos movemos en los ejes de espacio y tiempo, y por ello es indispensable ubicar Tarragona y el Camp de Tarragona en los mismos ejes. Respecto a la ciudad, esta es una antigua urbe que se fundó debido a su privilegiada ubicación cercana al mar, lo que también facilitó el comercio.[1] Es una ciudad portuaria y una de las cuatro provincias de Cataluña, a solo 93 kilómetros de Barcelona; hablamos de una urbe muy pintoresca que ha sido escenario de múltiples acontecimientos históricos.[2]

Tarragona se encuentra enclavada en la cordillera prelitoral del sur de Cataluña y está flanqueada por la sierra del Montsant y las montañas de Prades. Se encuentra sobre una cumbre costera que tiene una extensión de entre 1170 y 1440 metros, y una amplitud que fluctúa entre 250 y 525 metros; en el extremo norte sobrepasa los 80 metros sobre el nivel del mar.[3] La ciudad se caracteriza por ser cálida, debido a las montañas que la flanquean por el norte y a que está orientada hacia el mar Mediterráneo —como se puede observar en la figura 1—, lo cual favorece la estabilidad del clima, que es provechoso y agradable.

En cuanto al Camp de Tarragona, esta es una región natural e histórica que incluye las comarcas del Alt Camp, Baix Camp y Tarragonés. Se sitúa entre el mar y las montañas antes citadas y, durante la época moderna y hasta finales del XVIII, sus pueblos tuvieron una importante actividad económica. Sus mercancías se exportaban por los puertos de Altafulla, Cambrils, Torredembarra y, sobre todo, Salou.

El suelo es especialmente fértil, se dan con facilidad productos como los olivos y la vid, así como algunos árboles frutales. Esta característica permitió que sus habitantes tuvieran excedentes de productos agrícolas con los que comenzaron a comerciar, en un principio, en las zonas cercanas y, eventualmente, hacia América.

1. Las crónicas de la ciudad indican que esto ocurrió en el año 218 a. C., en el contexto de la segunda guerra púnica, después del desembarco de Cneo Escipión. Alberto, Prieto, «Tarraco», en *Butlletí Arqueològic. Reial Societat Arqueològica Tarraconense,* 14, 1992, p. 73.

2. Los límites de Cataluña son al norte Francia, a través de los Pirineos; al sur con la Comunidad Valenciana, al oeste con Aragón y al este, en una costa de más de medio millar de kilómetros, con el mar Mediterráneo. Jordi Canal, *Historia mínima de Cataluña*, (formato EPUB), Titivilus, 2015, p. 9.

3. Raventós Dupré, Xavier, (ed.), *Las capitales provinciales de Hispania. Tarragona. Colonia Iulia Urbs Triumphalis Tarraco*, edición, volumen 3, textos Géza Alföldy, Roma, L´Erma di Bretschneider, 2004, p. 27.

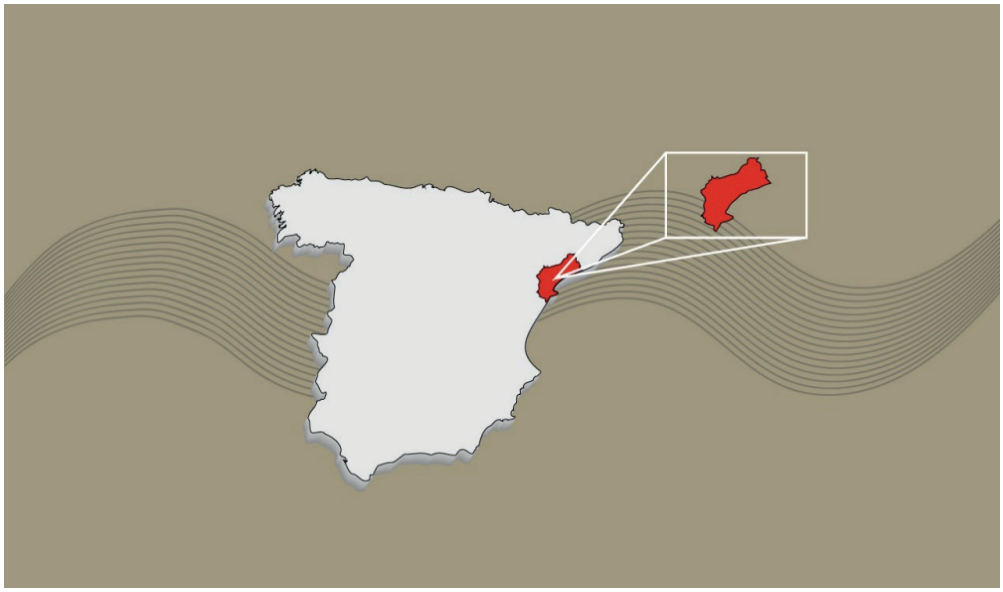


Figura 1. Ubicación de la provincia de Tarragona en la península ibérica. Fuente: elaborado por Salvador Pérez Vargas

Ahora nos situaremos en el siglo XVIII, pues es el momento en el que se desarrolló el intercambio comercial entre Tarragona, el Camp y la Nueva España. Ese fue un periodo de considerable crecimiento para Cataluña en general, ya que el crecimiento demográfico, la organización mercantilista y el aumento de la producción agrícola hicieron que fueran posibles los excedentes en producción. Hubo, además, una especialización en los cultivos y en la producción de aguardientes, así como incremento en las manufacturas textiles, desde el papel hasta los metales como el hierro.

La burguesía mercantil tomó el control de la economía a través de inversiones de capital asegurando la salida de los productos.[4] La base del esquema comercial interno fue la tienda —*botiga*—, célula del comercio, que fungía como escuela, ya que en esta se educaban y adquirían experiencia los catalanes.[5] Muchas de las grandes familias mercantes comenzaron con pequeñas tiendas que lograron hacer crecer y potenciar hasta generar grandes riquezas.

Durante el siglo XVIII, la población de Tarragona y su entorno aumentó considerablemente, hubo una tendencia al alza de los nacimientos y una disminución en la mortalidad. Hacia finales de siglo, en cambio, se produjo el proceso inverso: hubo una disminución en la natalidad y un aumento en la mortalidad, debido en parte a las epidemias, a las guerras y al aumento del precio del trigo, que generó hambrunas.[6]

La población del Camp de Tarragona pasó de 33 632 lugareños en 1719 a 91 657 en 1787; por ello, se convirtió en la segunda región de Cataluña más habitada después de Barcelona. En el caso específico de la ciudad que estudiamos, en 1787 vivían 8541 personas, eso la convertía en la segunda urbe con mayor densidad poblacional, solo después de Reus.[7]

Una gran parte de la población de Cataluña se dedicaba a actividades marítimas. Se tiene registro de que al menos 8000 personas trabajaban en ese ámbito,[8] uno de los más fructíferos. El momento de máxima expansión fue entre los años 1765 y 1796, que coincide con la época de la apertura comercial

4. Joan Alemany, Jordi Blay, *et al., Port de Tarragona: Història i actualitat,* Junta del Puerto de Tarragona, 1986, p. 61

5. Salvador, Rovira I Gómez, *Els Yxart. Tres segles i escaig de vida catalana*, Tarragona, Silva Editorial, 2017, p. 21.

6. Rovira I Gómez, Salvador y Fábregas Roig, Josep, *Història de Tarragona. L´edat moderna a Tarragona, Una época de contrastos,* Lleida, Pàges Editors, 2011, p. 179.

7. Luis, Ballester Baiges, *Tarragona en el primer terç del segle XIX. El comerç amb Amèrica. Participació i guanys*, Tarragona, edición, 2013, p. 66.

8. Rovira I Gómez y Fábregas Roig, *Història de Tarragona..., op.cit.* p. 255.

catalana.[9] Además, se desarrollaron ciertas actividades industriales, sobre todo las relacionadas con los textiles y con la destilación de aguardiente, aunque también había muchos zapateros, cerrajeros, jaboneros, cordoneros y sombrereros.[10]

Después de la guerra de sucesión,[11] se iniciaron en España una serie de reformas, como el Decreto de Nueva Planta, que consistía en organizar al principado en doce corregimientos, uno de los cuales fue Tarragona. Debido a ello, esta ciudad se convirtió en una capital, con todo lo que implicaba: entre otras cosas, ser un objetivo militar.[12] Por otra parte, la presencia de piratas y corsarios hacía problemático el intercambio comercial, por lo que Carlos III optó por crear una armada que vigilara las costas de la Mediterráneo, incluida la de esta urbe.[13]

Pese a que el siglo XVIII fue benéfico y más estable que los anteriores, no estuvo exento de dificultades, sobre todo debido a los conflictos bélicos con Inglaterra y Francia y por los fenómenos meteorológicos, pues las sequías y las inundaciones causaban retrasos en las cosechas y, por ende, en las exportaciones, lo que a su vez provocó la caída y especulación de los precios.



Fig. 2 Vista de la ciudad de Tarragona, 1701.
Centre d'Imatges de TarragonaI, ref. 46594

A manera de balance, durante la primera mitad del siglo XVIII[14] el comercio exterior en Tarragona fue mínimo, pues, además de que se estaba recuperando la dañada economía, todavía no existían las circunstancias propicias para que fuera provechoso. Por eso a partir de la segunda mitad de ese siglo, con las bases ya establecidas y una economía recuperada, fue posible que esta comenzara a florecer.[15] Ahora, analicemos los aspectos que propiciaron y despertaron el interés de los tarraconenses para entrar en la dinámica del intercambio mercantil trasatlántico.

9. Fernández Díaz, Roberto y Carlos Martínez Shaw, «La gente del mar en la Cataluña del s. XVIII», en *I Congres d'Historia Moderna de Catalunya*, Barcelona, 1984.

10. *Idem*.

11. «La guerra de sucesión de la monarquía hispánica (1702-1715) fue un conflicto dinástico que tuvo como campo principal de batalla los territorios peninsulares y que muchos autores consideran, fue la primera guerra global del continente. El enfrentamiento entre las dos casas reales —Austrias y Borbones— afectó a un mundo que poco a poco se iba haciendo global, sobre todo a las colonias francesas e inglesas del norte de América, a algunos de los dominios hispánicos de Sudamérica, los portugueses, las colonias inglesas de la India y las colonias africanas. Todos estos territorios se vieron afectados por la guerra», en Agustí, David, *Historia de Cataluña*, Madrid, Silex Ediciones, tercera edición, 2014, p. 91.

12. Rovira I Gómez y Fábregas Roig, *Història de Tarragona..., op. cit.*, p. 187.

13. González, Marcelino, «La armada en tiempos de Carlos III», en *Péndulo: Revista de Ingeniería y Humanidades*, núm. 18, 2007, p. 126-141.

14. En la siguiente página se puede observar un plano de la ciudad en aquellos años (figura 2) destaca el hecho de que continuara siendo una urbe amurallada, característica que conserva hoy en día.

15. En la figura 3, se puede observar una litografía de la urbe en aquellos años.

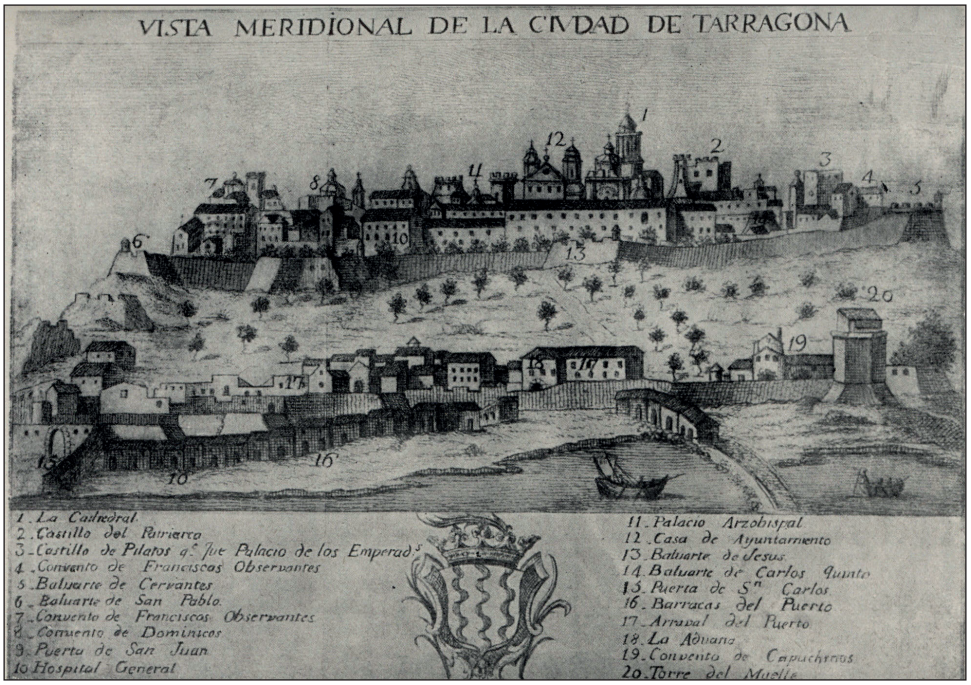


Figura 3. *Vista de Tarragona, segons vingué publicada en "Atlante Español"* (1781). Fuente: Francesc Carreras i Candi, Albert Martin y Emili Morera i Llauradó, Barcelona, Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, RL.2362_0253, 2026

2. El comercio catalán con América

Por mucho tiempo, se asumió que los catalanes no lograron inmiscuirse en la carrera de las Indias debido a que fueron discriminados, aunque la verdad es que siempre estuvieron presentes;[16] y el comercio se desarrolló desde un principio, pero en menor medida que en el resto de las provincias de la península, debido a las circunstancias económicas que padeció Cataluña durante los siglos XVI y XVII.[17]

A partir de la segunda mitad del siglo XVII, comenzó a surgir un mayor interés en el comercio con el Atlántico, que siempre se estableció en Cádiz.[18] Sin embargo, el renacimiento económico del siglo XVIII y la finalización del monopolio gaditano fueron las claves para que se diera un comercio más significativo.[19] Este renacimiento se vivió en Cataluña después de varios años difíciles, en especial tras la *guerra dels Segadors*[20] y también al finalizar la guerra de sucesión, cuya consecuencia más significativa fue una gran

16. «Si acaso existieron complicaciones entre 1504 y 1524, debido a las cláusulas restrictivas del testamento de la reina Isabel la Católica y aun así participaron algunos catalanes en el papel de sobrecargos, tripulantes de las naves o como pasajero», en José Muriá, *Presencia de catalanes en México. Cinco siglos*, México, Academia Mexicana de la Historia/El Colegio de Jalisco, 2019, p. 17.

17. Durante el siglo XVI, cerca de 400 catalanes migraron, es decir, menos del 1 % del total de la población.

18. Pude notar que este método no fue del todo eliminado una vez que se abrió el libre comercio, localicé diversos documentos de comerciantes tarraconenses que seguían enviando productos hacia Cádiz y de ahí salían a la Nueva España, sobre todo en los primeros años, de 1790 a 1801. Esto se analiza más ampliamente en el capítulo 2.

19. Carlos Martínez Shaw, «Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate», *Boletín americanista*, núm. 30, 1980, p. 235.

20. La sublevación catalana o *Guerra dels Segadors* fue un levantamiento popular e institucional contra la Corona y la política del conde duque de Olivares, comenzó debido a la suma de los abusos y vejaciones cometidos por las tropas reales a causa de la guerra con Francia en el marco de la guerra de los 30 años; inició el 07 de junio de 1640, —día de Corpus Christi— cuando un grupo de segadores —personas que se dedican a segar el campo, es decir, cortar las hierbas de los cultivos— iniciaron un motín en Barcelona, aquel día murieron una docena de personas y por ello el día fue bautizado como «Corpus de sangre», los alborotos continuaron durante los días siguientes y fue avanzando del nordeste hacia el centro y el sur. Esta sublevación duró casi doce años y fue sofocada con el tratado de los Pirineos, desde entonces y hasta finales del siglo XVII, toda Cataluña permaneció en conflicto contra la monarquía española y contra Francia. Estos continuos levantamientos fueron los que marcaron el inicio de una guerra que se saldaría, el 11 de septiembre de1714, con la derrota y la desaparición de las instituciones catalanas, en Agustí David, *Historia de Cataluña…,op.cit.*, p.90. Ver también: Torres Xavier, La *Guerra dels Segadors*, Lleida, Pagès Editors, 2006.

devastación en toda la península ibérica; especialmente en esa zona, porque sus habitantes apoyaron al bando perdedor.

Una vez superados esos conflictos, existió un periodo de relativa estabilidad, en el que se observó un considerable incremento tanto en las exportaciones como en las importaciones. La fecha clave es 1778, con la apertura del comercio, y con mayor dinamismo a partir del año 1796.[21] Y dicha estabilidad del siglo XVIII jugó un papel importante en el intercambio comercial. El indicador es el aumento de población que, como revisamos, creció de manera considerable en esa época, lo cual favoreció la migración, y esto a su vez impulsó el comercio.[22]

El comercio catalán con América consistía en exportar géneros de la región, desde la materia prima hasta algunos productos manufacturados. Los campesinos catalanes generaron excedentes que pudieron comerciar debido a la ampliación de tierras cultivadas o a los contratos a *rabassa morta.* La oligarquía barcelonesa se alió con los agricultores, por lo que, para lograr comerciar con sus productos, formaron compañías; esto sentó las bases para el libre comercio.[23]

3. El reglamento de comercio libre de 1778

Es importante señalar que el reglamento de comercio libre fue indispensable para el inicio de las relaciones mercantiles entre catalanes y novohispanos. Antes de su publicación, existía el monopolio gaditano; es decir, todo el comercio colonial se concentraba en Cádiz. Las mercancías, las personas y los productos debían de pasar por aquel puerto para poder salir de la península.[24]

El antecedente directo del reglamento de 1778 es el «Real decreto suprimiendo varios derechos para facilitar el comercio en Cuba y otras islas de Barlovento, e instrucción sobre ello de 1765», que introdujo el concepto de comercio libre para esas islas respecto a la navegación. Este real decreto liberó el comercio en nueve puertos de la península —Cádiz, Sevilla, Málaga, Cartagena, Barcelona, Alicante, Santander, La Coruña y Gijón— y cinco en América —Cuba, Puerto Rico, Margarita y Trinidad—.[25]

En esa publicación se instruyó que esas zonas no debían de aportar el pago de palmeo ni el de toneladas, tampoco el derecho de extranjería; y agilizó los trámites para la obtención de licencias de embarque, todo en el marco de las reformas borbónicas.[26]

La publicación del reglamento de 1778 culminó con las innovaciones de la época y fue uno de los mayores logros de Carlos III en cuanto al comercio. Esto lo hizo porque requería más ingresos para financiar las guerras de la época, de esta forma se puede evidenciar que no le preocuparan sus súbditos, sino los ingresos; pues es bien sabido que la península se encontraba en un periodo de crisis y, por ello, era necesario obtener impuestos de todos los lugares posibles. El hecho de abrir el comercio a otros puertos

21. Ya que el bloqueo inglés obligó al comercio entre neutrales. Gonzalo, Anes, *El antiguo régimen: Los borbones*, tomo III, Madrid, Alianza Editorial/Alfaguara, segunda edición, 1976, p.239.

22. Impulsada también por el derecho de sucesión catalán, el cual dotaba de privilegios al primogénito y obligaba al resto de hijos a buscar oportunidades fuera de casa.

23. La Real Compañía de Barcelona fue una empresa financiada por la burguesía mercantil del Principado que tenía como objetivo sacar la producción catalana hacia el Nuevo Mundo, en Martínez Shaw, "Cataluña y el comercio con América…,*op.cit*, p. 233.

24. Antes el puerto principal se encontraba en Sevilla, pero pasó a Cádiz en 1717, entre otras razones porque navegar por el río Guadalquivir generaba riesgos y naufragios. Anes, *El antiguo régimen: Los borbones…, op.cit.*, p. 238.

25. Óscar, Barney, "A 230 años del reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias del 12 de octubre de 1778", *Jurídica: anuario del departamento de derecho de la Universidad Iberoamericana*, núm. 38, 2008, p. 262-264.

26. Reformas que fueron impuestas con el ascenso de la dinastía Borbón al trono español y que tuvieron como característica principal buscar aumentar el poder frente a las otras potencias de la época a través de la transformación del sistema mercanti. Valle Pavón del, Guillermina, "Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la corona" en Carmen, Yuste y Matilde Souto (coords*.), El comercio exterior de México. 1713-1850, Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación,* México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Instituto de Investigaciones Históricas/ Universidad Veracruzana, 2000, p. 84.

implicaba recabar más fondos para la Corona, también aumentar la protección del territorio y competir contra los ingleses.

Debemos agregar que gran parte de esas medidas se impusieron porque había que adecuar el sistema de comercio peninsular a la dinámica de la época, es decir, apostar por la apertura mercantil, que ya se aplicaba en otros territorios desde tiempo atrás.[27] Al final, esto resultó benéfico tanto para la Corona como para los habitantes del reino, pues muchas personas comenzaron a comerciar sin necesidad de instalarse en Andalucía.

El objetivo final del reglamento de 1778 fue aprovechar el comercio que existía con el Nuevo Mundo y evitar el contrabando que había en las zonas del Caribe, pues hasta entonces el sistema de flotas había permitido esa práctica ilegal que hacía perder dinero a la Corona, que no poder beneficiarse de los impuestos.[28]

Uno de los principales puntos de esta ordenanza fue permitir el comercio en más puertos, tanto de la península como de América. Además de los mencionados en el decreto de 1765, se sumaron el de Alfaques de Tortosa, San Cruz de Tenerife, Palma de Mallorca, Batabanó, La Habana, Monte Christi, el Golfo de Santo Tomás de Castilla, Puerto Omoa, Santa Marta, Cartagena, Río Hacha, Chagre, Portobelo, Montevideo, Buenos Aires, Concepción, Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil. El reglamento también buscó fomentar la construcción de embarcaciones e introdujo el cobro tanto para los géneros registrados hacia las Indias como para la península —es decir, dos tipos de aranceles—; y más adelante se permitió el comercio libre con los puertos de Veracruz, Campeche y Caracas. [29]

El decreto no comenzó a tener efecto hasta aproximadamente 1783, aunque, en el caso de Veracruz, se inició hasta la conclusión de la guerra contra Gran Bretaña,[30] ya que la publicación del decreto no implicaba que de inmediato se diera el libre comercio.[31]

Los comerciantes que llegaban o salían de Veracruz no vieron con buenos ojos el reglamento, pues, además de los impuestos que habían estado pagando hasta entonces, se agregó un 5 % extra de alcabala y un 8 % por entrar a un nuevo suelo. Aunado a ello, la entrada de tantos productos ocasionó que tuvieran que bajar los precios para poder colocarlos; es decir, estaba en marcha la ley de la oferta y la demanda.[32]

Todo lo acontecido estuvo inmerso en un momento sumamente convulso que afectó no solo a la población, sino también al comercio. Por ejemplo, en 1787, cuando el reglamento ya se había modificado, aconteció una crisis económica que, aunque fue breve, causó un retroceso. En 1793 se inició la guerra contra Francia, lo cual significó un gran golpe al comercio, pues las exportaciones bajaron más del 50 %; y hasta la Paz de Basilea de 1795 no se comenzó a recuperar.[33]

Posteriormente, la guerra contra Inglaterra causó un descenso en el intercambio comercial de un 85 %, es decir, más grave que el anterior; ello causó que ni una nave saliera de la zona de Cataluña hacia América en cuatro años, hasta la Paz de Amiens de 1802. Gracias al reglamento y a las medidas que se aplicaron durante la segunda mitad del siglo XVIII, el tráfico comercial aumentó hacia América, sobre todo en el último cuarto del siglo, pues el intercambio fue a la par del crecimiento en materia económica.

27. Yuste, Carmen y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México. 1713-185…,op.cit.,* p. 9.

28. Correctamente denominado: *Proyecto de galeones y flotas*, publicado en 1713 que tuvo como objetivo reinstaurar el sistema de tráfico comercial y regularizar el mismo. Contemplaba los derechos, despachos y formación de registros paras las Indias y buscaba regular el paso de las personas que podían embarcarse, en Óscar, Barney, "A 230 años del reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias del 12 de octubre de 1778" …, *op.cit.*, p. 263.

29. *Ibidem,* p. 266.

30. Valle Pavón del, "Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la corona" …, *op.cit.,* p. 91.

31. *Ibidem.*

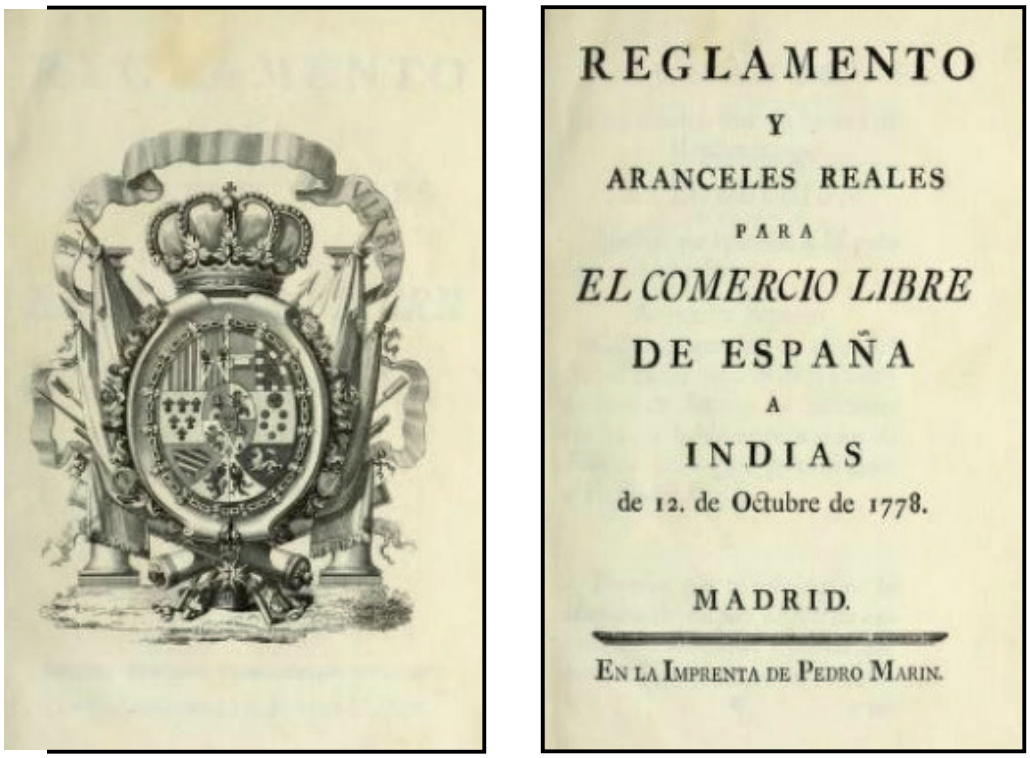
32. Valle Pavón del, "Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la corona" …, *op.cit.,* p. 92.

33. Anes, *El antiguo régimen: Los borbones… op.cit.*, p.241.

Por otra parte, una consecuencia negativa del reglamento fue la decadencia en el comercio entre virreinatos, pues se fomentó la separación de las economías y, por ende, se generó una interdependencia de la metrópoli. Ello, entre otras causas, fue preparando el camino para las independencias del siglo XIX.[34]

La publicación del reglamento[35] generó molestias entre los monopolistas del Consulado de México, quienes se manifestaron argumentando que fue apabullante el ingreso de mercancías y que se fomentó la pérdida de moneda justo cuando se extraía más plata de la que se acuñaba.[36] Otro aspecto que incomodó a los miembros del consulado mexicano fue que en Veracruz y Guadalajara se comenzaron a establecer gremios independientes de comerciantes.[37] En Cataluña, el reglamento fue necesario para las exigencias económicas del momento, se logró vencer la reticencia que se tenía sobre los mercaderes catalanes y, sobre todo, fue el fin del monopolio andaluz que por tantos años había complicado el comercio y la salida de las producciones catalanas.[38]

Todos esos cambios al sistema hasta entonces impuesto tomaron su tiempo en funcionar y no fueron suficientes para reactivar la economía de las Indias; todavía en el siglo XIX se fueron agregando modificaciones, de ahí que el comercio con esos puertos tardara y que para Cataluña la gran época ocurriera años más tarde.



REGLAMENTO
Y
ARANCELES REALES
PARA
EL COMERCIO LIBRE
DE ESPAÑA
A
INDIAS
de 12. de Octubre de 1778.

MADRID.

En la Imprenta de Pedro Marin.

Figura 4. Portada del reglamento de aranceles reales para el comercio libre de España a Indias. Fuente: Consejo de Indias, España, Internet Archive, (DE fecha de consulta 22 de junio de 2022, https://archive.org/details/reglamentoyaranc00spai_0/page/n3/mode/2up)

34. *Ibidem.*

35. En la siguiente página se puede observar la portada del reglamento. Actualmente se conserva una copia en el Museo Marítimo de Barcelona.

36. Valle Pavón del, "Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la corona" …, *op.cit.,* p. 93.

37. David, Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810),* México, Fondo de Cultura Económica, décima reimpresión, 2015, p. 51.

38. Martínez Shaw, Carlos, "Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate", *Boletín americanista*, núm. 30, 1980, p. 235-236.

4. El nuevo puerto de Tarragona

El reglamento de 1778, al permitir el libre intercambio, fue útil para el comercio catalán y específicamente para la ciudad de Tarragona, pues fue una de las causas principales para modernizar el puerto de la ciudad, necesario para entrar en la dinámica comercial. Hasta entonces se había utilizado parte del puerto romano y parte del puerto medieval que se encontraban en ruinas, por lo cual los productos solían almacenarse en bodegas de particulares.[39] Además, como ya se ha dicho, las exportaciones hacia otras zonas de Europa se hacían a través del resto de los embarcaderos del Camp de Tarragona.

Además de la libertad de comercio, el Decreto de Nueva Planta —en el cual se denominó Tarragona como cabeza del corregimiento— obligó a la modernización del embarcadero, pues ahora la ciudad era la capital de la zona y, como tal, debía de tener una mejor infraestructura.

Dadas las condiciones en las que estaba el puerto, se necesitaba una reconstrucción. En 1776 se creó una comisión que se encargó de exponer al rey la situación y la necesidad de una modernización, así como de reparar el daño causado durante la Guerra de los Segadores; se explicó que el puerto de Salou —que se había estado utilizando hasta entonces— no era adecuado para el comercio y se exaltaron las características del de Tarragona, sobre todo las buenas comunicaciones terrestres que tenía, lo adecuada que era la zona de desembarque, la seguridad contra el viento, el agua potable, la abundancia de piedras y la seguridad contra el contrabando. El costo de la obra se calculó en 90 000 pesos, una parte del cual se obtendría de los impuestos sobre las mercancías que entraran o salieran.[40]

La iniciativa causó molestia en Reus, donde se argumentó que la construcción del puerto era inútil y que no había comercio en la ciudad. Sin embargo, la cuestión de fondo era la competencia que se generaría con el puerto de Salou, pues desde ahí enviaban ellos sus mercancías. Además, tenían que contribuir a su reconstrucción a través de tasas que se aplicaban.

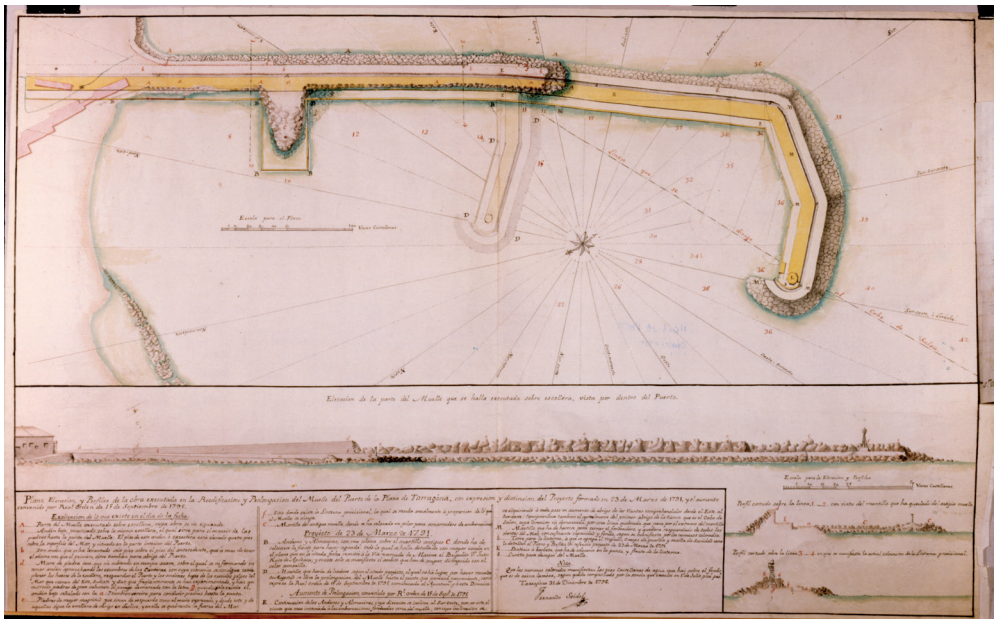


Fig 5. Plano, elevación y perfiles del puerto de Tarragona en 1791 y 1796.
Autor: Fernando Seidel. Fototeca APT, 0902654, 2026

El ingeniero Miguel Sánchez visitó el puerto de Tarragona y elaboró un informe respecto a la viabilidad del proyecto, en el cual se mostró favorable a la reparación. Consideró que se podrían aumentar los ingresos; a la vez, sugería que se exploraran las playas vecinas para comprobar si desde algún otro sitio había mejores condiciones. Juzgó también que el nuevo puerto podía restar importancia a las otras zonas y que era posible que se monopolizara el comercio.

Otro personaje que visitó la zona fue Juan Ruiz de Apodaca, encargado de inspeccionar las otras zonas del corregimiento que podían usarse como puerto, quien llegó a la conclusión de que, en efecto, Tarragona era la ciudad más apropiada. En 1786 redactó el proyecto y para agosto de ese mismo año los regido-

39. Autoridad Portuaria de Tarragona, *Historia* (sitio web), España, Port de Tarragona, https://www.porttarragona.cat/es/puerto-ciudad/historia, (consulta 22 de enero de 2021).

40. Rovira I Gómez y Fábregas Roig, *Història de Tarragona..., op.cit,* p. 255.

res de la ciudad dieron su visto bueno. Solo unos días más tarde, el ministro de Marina, Antonio Valdés, se dirigió al Ayuntamiento para que se admitieran nuevos arbitrios con el fin de financiar las obras.[41]

De esta manera se aprovecharon los restos romanos y medievales que subsistían, se alargó la línea de la playa, se reparó el rompeolas, se planteó que el dique fuera de gran longitud y que estuviera dividido en cuatro tramos, para que se construyera una linterna que permitiera la ubicación por las noches y un sistema de aprovisionamiento de agua.[42] Con todas estas renovaciones se esperaba que el comercio aumentara. El proyecto planteaba también una zona de carga y descarga, bodegas, cobertizos, una zona de escala y una de sanidad, así como el faro y una línea de luces. [43]

En ese mismo año —1786— el rey le concedió la categoría de puerto mayor y permitió las exportaciones hacia América. [44] De nueva cuenta, esto no fue bien visto por los comerciantes de Reus ni por los de Barcelona; pues, aún con el visto bueno del rey, los tarraconenses necesitaban conseguir el dinero para empezar las obras.

El 25 de junio de 1790 se aprobó el proyecto de Apodaca y unos meses más tarde se iniciaron las obras de construcción, para esto se nombró una junta protectora que se encargaría de llevarlas a cabo y recabar el capital. Desde el inicio de las tareas, se contó con mano de obra presidiara, al menos sesenta reclusos procedentes de Cartagena trabajaron en la extracción de rocas. Debido a que parte del financiamiento provenía de las mercaderías que transitaban por el puerto y el número de embarcaciones era bajo, fue necesario buscar otras fuentes de ingreso, como aumentar los impuestos sobre todos los productos. Para 1793, Apodaca fue enviado a Alicante y a Cartagena, así que lo sustituyó Antonio de Bada y, más tarde, Fernando Seidel; lo cual ocasionó retrasos en los trabajos, que se alargaron hasta 1799, cuando John Smith fue puesto al cargo. Este ingeniero hizo algunas modificaciones al plano original y agregó un dique de 1337 metros de longitud.[45]

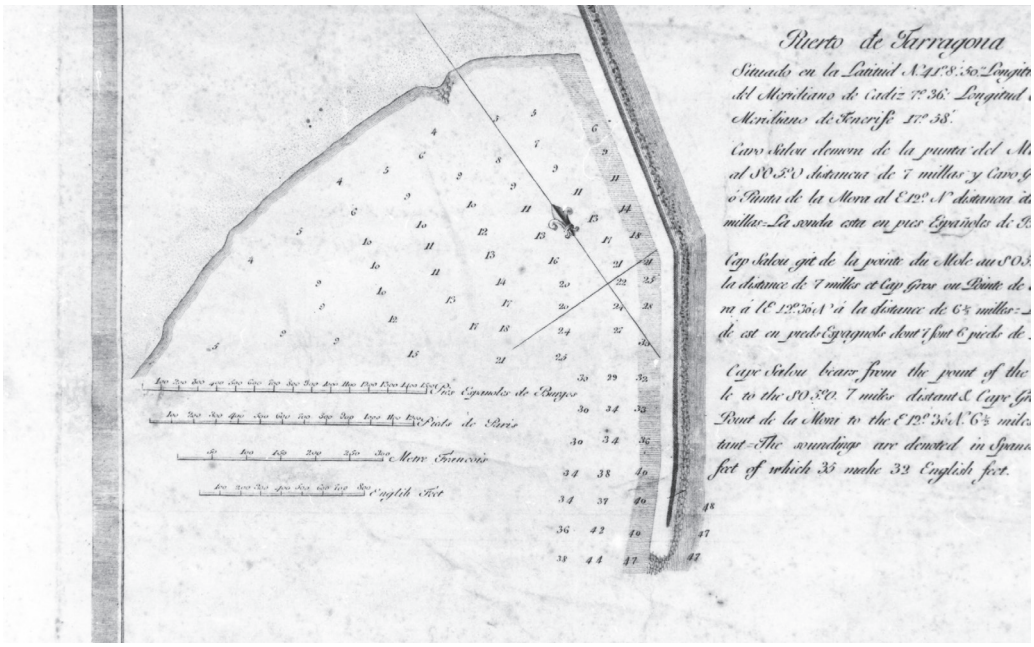


Fig.6. Fragmento de una patente de sanidad del puerto de Tarragona con un plano de las remodelaciones de John Smith. Fototeca del Archivo del Puerto de Tarragona, 000006, 2026

41. Luis, Ballester Baiges, *Tarragona en el primer terç del segle XIX. El comerç amb Amèrica. Participació i guanys…*, *op.cit.*, p.70.

42. Elena María, Ruiz Romero de la Cruz, *Historia de la navegación comercial española: tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX,* Ente Público Puertos del Estado, España, 2004, p. 916.

43. En la siguiente página, en la figura 5, se puede observar parte del plano.

44. *Ibidem,* p.915.

45. En la figura 6, se pueden observar dichas modificaciones.

La construcción del puerto continuó a lo largo de todo el siglo XIX de manera discontinúa; aun así, las naves comenzaron a salir sin que estuviera terminado. La primera nave que salió directamente hacia Veracruz está registrada en 1801. En momentos muy puntuales, la salida o entrada de embarcaciones se detuvo; por ejemplo, durante la guerra anglo-española o en la guerra del Francés.

La modernización del puerto fue indispensable para la ciudad, en especial porque los productos comenzaron a embarcarse de manera directa, sin tener que acudir a otros sitios, lo que redujo los costos y aumentó las ganancias. Así, el puerto, a lo largo del siglo XIX, se convirtió en el segundo más importante de Cataluña, después del de Barcelona. Las noticias de la construcción llegaron hasta la Nueva España.[46]

El hecho de que los comerciantes de Tarragona lucharan tanto por la aceptación del proyecto y, después, la reconstrucción del puerto nos indica que no solo era necesario, sino que marcaba la diferencia para el desarrollo de la ciudad. En la figura 7 se puede observar un grabado con el puerto ya en funciones.



Fig.7. Grabado que representa la botadura de una gran piedra al mar, inicio de las obras del puerto moderno de Tarragona el 12 de noviembre de 1802. Fototeca del Archivo del Puerto de Tarragona, 00009. 2026

B. Las particularidades del comercio del Camp de Tarragona

1. Las fórmulas del negocio

Los catalanes y, en este caso, los tarraconenses, lograron crear un sistema comercial con conexiones en diferentes territorios y evitaron tener una relación de dependencia con las zonas en las cuales comerciaban. De esta manera, evadieron los problemas de dependencia que tenían los demás comerciantes de

46. En un bando real firmado el 18 de abril de 1801, por el virrey Félix Berenguer de la Marquina, menciona en un texto esas obras y la conclusión a la que se llega es que: "[…] Espera su merced acelerar la conclusión de la obra, estimular la actividad de los habitantes del país y conseguir todas las ventajas que deben sacarse de esta especie de establecimientos públicos […]" Bando real firmado por el virrey Félix Berenguer de la Marquina, 18 de abril de 1801, México, Archivo General de la Nación (AGN), México, *Instituciones coloniales*, Indiferente Virreinal, Consulado, Caja 3515, expediente 005, foja 3.

la península y supieron encontrar opciones que les permitieron triunfar en un mercado en el que otros habían fracasado.[47]

Para lograr lo anterior, instrumentaron una serie de fórmulas utilizadas ya tiempo atrás, con las que se diferenciaron del resto de los comerciantes peninsulares. Una de esas particularidades fue la comenda, asociación de origen medieval en la que el patrón del barco recibía los productos con la misión de venderlos una vez que a llegara a su destino: podía ser en una feria, una plaza o donde le indicara el remitente, pues en algunas ocasiones la compra ya estaba pactada. El capitán era un intermediario y, por su trabajo, recibía una comisión del total de la venta.[48] Este instrumento era muy útil, porque una misma persona se encargaba de todo y esto evitaba la fuga de capital o de productos. Además, el marino cobraba no solo por el viaje, también recibía su parte por ser el encargado de los efectos; esto también convenía a los remitentes, porque solo pagaban a una persona que hacía el trabajo de dos o más. Asimismo, el capitán también podía ser quien compraba el producto y lo despachaba; en otras ocasiones se delegaba un sobrecargo para ese trabajo, que solía ser una persona de confianza del remitente.

Otra fórmula era la barca, diferente a lo anterior porque no había empleados, sino socios mercantiles. Para ello, se reunían varios miembros que aportaban capital para la construcción de una nave; generalmente, eran dieciséis socios, por lo cual era conocido como sistema de *setzens*.[49] Esto permitía a los inversores obtener más ganancias, pero también dividir el riesgo. Con la construcción de naves se aseguraban el control del transporte y de esta forma podían enviar sus productos reduciendo la competencia.

Respecto a los instrumentos financieros, podemos distinguir el *parts de diners*[50] y el *canvi marítim.*[51] El primero se caracterizaba por un inversionista que contribuía a financiar un viaje; él no enviaba mercancía, simplemente aportaba dinero y, si la travesía concluía de manera favorable, recibía una parte de la ganancia. En el segundo caso, se puede observar que un inversor aporta para que un comerciante pueda enviar su mercancía, este cobraba un interés siempre y cuando la embarcación llegara a su destino. Si eso no ocurría, el negociante perdía su capital. Una clara diferencia es que en el *parts de diners* el capitalista se convierte en un miembro de la empresa, mientras que en el *camvi marítim* no ocurre así, pues el inversor se mantiene al margen. De hecho, era más usual el segundo que el primero.

Finalmente, un instrumento usado por casi todos los comerciantes fue la *seguretat*, es decir, un seguro sobre las mercancías con el que se aseguraba el pago de un porcentaje en caso de que ocurriese algún un siniestro. Con este instrumento, a diferencia de los otros métodos, también era posible asegurar la embarcación.[52]

Todas las fórmulas descritas son algunas de las variables más comunes, aunque en algunas ocasiones se integraban nuevas fórmulas o se practicaban de manera simultánea, dependiendo del destino, la carga, el socio, el remitente y el destinatario. Estos instrumentos nos permiten ver que los tarraconenses tenían una tradición establecida y muy antigua, por lo cual su comercio era conservador y cauto, un fiel reflejo de su personalidad.

2. Los productos y los efectos

La gran característica del comercio catalán es que se dedicaba mayoritariamente a enviar productos originarios de la zona, aquellos que producían en su territorio, mientras que otros mercaderes solían comprar productos y reexportarlos. El caso del Camp de Tarragona no es diferente, pues enviaba aguardiente, vino y frutos secos, así como papel. Debido a la incipiente industria, también comerciaban con productos

47. César, Yáñez, "Los negocios ultramarinos de una burguesía cosmopolita. Los catalanes en las primeras fases de la globalización, 1750-1914", *Revista De Indias*, núm. 66 (238), 2008, p. 685.

48. Carlos, Martínez Shaw, *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, Editorial Crítica, edición, 1981, p. 20.

49. *Ibidem,* p. 26.

50. *Ibidem,* p. 32.

51. *Ibidem,* p. 33.

52. *Idem.*

de seda, sobre todo con medias y faldas, e incluso con paños, algunos de los cuales se fabricaban en talleres de Reus o de Valls. Todos esos productos están marcados en las respectivas notas de remisión, donde se especifican la cantidad y, en muchas ocasiones, las características de la carga.

El vino que enviaban era barato y de no muy buena calidad, pero era necesario para abastecer la demanda, por lo que siempre se encontró debajo de los envíos de aguardiente; la razón de ello fue la competencia que existía con los comerciantes andaluces.[53] El aguardiente catalán era el producto fuerte. Se trata de una destilación del vino, proceso que generaba una bebida muy concentrada. El primero se denominaba *aiguardent de cap*, que era el más fuerte; después se seleccionaba el de mejor calidad, que se llamaba *aiguardent primer*, y finalmente quedaba el *aiguardent de cua*, que tenía una gran cantidad de agua y, por ello, era de peor calidad. Para obtener el producto era necesario destilarlo muchas veces y, en algunas ocasiones, se mezclaba con frutos para obtener variedades como el aguardiente anisado.

En la documentación analizada, se mencionan dos tipos de aguardiente, la *prueba de Holanda* y la *prueba de aceite*, que son maneras de denominar la calidad del producto. En el caso del primero, la prueba consistía en agitar la botella buscando que salieran burbujas; tenía una graduación de entre 50 y 53 grados. El segundo consistía en dejar caer una gota de aceite de oliva. Si la gota llegaba al fondo, significaba que la densidad del aceite era mayor a la del alcohol; por lo tanto, era más fuerte que el primero: llegaba hasta los 61 grados y, por ello, era de mejor calidad y más demandado. De este se obtenía otra variedad, *el ¾,* para el cual se tenía que agregar un litro de agua por cada cuarto de licor.[54]

Con respecto a la producción de frutos secos, puedo afirmar que se trataba de productos secundarios, si tomamos en cuenta la cantidad de envíos de aguardiente. Aun así, la demanda de frutos secos se debía a su uso en la cocina por lo que se enviaban avellanas y almendras denominadas *de la esperanza*. Este tipo de fruto seco se daba con facilidad debido a las características de la tierra, pues la zona del Camp de Tarragona era la principal productora de toda Cataluña.

Otros productos secundarios eran las herramientas de metal, los sombreros, los cordones, el corcho y, en general, los artículos de mercería,[55] los cuales quedaban bastante relegados si consideramos otros productos como las medias y los pañuelos de seda, muy demandados por la alta sociedad novohispana que buscaba vestirse a la usanza europea.

Las *indianas* o productos de algodón eran importantes para los catalanes y otra de las grandes ramas de su comercio.[56] No obstante, no encontré registros de que desde el Camp de Tarragona comerciaran con ellos, probablemente porque los barcelonenses tenían el monopolio de esas fábricas.

En cuanto al papel, sabemos que era un producto muy demandado en la Nueva España y fue uno de los ramos más importantes para los comerciantes tarraconenses, quienes solían comerciar grandes cantidades, casi equiparables con sus envíos de aguardiente.[57]

Recordemos que estos son algunas de las mercancías asentadas en los registros, aunque es evidente que había otros productos que salían de contrabando y que no se declaraban, los cuales muchas veces generaban más ingresos que aquellos productos registrados y gravados de acuerdo con la ley.

53. Martínez Shaw, *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756…,op.cit.*, 226.

54. Walter, Arias Estrada, *Catalanes en Nueva España, 1790-1820. Emigración y comercio*, [Tesis doctoral], Barcelona, Universitat Pompeu Fabra,2013, p. 228.

55. Martínez Shaw, *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756…,op.cit.*, p. 227.

56. *Ibidem,* p. 236.

57. El papel con el que comerciaban era igualmente de la región, sobre todo de la zona de La Riba, sitio que contaba con las características necesarias para la fabricación, es decir, abundancia de agua y vientos fuertes. Gutierrez i Poch, Miquel, "La manufactura paperera catalana a la segona meitat del segle XVIII: Una introducció." *Pedralbes. Revista d'Història Moderna,* 1988, vol. 1, núm. 8, p. 349-363.

3. Las diferentes embarcaciones

Transportar grandes cantidades de productos a través del Atlántico requería de grandes naves, entre las cuales había ciertas diferencias: la carga que soportaban, el tamaño, el número y tipo de velas y, por supuesto, la distancia que iban a recorrer. En los documentos consultados encontré que los tarraconenses utilizaban seis tipos diferentes: el bergantín, el laúd, la fragata, el londro, la corbeta y la polacra.

Los modelos de naves y sus denominaciones fueron cambiando con el tiempo, pues lo que era un londro en el siglo XVI no se aplicaba necesariamente para el siglo XVIII, ya que el diseño tuvo que cambiar de acuerdo con lo que se requería en ese periodo. Así, las definiciones utilizadas en esta investigación las hice considerando la época de estudio.

Comencemos con el bergantín. Este tipo de embarcación soportaba fuertes vientos, era afilado y amplio; con una gran vela en la proa y velas de abanico, y sin velas triangulares. Se trata de un barco sencillo, resistente y adecuado para grandes distancias, cuya columna principal o quilla medía entre cinco y seis metros; el barco llegaba a pesar hasta 50 toneladas y cargar hasta 141.[58] Era excelente para navegación de altura. En la figura 8, se puede observar una ilustración de un bergantín.



Figura 8. Bergantín Nuevo Juliana. Fuente: Antoine Roux, Fundación Histarmar, 2022

El laúd era un navío más pequeño, también se le conocía como *falucho*. Ese tipo de embarcación se caracterizaba porque tenía un solo palo para soportar una vela latina, podía variar su inclinación hacia la proa y sus anclas eran pequeñas. Sus dimensiones variaban, pero en general iba de los 6 a los 12 metros, cargaba de 1 a 5 toneladas y se usaba más para pesca y cabotaje. Fue una embarcación empleada hasta fines del siglo XVIII y durante el XIX la sustituyeron los paquebotes y las tartanas.[59]

La fragata, en cambio, era una nave de gran velocidad, con hasta tres baterías de cañones y un costado alto con tres palos, cada uno con una cofa o carajo, así como una batería corrida de proa a popa; debido a sus características, se usaba para la guerra. Era la embarcación más grande de todas y su sistema era complejo. De esta nave se pueden diferenciar varios tipos: la fragata ligera, la de aviso y el fragatín.[60] La que empleaban los tarraconenses era la fragata a secas, pues los otros tres tipos son de menor tamaño y

58. Vicente, Suárez Grimón, "La construcción naval en Canarias en el siglo XVIII", Isidro Dubert y Hortensio Sobrado (eds.), *El mar en los siglos modernos*, España, Xunta de Galicia, edición, 2009, p.590.

59. Manuel, Quero Oliván, «La construcción naval en Tarifa. El Falucho tarifeño o Gran Láud (y II)», *Aljaranda: revista de estudios tarifeños*, 2006, núm. 60, p. 10.

60. José Ramón, Carriazo, «El término fragata en el paso del español clásico al moderno», *Revista de Lexicografía*, Universidade da Coruña, vol. 5, 1999, pp. 40-41.

capacidad. La fragata podía cargar hasta 181 toneladas y comenzó a desaparecer a mediados del siglo XIX. En la siguiente figura se puede observar una ilustración de una nave de ese tipo.

La corbeta era muy similar a la fragata, tanto en tamaño como en diseño, por lo que es fácil confundirlas. También tenía tres palos principales, velas cuadradas y cargaba desde 180 hasta 300 toneladas. Fue una invención francesa de la segunda mitad del siglo XVII.[61]

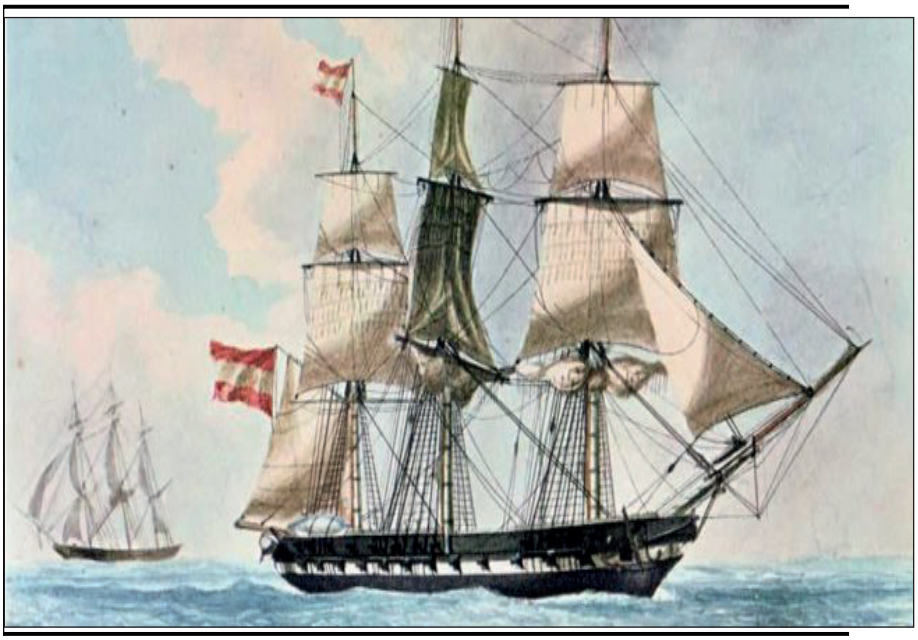


Figura 9. Fragata española de 1830. Fuente: Antoine Roux, Fundación Histarmar, 2022

El londro, al igual que el laúd, era un barco de menores dimensiones que se empleaba para el mercadeo.[62] Estaba impulsado por remos, tenía un tonelaje reducido y se trataba de uno de los diseños más antiguos y utilizados desde muchos años atrás en la zona mediterránea. Tenía dos o tres palos, con velas cuadradas; la vela latina era la principal y podía llevar hasta 60 toneladas.

Finalmente, la polacra: este tipo de nave se caracterizaba por tener tres palos y tres velas cuadradas. En un principio se utilizó en la guerra, pero, debido a que tenía un rendimiento eficaz cuando había fuertes vientos, se optó por emplearla en el transporte de mercancías, cargaba hasta 250 toneladas. En la siguiente imagen se puede observar una embarcación de ese tipo.

El laúd, el londro y el bergantín fueron usados en menor medida en aquella época debido a que su periodo de esplendor había sido el siglo XVI. Las naves que más veces aparecen registradas en la documentación consultada son la polacra y la fragata, ya que eran rápidas y resistentes. Las embarcaciones solían bautizarse con nombres de santos o de advocaciones de la Virgen, ya que, como sabemos, privaba el pensamiento religioso y se creía que darles tales nombres ayudaría a proteger el camino.

61. Ballester Baiges, *Tarragona en el primer terç del segle XIX. El comerç amb Amèrica. Participació i guanys…*, *op.cit.*, p. 209.

62. Emilia Salvador, «El tráfico marítimo Barcelona-Valencia durante los siglos XVI y XVII. Su significado en el conjunto del comercio importador valenciano», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, vol. 10, 1990, p. 31.



Figura 10. Polacra San Nicolás. Fuente: Antoine Roux, Fundación Histarmar, 2022

C. El preludio

1. ¿Cuándo se habilitó el comercio entre Tarragona y la Nueva España?

La publicación del *Reglamento de comercio libre* fue esencial para ver la importancia de disponer de un puerto; y debió ser un estímulo para que Tarragona impulsara la recuperación del suyo para permitir el intercambio entre Tarragona y la Nueva España. No obstante, aún queda un detalle que resulta fundamental para esta investigación: el año en el cual se permitió por mandato real que la gente de la ciudad comerciara. A pesar de que he dicho que ocurrió en el año 1786, no he hecho hincapié en ello y considero que es importante aclararlo, porque de eso depende que el comercio del Camp de Tarragona fuera tan posterior si se compara con el de otras provincias.

La razón por la cual no expliqué más sobre dicho acontecimiento es porque existe cierta discrepancia entre los diferentes autores, pues mientras algunos toman como referencia ese año, otros mencionan que fue 1771, con la instalación de la Junta de Sanidad del Puerto de Tarragona.[63] Personalmente, me decanto por considerar que, si bien existía el visto bueno del rey ya en 1786, esto fue más un hecho simbólico; pues, si bien mandó que se permitiera el comercio, esto no sucedió de manera inmediata, aunque sí permitió apresurar los trámites para la modernización y futura construcción del puerto, así como la agilización de las gestiones para el movimiento de las personas y los productos.

Así, opto por considerar decisivo el año 1794 porque, como se verá en el apartado siguiente, es la fecha de las primeras licencias de personas interesadas en comerciar, lo que me indica que había posibilidades de emprender el viaje y que existían las condiciones para hacerlo. Además, no encontré documentos de naves tarraconenses que zarparan hacia la Nueva España antes de ese año.

Ahora bien, también debemos considerar clave el año 1801, cuando la noticia de la construcción del puerto de Tarragona se difundió en la Nueva España. Todo ello viene plasmado en un expediente en el que se puede observar el visto bueno del virrey Félix Berenguer de Marquina, quien no solo se muestra satisfecho con el acontecimiento, sino que también dice que la obra también será de gran utilidad para el

63. Ruiz Romero de la Cruz, *Historia de la navegación comercial española…, op.cit.,* p. 916.

resto de la península ibérica. De ahí que sugiera que se apresuren con las obras, puesto que son muchas las ventajas que se pueden obtener de ellas. [64]

Llama también la atención la manera en que se fue pasando la noticia a los diferentes poblados del virreinato, como Acapulco, Tenancingo, San Cristóbal Ecatepec, Veracruz, San Luis Potosí, Guadalajara, Valladolid, Zacatecas, Huehuetoca y Zimapán, cuyos gobernantes fueron enterados y dieron su visto bueno; pues, al final, un nuevo espacio para comerciar resultaba agradable para la población.

En el texto se indica que se distribuyeron 600 ejemplares y, al menos en la Ciudad de México, se fijó el 24 de abril de 1801.[65] Como siempre en la historia, el año que aparece en los mandatos es una importante referencia, pero más importante aún es cotejar las fechas y analizar los procesos para así comprender lo que vemos en los documentos.

2. La situación mercantil en Nueva España

Uno de los lugares en los cuales los mercaderes del Camp de Tarragona comenzaron a comerciar fue la Nueva España, sitio en el cual la dinámica comercial estaba bien estructurada; de ahí que existieran monopolios, consulados y familias sumamente ricas a quienes no les convenía la presencia de nuevos comerciantes.

Para cuando los comerciantes catalanes arribaron, la Nueva España estaba atravesando una recuperación económica que estuvo directamente relacionada con la minería y con el incremento de la población.[66] No obstante, se puede hablar de una etapa de claroscuros, debido a que se erigieron los más ricos templos y edificios a la vez que el número de bandidos e indigentes era preocupante. La Corona extraía grandes cantidades de metal, pero había escasez de circulante.[67]

Las mayores utilidades provenían de la minería, pero también del comercio de ultramar, pues lo que se solía producir en la Nueva España eran géneros baratos que dejaban pocas ganancias. Aun así, al menos una tercera parte de la población se mostraba interesada en los productos orientales y europeos que tenían un precio alto, pero que dejaban una ganancia alta para los vendedores, a pesar de que dos terceras partes de la población se mantuvieran con el autoconsumo y usaran textiles domésticos.[68]

Algunas de las personas más ricas de todo el virreinato eran los almaceneros de la ciudad, quienes tenían similares derechos a los de los hacendados y eran miembros aceptados y queridos de la sociedad, condición que habían obtenido debido a su riqueza y no a su origen; por ende, hablamos de figuras dominantes de la sociedad.[69]

Aquella época fue bastante convulsa debido a todas las reformas de la dinastía Borbón, pues previamente habían vivido con una libertad que se vio mermada por ciertas imposiciones. Por ejemplo, los impuestos; específicamente los referentes al tabaco, la pólvora y los juegos de cartas.[70]

Todo ello acabó generando cerca de catorce millones de pesos para la Corona. La Nueva España se convirtió así en uno de los territorios que más ingresos generaban, superada solamente por la península.[71] Se puede considerar que se vivió una reconquista de América, ya que fue necesario transformar todo el sistema, desde la estructura de su economía hasta el orden de la sociedad. Asimismo, sin los comerciantes

64. Bando real firmado por el virrey Félix Berenguer de la Marquina, 18 de abril de 1801, México, Archivo General de la Nación (AGN), México, *Instituciones coloniales*, Indiferente Virreinal, Consulado, Caja 3515, expediente 005, ff. 2 y 2 v.

65. *Ibidem,* ff. 3 y 3v.

66. Brading David, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)…, op.cit.*, p. 33.

67. Pedro, Pérez Herrero, «El crecimiento económico novohispano durante el siglo XVIII: Una revisión», *Revista de Historia Económica- Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1989, vol. 7, núm. 1, p. 73.

68. Brading David, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)…, op.cit.*, 39

69. *Ibidem,* p. 41.

70. *Idem.*

71. En la figura 11, se puede observar la plaza Mayor de la Ciudad de México, uno de los lugares más bulliciosos de la urbe y en donde se daba un constante intercambio de productos.

y capitalistas, esa innovación no hubiera sido posible, pues fue el espíritu mercantilista el que inyectó la fuerza.[72]

El momento en el que los tarraconenses se acercaron al comercio se caracterizó por un aumento en los precios de los arrendamientos para los civiles y un crecimiento en la producción agrícola. Se acrecentaron las obligaciones fiscales y hubo una disminución del contrabando.[73]

En conclusión, hubo un crecimiento económico que debe de analizarse cuidadosamente, porque muchas veces las cifras se manipulaban y no se considera lo que estaba bajo la ley. Además, si se compara con los dos siglos anteriores, es evidente que fue un siglo más estable; aun así, hay que tener en cuenta el contexto de aquel momento, incluso recordar que la mayoría de los escritos de la época exaltan el siglo XVIII novohispano y minimizan el XVII y el XVI por el cambio de dinastías.

3. Comerciantes interesados en el intercambio

Una vez revisado el contexto, es posible analizar los casos particulares de comerciantes tarraconenses, porque fueron personas reales que emigraron por algún motivo y son ejemplo de las relaciones comerciales y sociales de la época.



Figura 11. La plaza Mayor de México en el siglo XVIII. Fuente: J. Antonio Prado, *Revista BiCentenario*, 2022. Museo Nacional de Historia de México

La siguiente información fue obtenida a partir de las licencias de embarque solicitadas y aprobadas, todas ellas resguardadas en el Archivo General de Indias. Pude localizar 8 licencias, todas de hombres, nacidos en Tarragona y los municipios de esa localidad. Cuatro de esas personas solicitaron ir a Veracruz, una a Nueva Orleans,[74] otra a Tabasco, una más a Campeche y la última a la Ciudad de México; comienzan en 1794 y terminan en 1804. Todos mencionaron ser comerciantes, a excepción de dos hombres que especificaron ser **sobrecargos**.

Entre los viajeros que solicitaron ir a Veracruz se encuentra Josep Antonio Arnet,[75] natural de Valls, cuyo viaje fue autorizado en 1794; Magín Baró y Ricomá, comerciante natural de Tarragona, que pidió su

72. *Ibidem,* p. 53.

73. Pérez Herrero Pedro, «El crecimiento económico novohispano durante el siglo XVIII: Una revisión…», *op.cit.,* p. 85.

74. Recordando que en aquellos años, este territorio pertenecía a la Corona Española; en Rodríguez, Antonio «Crecimiento económico desigual en la Luisiana española», *Anuario de Estudios Americanos*, 1977, vol. 34, p. 735.

75. En los manuscritos el nombre aparece con algunas variantes, ya sea como Josep, Joseph o José. En este trabajo he decidido unificar todo como Josep.

licencia en 1803; Tomás Llimós, también de Tarragona, cuya licencia fue aprobada en 1804, y Luis Riera, un comerciante tarraconense que pidió viajar por vez primera en 1802.

Estas fueron algunas de las razones argumentadas para el viaje: Josep Arnet solicitó ir como sobrecargo en el bergantín que se encontraba bajo las órdenes del capitán Josep Totosaus;[76] Tomás Llimós quiso viajar porque le interesaba ayudar «al manejo de sus negocios a don Francisco Iglesias», [77] lo cual resulta similar a las razones de Magín Baró, que «pasa a la América para sus negocios y según me ha hecho constatar, para cuidar igualmente de los almacenes que tiene Don Mariano Pujol en la ciudad de Veracruz».[78]

En el expediente de Luis Riera, se puede observar uno de los casos más curiosos, ya que se trata de un hombre que solicitó permiso para embarcarse con destino a Veracruz en tres ocasiones: la primera en 1802,[79] la segunda en 1803 y la tercera en 1804.[80] Las tres solicitudes fueron aprobadas, pero es evidente que en las dos primeras no pudo partir, pues no le hubiera dado tiempo de ir, cumplir sus obligaciones y tomar camino de regreso.

Los siguientes casos tienen en común solamente su lugar de origen (Torredembarra). Se trata de Josep Estebanell, quien pidió ir a Tabasco;[81] Pedro Totosaus, llamado por su hermano Luis, establecido con casa de comercio en Campeche,[82] y Blas Más, un sobrecargo que pidió comerciar en Nueva Orleans.[83]

El más antiguo es Blas Más, quien solicitó su licencia en febrero de 1794. Este hombre se comprometió a volver a su patria tres años después, una vez concluidos sus negocios en Nueva Orleans; obtuvo el correspondiente permiso de sus padres —Sebastián y Brígida Más—, quienes fungieron como sus fiadores debido a que viajó a cargo de un buque que iba cargado con «varios frutos, géneros y efectos […]».[84]

Cronológicamente, le sigue Pedro Totosaus, que pidió su licencia en marzo de 1794 debido a que su hermano Luis lo llamó:

> ... y cuando yo me venga que creo será por julio o agosto del año que viene, si es que mi hermano Pedro se venga cuanto antes para acá como le mandé decir a mi hermano Josep, pues yo no quiero mantenerme más en esta tierra y él empeñará con la tienda que tengo en esta.[85]

Encontré también la licencia de Josep Estebanell, un comerciante que solicitó marcharse a «Villamosa de Tabasco en América»[86] porque deseaba instruirse en el comercio bajo la guía de su tío Josep Mata. Lo más interesante de este hombre es el lugar que eligió, el único caso de este sitio de destino, además de que se embarcó directamente desde el puerto de Tarragona. También destaca en este caso que su padre era un patrón de la matrícula de Tarragona, su nombre era Jaime Estebanell:

76. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Josep Antonio Arnet, Málaga, 06 de mayo de 1794, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2119, expediente 66, 8 fojas.

77. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Tomás Llimós, Madrid, 21 de julio de 1804, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2136, expediente 48, 9 fojas.

78. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Magín Baró y Ricomá, Tarragona, 09 de abril de 1803, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2131, expediente 81, 9 fojas.

79. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Luis Riera, Barcelona, 27 de febrero de 1802, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2125B, expediente 52, 12 fojas.

80. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Luis Riera, Madrid, 29 de julio de 1804, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2136, expediente 75, 6 fojas.

81. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Josep Estebanell, Madrid, 28 de julio de 1802, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2127, expediente 128, 5 fojas.

82. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Pedro Totosaus, Aranjuez, 08 de marzo de 1794, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2119, expediente 40, 8 fojas.

83. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Don Blas Más y Figuet, Málaga, 26 de febrero de 1794, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2119, expediente 29, 8 fojas.

84. Se menciona que llevaba: «... cien barriles de aceite, dos mil ochocientos setenta arrobas de vino tinto de Cataluña, trescientos arrobas de aguardiente, diez y nueve cajas de ciruelas pasas, treinta y seis cuartos de jabón de piedra, doscientas y cincuenta resmas de hojas de papel blanco de escritura y doscientos ochenta y nueve pares de zapatos de cordones para hombre».

85. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Pedro Totosaus, f. 4.

86. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Josep Estebanell, f. 3.

> ... dicho mi hijo a este auto presente puede pasar con toda libertad y emprender el citado viaje y libre y directamente pasar a la América y ahí tratar y comerciar […] procurando los mayores aumentos y utilidades de nuestra casa, prometiendo como prometo no oponerme a dichas cosas.[87]

Es evidente que el padre lo envió para que las relaciones comerciales que tenían siguieran fluyendo e incluso, crear algunas nuevas. Estos tres casos nos permiten observar que las personas que se aventuraban al viaje a la Indias usualmente lo hacían porque tenía un contacto o alguien que los llamara.

El último expediente corresponde a Mariano Artigas, un «maestro cordonero» de Tarragona que pidió ir a la Ciudad de México en 1803 a trabajar en la casa de Luis Marrugat.[88] Debido a las características de su solicitud, no pude unirlo a ningún grupo.

Las personas mencionadas nos confirman que existieron ciertos hombres originarios de Tarragona que tuvieron la intención de establecerse y comerciar, que quisieron «hacer la América», debido a las facilidades que se presentaron en ese momento. Ahora bien, respecto a Josep Arnet, Luis Riera y Mariano Artigas, encontré información que va más allá de pedir una licencia, pues dejaron rastros de sus actividades en la Nueva España. Esto es importante, porque muchas personas no lograban hacer el viaje, no se establecían o simplemente no llegaban a su destino. Esos casos se analizan en el capítulo número tres.

4. Dos familias de comerciantes

Además de los casos anteriores, puedo afirmar con certeza que al menos dos grandes familias de mercaderes mostraron interés y comerciaron en la Nueva España en aquella época. Se trata de la familia Moragas y de la familia Yxart, ambas originarias de Valls.

Los Moragas fueron poderosos comerciantes cuyas actividades eran de lo más diversas: poseer embarcaciones, destilar aguardiente o fabricar prendas de algodón y seda.[89] Esa familia exportaba a algunos de los más importantes puertos de la época, desde las Islas Baleares, pasando por las islas del Atlántico Norte y hasta América, por lo que la Nueva España no fue la excepción. Fueron comerciantes que se convirtieron en manufactureros, lograron adaptarse a las exigencias del mercado y por ello tuvieron tanto éxito.[90]

Los orígenes de la familia se remontan al siglo XVII, con Francesc Moragas, nacido en 1615 en Barcelona, que tenía el título de ciudadano honrado. Años más tarde, su hijo Francesc se vio obligado a migrar de esa ciudad debido a la guerra de los Segadores; y por ello se instaló en Valls, donde creció la familia. Años más tarde, hacia 1744 nació Fidel, momento en el cual los Moragas ya poseían una gran fortuna debida a sus enlaces matrimoniales y a sus fábricas de seda.[91] Para 1775, eran una familia sumamente rica y de renombre que comenzó a expandir su comercio hasta llegar a la Nueva España.

Por el otro lado, la familia Yxart tiene sus orígenes en la región de Occitania, desde donde emigraron España entre 1620 y 1660. En ese entonces eran comerciantes de tejidos, velas, pañuelos y telas importadas. Uno de los primeros miembros del linaje fue Joan Yxart Pomiar, que se estableció en Valls alrededor de 1690, tuvo once hijos y comenzó su fortuna trabajando en la tienda de su suegro, la cual logró hacer crecer.[92]

En esta tienda vendía diferentes tipos de telas, camisas, faldas, cordones y otros productos de mercería. Su clientela era variada y de prácticamente todas las comarcas de Tarragona, por lo cual se fue convirtiendo en comerciante más que en tendero. Al igual que los Moragas, los Yxart fueron creciendo tanto en

87. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Josep Estebanell, f. 5.

88. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Mariano Artigas, Aranjuez, 20 de enero de 1803, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2129, expediente 87, 6 fojas.

89. Josep Fábregas Roig, «Fidel Gatell Moragas, de Torredembarra a Puerto Rico», *Brocar: Cuadernos de investigación histórica*, núm. 41, 2017, p. 120.

90. Enric, Olivé Serret, *Els Moragas. Historia íntima d' una familia de notables. (1750-1868). Privacitat i familia en la crisis de l' Antic Règim a Catalunya,* Tarragona, Diputació de Tarragona, edición, 1998, p. 41.

91. *Ibidem*, p. 46.

92. Salvador, Rovira I Gómez, *Els Yxart. Tres segles i escaig de vida catalana*, Tarragona, Silva Editorial, 2017, pp. 21-22.

número como en riqueza y, con el correr de los años, también amasaron una importante fortuna, sobre todo con la producción de aguardiente que, claro, enviaron a la Nueva España.[93]

Ambas familias fueron sumamente conocidas en Tarragona y fundamentales para el desarrollo de la ciudad, pues eran parte del consulado de comercio y tuvieron injerencia en la modernización del puerto. No obstante, dado que el fondo de los Yxart se encontraba en proceso de organización cuando consulté el archivo, solamente pude examinar el de la familia Moragas, que afortunadamente me proveyó mucha información. Con todo, no descarto en un futuro cercano trabajar también con la documentación de los Yxart.

5. La necesidad de los vínculos

Algo indispensable de la dinámica comercial son los vínculos; y es que los grandes comerciantes siempre tienen contactos, pues es tanta su riqueza que requieren administrarla e incrementarla, más aún cuando se trata de comercio ultramarino. Por esa razón, fue necesario generar ciertos lazos con otros mercaderes, lo que quedó registrado en los documentos.

A partir de la correspondencia que mantuvieron los Moragas, pude reconstruir algunas de sus redes. Por ejemplo, mantenían contacto con Alejandro del Paso y Troncoso y con Joaquín del Castillo y Bustamante, comerciantes veracruzanos. Esas personas solían fungir como los destinatarios de los productos y se encargaban de distribuirlos por toda la Nueva España.

Estaba también la compañía Serrat y Sagistrà, fundada gracias al dinero que aportaba la familia; eran quienes recibían los productos en Veracruz. Asimismo, los Moragas estaban relacionados con la compañía Carrau y Vila, establecida en Barcelona; sin embargo, Salvador Vila, uno de sus integrantes, aparentemente era de Torredembarra. Ambos casos se analizarán en el capítulo tres pues, al igual que Josep Arnet, Luis Riera y Mariano Artigas, merecen estudiarse con detenimiento.

93. *Ibidem*, p. 23.

Capítulo II. El comercio trasatlántico del Camp de Tarragona en la Nueva España

En esencia, el imperio ultramarino de España
se forjó y perduró por tres siglos
gracias a los vínculos inter coloniales,
derivados del comercio.

Carmen Yuste y Matilde Souto

A. Sentando las bases

1. La etapa gaditana de la Familia Moragas

A pesar de tener el visto bueno de Carlos IV respecto al comercio libre entre Tarragona y la Nueva España, los mercaderes no comenzaron a usar esa ruta directamente, porque era más fácil entrar en la dinámica comercial estableciéndose en Cádiz, además de que tan largos viajes requerían escalas. Asimismo, es muy probable que en un primer momento no enviaran directamente hacia América porque entre 1799 y 1800 el puerto de Tarragona se encontraba en una etapa constructiva y era complicado que salieran de él grandes naves, de ahí que utilizaran embarcaciones de pequeñas dimensiones.

Por suerte, logré encontrar información sobre esa etapa. La primera nave que tengo registrada salió de Tarragona hacia Cádiz el 16 de octubre de 1799. En ese viaje enviaron en el laúd San Antonio «42 barriles de aguardiente prueba de Holanda y 20 tercios con 200 resmas de papel blanco»:[94] la nave la llevó un patrón llamado Pedro cuyo apellido no figura en el texto.

En un documento fechado un día después, el 17 de octubre de 1799, podemos notar que en esa misma nave enviaron también «21 barriles de aguardiente prueba de aceite, once barriles con once quintales de almendra y dos tercios con veinte resmas de papel blanco».[95] Lo curioso es que, al parecer, es la misma nave, pero en esa ocasión el patrón fue Bernardo Roser, por lo que es posible que se registrara mal el nombre o que su nombre completo fuera Pedro Bernardo Roser.

Meses más tarde, en enero de 1800, cargaron «24 barriles de aguardiente prueba de Holanda, seis barriles de aguardiente prueba de aceite y dos fardos con 40 resmas de papel blanco»,[96] en esa ocasión el responsable fue el maestre Juan Alsina. Debido a que se trata de la misma embarcación, es posible que fueran viajes diferentes, pues esto ocurrió casi 4 meses después. Evidentemente, todo el producto estaba destinado a la Nueva España. Llegué a esta conclusión porque unos meses después, en mayo de 1800, salió de Cádiz la nave San Antonio de Padua, pero su destino era Tarragona. En esa ocasión, a cargo del capitán Josep Olivier, se llevó «plata de la Nueva España»; todo sumaba «2 talegos con dos mil pesos en plata».

Es decir, que la primera carga salió de Tarragona hizo escala en Cádiz, donde seguramente cargaron todo en una nave más grande. Con seguridad hicieron escala en algún puerto para reabastecerse y de ahí partieron a América. Es probable que allí ya estuvieran pactados los productos. Los tiempos se correspon-

94. Lista de contenido a bordo del laúd San Antonio, 16 de octubre de 1799, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1498, foja 36.

95. *Ibidem*, f. 32.

96. Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 28 de enero de 1800, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 4.

den claramente si consideramos el tiempo que tomaba el viaje, la venta y el regreso. Además, es casi seguro que el laúd San Antonio de Padua volviese a Cádiz para el retorno de la plata.

Esa no fue toda la carga, en otro documento fechado en 17 de mayo de 1800 encontramos que el capitán Josep Domenech recibió «1000 pesos fuertes en plata doble en un talego»;[97] menos de un mes más tarde, el primero de junio, se cargaron en la misma nave «3 talegos con tres mil pesos fuertes en plata».[98] El responsable en esa ocasión fue el capitán Pío Durall.

La última nave registrada que condujo productos tarraconenses e hizo escala en Cádiz fue el laúd San Antonio, que en 1801 llevó una carga de «15 barriles de aguardiente prueba de aceite y 28 balas de papel blanco con 280 resmas».[99] Después de ese viaje, las siguientes embarcaciones comenzaron a salir directamente desde Tarragona y solo para repostar pasaban por Cádiz.

De esa etapa gaditana podemos observar algunas cuestiones interesantes. La primera, que esa ruta fue del todo necesaria para entrar de lleno en el negocio; la segunda, que en efecto, los tarraconenses emplearon los instrumentos clásicos del comercio catalán, porque era lo que conocían, y la tercera, que seguramente se registró mal el tipo de embarcación, pues en algunos documentos se dice que se trataba de un londro y en otros de un laúd. Es posible que existiera una confusión, pues ambas embarcaciones tienen una vela latina y, en general, se parecen bastante. Ahora bien, que a veces escribieran el nombre *San Antonio* y otras *San Antonio de Padua* tiene que ver, probablemente, con la persona que capturó el registro y con su intención de abreviar, no con que fueran naves distintas.

Como resultado de mi investigación archivística, pude registrar año de viaje, nombre y tipo de embarcación, carga y responsable. Para hacer más ligero este apartado, presento esta información en la tabla 1.

Tabla 1. Síntesis del comercio tarraconense de la «etapa gaditana»

Año	Nombre	Tipo	Origen	Destino	Carga	Responsable
1799	San Antonio	Laúd	Tarragona	Cádiz	42 barriles de aguardiente prueba de Holanda y 20 tercios con 200 resmas de papel blanco	Patrón Pedro
1799	San Antonio	Laúd	Tarragona	Cádiz	21 barriles de aguardiente prueba de aceite, 11 barriles con once quintales de almendra y 2 tercios con 20 resmas de papel blanco	Patrón Bernardo Roser
1800	San Antonio	Laúd	Tarragona	Cádiz	24 barriles de aguardiente prueba de Holanda, 6 barriles de aguardiente prueba de aceite y 2 fardos con 40 resmas de papel blanco	Maestre Juan Alsina

97. Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 17 de mayo de 1800, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, , 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 12.

98. Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 1 de junio de 1800, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, , 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 15.

99. Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 1 de septiembre de 1801, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 13.

Año	Nombre	Tipo	Origen	Destino	Carga	Responsable
1800	San Antonio de Padua	Laúd	Cádiz	Tarragona	2 talegos con 2000 pesos en plata de la Nueva España	Capitán Josep Oliver
1800	San Antonio de Padua	Londro	Cádiz	Tarragona	1000 pesos fuertes en plata doble en un talego	Capitán Josep Domenech
1800	San Antonio de Padua	Londro	Cádiz	Tarragona	3 talegos con 3000 pesos fuertes en plata de la Nueva España	Capitán Pio Durall
1801	San Antonio	Láud	Tarragona	Cádiz	15 barriles de aguardiente prueba de aceite, 28 balas de papel blanco con 280 resmas	No se indica

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas*, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1.Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1498, ff. 32, 36, y 1499, ff. 4, 12, 13 y 15

2. Las primeras naves hacia Veracruz

A partir de 1801 los comerciantes del Camp de Tarragona comenzaron a hacer la ruta directa Tarragona-Veracruz (con las respectivas escalas para abastecerse de lo necesario para el viaje), aunque ahora a bordo de naves mucho más grandes y con mayor capacidad. La primera que encontré fue la fragata Nuestra Señora de Guadalupe, que partió bajo las órdenes de Josep Arnet con «200 barriles de aguardiente prueba de aceite».[100]

Es muy probable que los tarraconenses dejaran de pasar por Cádiz para enviar directamente sus productos a Veracruz, porque ya estaban de lleno en el negocio y dejó de ser necesario tener un intermediario. De esta manera, su comercio comenzó a hacerse más fuerte y tal vez tuvieron más demanda, ya que en 1801 se notificó la apertura del puerto de Tarragona en la Nueva España. De ese tiempo se conservan interesantes grabados del puerto ya en funciones.[101]

El caso de la embarcación Nuestra Señora de Guadalupe es muy interesante, porque se puede seguir su rastro detenidamente en los archivos, tanto en el Archivo Histórico de Tarragona como en el Archivo General de la Nación.[102] Gracias a ello, me fue posible seguir su ruta, pues a pesar de que en el primer documento no está marcada la fecha exacta, sabemos que zarpó de Tarragona, en 1801 y que arribó a Veracruz el 13 de julio del mismo año[103] previa escala en Barcelona, donde se cargaron otros productos.

Es interesante destacar que en los registros del puerto de Veracruz hay diferencias con los inventarios de Tarragona, pues en el primero se apuntan productos no registrados en este último puerto. Un ejemplo de ello fue la carga de «45 pipas de vino tinto, 20 cajas con 664 resmas de papel y 1 fardo y dos sacos de tapones»,[104] además de «20 cajas de rosolís, 664 resmas de papel, media pipa de vino blanco, 58 barriles

100. Lista de contenido a bordo de la fragata Nuestra Señora de Guadalupe, 1801, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1500, foja 26.

101. Ese grabado se puede observar en el capítulo 1, en la página 31.

102. No encontré registros en este archivo de naves provenientes de Tarragona antes de 1801, solo referencias al puerto o cuestiones relacionadas con guerras o matrimonios.

103. Cargamento de Tarragona que llegó a Veracruz, 1801, México, Archivo General de la Nación (AGN), Instituciones Coloniales, Marina, volumen 196, expediente 20, foja 51.

104. *Idem.*

de aguardiente, 20 barriles de almendras y otras 336 resmas de papel». Este hecho me hace pensar que esos productos se cargaron en Barcelona. Tal vez más adelante haya oportunidad de revisar los archivos barceloneses para corroborarlo.

Ya me había referido a todos esos productos, salvo al rosolís, que es un tipo de licor muy común en la península Ibérica, pero sobre todo en la zona de Castilla-La Mancha, en donde se le llama *resolí*. Además de ese licor, se menciona en los embarques el vino blanco, aunque en menor cantidad, ya que los andaluces tenían el monopolio de este producto.

Tabla 2. Parte de la carga que condujo la fragata Nuestra Señora de Guadalupe desde Tarragona hacia Veracruz en 1802

Producto	Cantidad	Valor
Rosolís	20 cajas	1680
Fardo de papel	664 resmas	31 104
Tapones	1 fardo y 2 sacos	1984
Vino blanco	media pipa	2016
Aguardiente	58 barriles	14 094

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN), *Instituciones Coloniales*, Marina, volumen 196, expediente 20, foja 51

A partir de los documentos, nos podemos hacer una idea de lo que representaba cada producto, pues en ellos se menciona el precio, lo que nos indica qué era lo más valioso e incluso lo más demandado. Por mencionar un ejemplo, el papel y el aguardiente eran de lo más caro, ya que aproximadamente cada resma valía 46 pesos, y cada barril costaba 243 pesos.

3. 1803: Un gran comienzo

Hasta ahora hemos analizado su inserción en el comercio y nos hemos percatado de que, según los documentos localizados, fue relativamente menor que la de otros peninsulares, sin embargo, esto cambia a partir de 1803, pues además de que hay más registros de naves, las cargas también aumentan y, en general, podemos hablar de un incremento positivo en el tráfico comercial.

La primera embarcación que partió en mayo de ese año fue la fragata Nuestra Señora de Guadalupe de la Paz. Lo primero que se le cargó consistió en «100 barriles de seis en pipa de aguardiente prueba de aceite llenos hasta el tapón»,[105] y dicha carga le fue encomendada al maestre Francisco Romagosa.

Días más tarde, cargaron «100 barriles de seis en pipa de aguardiente prueba de aceite, 25 barriles de dos quintales castellanos cada uno de grano de almendra de la Esperanza, 50 barriles de un **quintal castellano** cada uno de almendra y 25 balones de 24 resmas de papel blanco".[106] Solamente con esos dos documentos podemos observar que aumentaron las cargas, seguramente por la demanda del producto.

Para el 29 de mayo cargaron, además, «4 pipas de vino tinto y un tercio de paños de colores».[107] Por primera vez aparecen estos productos; no obstante, se trata de una carga muy pequeña, seguramente como una manera de presentarlos. Un par de días después, subieron «300 barriles de aguardiente prueba de aceite»,[108] que le fueron entregados en comenda al capitán de la nave; finalmente, la última carga que se

105. Lista de contenido a bordo de la fragata Guadalupe de la Paz, 1803, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1502, foja 4.

106. *Ibidem*, f. 3.

107. *Ibidem*, f. 5.

108. *Ibidem*, f. 6.

subió consistió en «76 pipas de vino tinto, 48 medias pipas, 25 tercios de papel blanco de 24 resmas y 48 cajas de presoles —chícharos—».[109]

A pesar de que los tarraconenses ya lograban hacer sus envíos de manera directa, en ese año enviaron otra nave que hizo escala en Cádiz y se cargó en Tarragona el 7 de septiembre de 1803. Se trataba del conocido londro San Antonio, que llevó a ese puerto «3 fardos con 75 docenas de estambre y 10 piezas cotoninas».[110]

B. El comercio en forma

1. El mejor año hasta entonces

Hasta el momento, hemos visto que el comercio trasatlántico tarraconense fue aumentando con el correr de los años. Sin embargo, 1804 fue un año más prolífico si consideramos la cantidad y tipo de productos, pues la primera embarcación que partió en ese año fue la fragata Nuestra Señora de Guadalupe de la Paz, cuya primera carga consistió en «128 barriles de seis en pipa de aguardiente prueba de aceite».[111]

Más tarde, el 31 de marzo de 1804, se cargaron también otros «100 barriles de aguardiente»[112] y, poco más de un mes después, el 19 de abril de 1804, se subieron «200 barriles de seis en pipa prueba de aceite, 9 tercios con 216 resmas de papel blanco, que hacen dos pipas y un cuarto, un tercio de paños, un cajón con ropas de seda y medias de algodón, un cajón con 15 docenas y 4 pares de medias de seda».[113] Días atrás, habían cargado también «9 tercios con 24 resmas de papel blanco».[114]

De ese año es curioso notar que las naves que regresaron cargadas de plata lo hicieron por la ruta Veracruz-Barcelona, dejando así de lado el puerto de Cádiz. El primer pago de «2200 pesos en plata doble de la Nueva España», lo mandó don Alejandro del Paso y Troncoso a través de la fragata San Erasmo, comandada por el capitán Jaime Soler.[115] Por la fecha del envío, se deduce que ese pago debió ser por la carga enviada un año atrás; e incluso es posible que haya sido por algún pendiente.

Solo dos días más tarde llegó a Barcelona la polacra Diana, bajo las órdenes del capitán Josep Manriu, con otros «3000 pesos en plata doble de la Nueva España», que también fueron enviados por el señor del Paso y Troncoso. Meses más tarde, en agosto de 1804, el mismo sujeto envió «110 tercios de azúcar de México»[116] y otros «471 pesos de plata doble de la Nueva España», todo a bordo de la fragata La Guadalupe.[117]

109. *Ibidem*, f. 8.

110. Lista de contenido a bordo de la fragata Guadalupe de la Paz, 1804, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1502, foja 10.

111. *Ibidem*, f. 2.

112. *Ibidem*, f. 3.

113. *Ibidem*, f.8.

114. *Ibidem*, f.4.

115. *Ibidem*, f.10.

116. Lista de contenido a bordo de la polacra Diana, 1804, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1503, foja 14.

117. Lista de contenido a bordo de la fragata La Guadalupe de la Paz, 1804, f. 16.

Tabla 3. Síntesis de las cargas registradas en el año 1804

Nombre	Origen	Destino	Carga
Nuestra Señora de Guadalupe de la Paz	Tarragona	Veracruz	128 barriles de seis en pipa de aguardiente prueba de aceite
Nuestra Señora de Guadalupe de la Paz	Tarragona	Veracruz	100 barriles de aguardiente
Nuestra Señora de Guadalupe de la Paz	Tarragona	Veracruz	200 barriles de seis en pipa prueba de aceite, 9 tercios con 216 resmas de papel blanco que hacen 2 pipas y 1/4, 1/3 de paños, 1 cajón con ropas de seda y medias de algodón, 1 cajón con 15 docenas y 4 pares de medias de seda
Nuestra Señora de Guadalupe de la Paz	Tarragona	Veracruz	9 tercios con 24 resmas de papel blanco
San Erasmo	Veracruz	Barcelona	2200 pesos en plata doble de la Nueva España
Diana	Veracruz	Barcelona	3000 pesos en plata doble de la Nueva España
La Guadalupe	Veracruz	Barcelona	110 tercios de azúcar de México y 471 pesos de plata doble de la Nueva España

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas,* Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1502, ff. 2, 3, 4, 8, 10, y 1503, ff 14 y 16.

2. La guerra anglo-española y sus consecuencias

Para comenzar con esta sección, resulta necesario aclarar a qué guerra anglo-española me refiero, pues los conflictos entre ingleses y españoles fueron una constante durante el Antiguo Régimen, cada reino buscaba sus beneficios y deseaba obtener las mayores ganancias. Así que la guerra a la que me refiero es a la acontecida entre 1804 y 1808, que tuvo como contexto las guerras napoleónicas y como antecedente directo la guerra de los Pirineos o guerra Gran (1793-1795), que cesó con el tratado de Basilea (1795), en cuyas cláusulas se establecía que los reinos de España y Francia se comprometían a unirse contra los ingleses.[118]

Al final lo que se buscaba era unir fuerzas contra el enemigo común, pues el reino de España se encontraba debilitado y era el objetivo de los ingleses, debido a sus colonias en América.[119] Ahora bien, este tratado obligó a la casa de Borbón a entrar en la guerra de la Segunda Coalición, evidentemente como aliada, y para esto firmó el tratado de Aranjuez (1803), en el cual se estableció la ayuda que habría de proporcionar el reino de España. La guerra concluyó con el tratado de Amiens (1802), en el que los británicos acordaron entregar las conquistas a Francia.

Esta paz fue sumamente corta, pues pronto estalló la guerra de la Tercera Coalición, en la que los ingleses y sus aliados se enfrentaron a Napoleón Bonaparte. De hecho, y para ser más precisos, se podría decir que nunca hubo paz y que todo se dio dentro de un gran conflicto; ya que, debido a los tratados

118. Mario, Trujillo Bolio, *El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/ Universidad de Cádiz, 2009, p. 79.

119. José Luis, Clares Molero, *El marco histórico del hundimiento de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes a través de los tratados internacionales*, Archivo Histórico Nacional, Ministerio de Cultura y Deporte-Gobierno de España, pp. 1-2 (31 de agosto de 2022, https://www.culturaydeporte.gob.es/fragatamercedes/dam/jcr:de795a11-74f0-44c4-9e05-d3ef3b969a06/el-marco-historico.pdf).

anteriores, los españoles tenían la obligación de entrar a la ofensiva. Al principio lograron mantenerse neutrales, comprometiéndose a pagar 288 millones de reales anuales en mensualidades,[120] pero los ingleses no aceptaron ese trato, pues consideraron que era falso debido a lo exorbitante de la cantidad, ya que se trataba de casi la tercera parte del presupuesto anual de la corona.

Por ese motivo, para mayo de 1804 se ordenó que todo buque español fuera conducido a los puertos británicos. Todo esto causó enojo e inconformidad entre las potencias y, al final, los españoles tuvieron que declarar la guerra en diciembre de 1804. De igual manera, tuvo peso el hecho de que los españoles siguieran resentidos con los ingleses por el asunto de Nutka,[121] aunque al final los más perjudicados fueron los primeros, pues tuvieron que combatir en pésimas circunstancias; es decir, sin capital y con militares exhaustos, todo como consecuencia de los conflictos anteriores.

De ahí que entre 1805 y 1807 no figuraran salidas de embarcaciones en los documentos. De hecho, durante mi investigación en los archivos de Cataluña, eso llamó mi atención, pero en su momento no lo relacioné con dichos conflictos. Más adelante, cuando contextualizaba la información, lo comprendí. Así que opté por dedicarle un apartado, pues, además de que es algo muy interesante, es también importante para problematizar las consecuencias de una guerra. Debo decir que resultaba importante hablar de los antecedentes, que nos permiten comprender el contexto internacional y, sobre todo, observar que fueron tiempos convulsos y que una guerra de ese calibre fue demasiado para los mercaderes; y que el hecho de que no haya barcos registrados es muy lógico, porque salir a altamar era prácticamente un suicidio.

Respecto al curso de la guerra, esta fue compleja para ambos bandos, pero, analizándolo con cuidado, lo fue más para los franceses y más aún para los españoles. Tan solo basta mencionar la batalla de Trafalgar para entenderlo. De hecho, hay quien considera que aquella derrota significó el fin de la Corona española como potencia naval.[122] Más allá de eso, las batallas continuaron y fueron encarnizadas para ambos bandos; ocasionaron, como dije, que el comercio se viera impedido por un largo tiempo. Aunado a ello, en 1808 se iniciaron las guerras contra Napoleón, lo que afectó aún más el ya dañado comercio.

Una de las situaciones más comunes durante la guerra era el secuestro de naves, en el siguiente apartado presento el caso de una nave tarraconense tomada por los ingleses en 1804.

3. El caso de la nave Guadalupe de la Paz de la familia Moragas

El comercio trasatlántico tarraconense no estuvo exento de conflictos, el hecho de salir a altamar siempre implicaba peligros; desde los naturales, como el mal tiempo, hasta los causados por otros seres humanos, como fue el caso de la nave Guadalupe de la Paz, apresada en el año 1804 por corsarios ingleses.

Si el nombre resulta conocido es porque esa fragata, cuyo principal maestre fue Josep Antonio Arnet, era la más usada por los tarraconenses, ya que solía salir del puerto de Tarragona para atracar en el puerto de San Juan de Ulúa, en Veracruz. Así, gracias al expediente de reclamo de la embarcación, pude reconstruir un caso por demás interesante y sugestivo sobre el comercio tarraconense y sus ganancias.

El expediente de reclamación al que me refiero consta de 88 fojas que van del año 1802 al 1860. En él se agregó toda la información posible de la nave, como que partió de Veracruz el primero de diciembre de 1804 y que fue apresada por marinos ingleses cerca de Estepona, en Málaga; es decir, a unos 1000 kilómetros de su destino. Gracias a ese manuscrito fue posible obtener bastante información de la embarcación, porque al tratarse de un reclamo era necesario presentar todas las evidencias de lo sucedido, dar cuenta de

120. Agustín Guimerá Ravina, *La «guerra absoluta» y la fragata Mercedes,* Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Madrid, Ministerio de Cultura y Deporte-Gobierno de España, p. 135, (31 de agosto de 2022, https://www.culturaydeporte.gob.es/fragatamercedes/dam/jcr:81cd802d-894c-4175-92de-3b0983f18e4b/guerra-absoluta-mercedes.pdf).

121. Se refiere a la retirada de España de América del Norte, cediendo dichos territorios a los ingleses, en: Sánchez- Alcázal: *Nutka. El declive español en la costa occidental de América del Norte*, España, Universidad de La Laguna, 2015, 52 pp.

122. Álvaro, Prieto de la Rosa, «La batalla de trafalgar (1805), sus antecedentes, el combate y sus consecuencias», en *Memoria sobre la batalla de Trafalgar, sus antecedentes y consecuencias,* Academia.edu, p. 6, (31 de agosto de 2022, <https://www.academia.edu/32069582/LA_BATALLA_DE_TRAFALGAR_1805_SUS_ANTECEDENTES_EL_COMBATE_Y_SUS_CONSECUENCIAS>).

los viajes que había hecho antes de que fuera apresada, de los productos con los que había sido cargada y de las personas a quienes se entregó la mercancía.[123]

De acuerdo con el documento, en el viaje de ida la nave llegó con diversas mercancías que habrían de distribuirse en Veracruz. Por ello sabemos que Miguel Ferrer y Prat, un comerciante de Barcelona, pagó 400 libras de moneda catalana, «para servir por gastos de práctica» a Josep Arnet. Es decir, seguramente parte de la carga era propiedad de Ferrer; y la misión del maestre era venderla en Veracruz.[124] Muchas veces este tipo de cosas ya estaban pactadas y era preciso hacer la entrega según lo dispuesto. Por ejemplo, la carga de este viaje, que consistía en «25 balas de papel florete de 24 resmas cada una» se repartieron entre varias personas: a Juan Plana le vendieron 9 tercios con 216 resmas; a Juan Garro, 6 tercios con 144 resmas, y a Manuel Serra, 5 tercios con 12 resmas. Podemos observar así el funcionamiento del comercio y la comenda catalana.[125] Es importante mencionar que en esa carga también se envió aguardiente y vino, aunque es más interesante destacar que la fragata regresó a Cataluña con «azúcar y palo de Campeche», así como cacao de Guayaquil y zarzaparrilla, que eran productos muy demandados en Europa.[126] Sin embargo, a lo que más se le daba importancia era a la plata y, en este caso, los beneficiados fueron los señores Milán Durans y Ramón Valls, a quienes se les entregaron «ocho mil ciento ochenta y tres reales de plata».[127] Hay que destacar el hecho de que en ningún otro documento hasta el momento me había encontrado con tal cantidad de circulante; y que de ese total se le debía pagar al maestre, de contado, el 1 % del flete. En esa ocasión se exigió que el flete se pagara «en dinero efectivo y no en vales reales».[128]

Es conveniente decir que en la misma fragata se llevaban también 100 pesos en plata doble que el maestre recibió de Miguel Ignacio de Miranda, todo por cuenta y riesgo de la viuda de Pedro de Jordi,[129] así como 1000 pesos que Mariano Pujol le dio para entregar a José Gispert y Comas,[130] además de 385 pesos de parte de los señores Alsina March para Julián Coronas.[131] Pero ellos no fueron los únicos destinatarios, en la tabla siguiente se pueden observar algunos otros nombres de los quejosos que no recibieron su plata y sus efectos. Debido a lo extenso de la información (5 fojas con nombres y cuentas), transcribí solamente lo más representativo; sin embargo, al final hice un resumen para tener idea de las ganancias obtenidas a través del comercio. Como se puede ver, era tal la cantidad de circulante que no es extraño que muchos años después, aún en 1860, se siguiera reclamando por la pérdida de esta nave.

Es destacable que, a pesar de que la embarcación era del Camp de Tarragona, muchos de los destinatarios eran comerciantes de Barcelona, lo cual evidencia los estrechos vínculos que había entre marinos mercaderes, así como que la capital del principado era sumamente importante para el negocio, pues hasta ese momento la plata siempre llegaba por esa vía. Ya veremos los cambios que hubo con el crecimiento del comercio en Tarragona.

123. Sobre todo, los de los años 1803 y 1804, la información coincide con los datos presentados anteriormente que provienen de documentos diferentes.

124. Expediente relacionado con la fragata Guadalupe apresada por los ingleses en 1804, 1804, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas*, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Àrea d'identificació: AHT330-36-T2-3267, Sig. 2002, foja 23.

125. *Ibidem*, f. 41.

126. *Ibidem,* f. 4.

127. *Ibidem*, f. 21.

128. Es importante destacar que no querían aceptar vales reales, ya que no poseían valor por lo que se corría el riesgo de devaluación, Gisela, von Wobeser, «La consolidación de vales reales como factor determinante de la lucha de independencia en México, 1804-1808», *Historia Mexicana*, vol. LVI, núm. 2, 2006, p. 376.

129. Expediente relacionado con la fragata *Guadalupe* apresada por los ingleses en 1804, f. 69.

130. *Ibidem*, f. 72.

131. *Ibidem*, f. 65.

Tabla 4. Cargamento de la fragata Guadalupe de la Paz, que salió de Veracruz y fue apresada por corsarios ingleses en Málaga el primero de diciembre de 1804, antes de llegar a su destino

Nombre del destinatario	Efectos	Plata
Alsina March	100 tercios de cacao	No se indica
Fructuoso Alsina Casals	50 tercios de cacao	311 pesos y 3 reales
Felipe y Thomás Font	7 tercios de zarzaparrilla/1 caja con vainilla	No se indica
Gaspar Isern y compañía	No se indica	3000 pesos
Francisco Romaña	38 tercios de cacao	No se indica
José Bobera	No se indica	3000 pesos
Don Guillermo Marcadal	No se indica	1000 pesos
Señores Vidal y compañía	No se indica	1000 pesos
Don Juan de Gispert	11 tercios de zarzaparrilla	No se indica
Don Ramón Torres	11 tercios de zarzaparrilla	No se indica
Don Antonio Nadal	3 cajas (no se especifica de qué)	No se indica
Señores Borras y compañía	162 tercios de azúcar	No se indica
Don Pedro Bataller	56 tercios de azúcar	400 pesos
Don José Antonio Arnet	500 tercios de azúcar	No se indica
Don Ramón Clauser	12 tercios de cacao	No se indica
Don Pablo Miralda	No se indica	6000 pesos
Don José Arañó	No se indica	2000 pesos
Don Antonio Finabreda	No se indica	1000 pesos
Don Thomás Bobeu	No se indica	1000 pesos
Don Mariano Soler	No se indica	700 pesos
Señores Ginabreda y compañía	No se indica	1000 pesos
Don José Serra	No se indica	3000 pesos
Señores Trigall y Ferrer	No se indica	1300 pesos
Don Juan Canaleta	No se indica	1080 pesos
Don José Planas	No se indica	685 pesos
Don Manuel Barges	No se indica	1000 pesos

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas*, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Àrea d'identificació: AHT330-36-T2-3267, Sig. 2002, foja 13-15 v.

Tabla 5. Resumen de la cantidad de plata como parte del cargamento de la fragata Guadalupe de la Paz

Número de foja	Cantidad
1.ª	26 325 pesos y tres reales
2.ª	38 904 pesos y 5 reales y 2/4
3.ª	30 646 pesos y 7 1/4
4.ª	32 902 pesos y 2 reales
5.ª	16 743 pesos y 4 reales
Total	145 524 pesos y 5/3/4

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas*, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Àrea d'identificació: AHT330-36-T2-3267, Sig. 2002, foja. 51 y 51v.

Toda esta información nos genera ciertas preguntas, una de las más importantes es por qué no hay información de lo que esos hombres mandaron a Veracruz para que tales cantidades les fueran pagadas, aunque una posibilidad es que se tratase de pagos atrasados por algunas cargas enviadas en otros viajes.

Meses más tarde, cuando ya corría el año de 1805, Josep Arnet presentó el reclamo y suplicó recuperar los efectos que iban a bordo, ya que los productos pasaron a considerarse extranjeros y, como tales, debían de pagar el impuesto correspondiente, «pues dichos efectos son y fueron en su origen nacionales, pero estuvieron un poco tiempo en poder de los ingleses».[132] Este caso, en definitiva, es importante para analizar de primera mano lo que significaba el secuestro de una nave.

C. De nuevo en marcha

1. El regreso triunfal, a pesar de las circunstancias

La guerra contra Inglaterra ocasionó, otras cosas, que se detuviera la actividad comercial desde el puerto de Tarragona, que iba en crecimiento. Afortunadamente, este volvió a ponerse en marcha y regresó de manera triunfal en la segunda mitad del año 1808, con la particularidad de que algunas de las naves comenzaron a salir hacia Cádiz, seguramente porque el viaje directo no era tan fácil debido a las consecuencias de la guerra. Pese a ello, se intentó que el comercio retornara a la normalidad y, hacia octubre de ese mismo año, se volvió a hacer el viaje hasta Veracruz, razón por la que aseguro que, de alguna manera, el comercio de Tarragona volvió sus orígenes.

La primera embarcación que aparece en los registros después de la guerra fue el bergantín Libernia, que llevó «100 balas con mil resmas de papel blanco medio florete» y «161 pipas de aguardiente prueba de Holanda» para entregar en Cádiz. De esta carga se destaca el hecho de que hayan vuelto a sus orígenes con envíos de productos básicos; y es casi seguro que la guerra tuvo algo que ver, pues es muy probable que se trate de efectos que los comerciantes tuvieron guardados hasta entonces.

Posteriormente, el 2 de septiembre de 1808, partió desde Tarragona la polacra San Josep, nuevamente con destino a Cádiz, con «180 pipas de aguardiente prueba de Holanda, 24 medias pipas del mismo, 46 pipas de aguardiente refinado, 8 medias pipas del mismo y 10 balas de papel blanco, haciendo un total de diez resmas».[133] El encargado de esa travesía fue el capitán Pedro Rodríguez. Aquí llama la atención la poca cantidad de efectos cargados, en comparación con lo que se comerciaba antes de la guerra; como curiosidad, descubrí que por vez primera se enviaba aguardiente refinado para su venta.

Más de un mes después, el 23 de octubre, a bordo de la corbeta Nuestra Señora de Montserrat —nombre especial por ser la patrona de Cataluña—, capitaneada por Josep Serra y Borges, se cargaron «53 pipas de aguardiente prueba de Holanda y 10 medias pipas de aguardiente de la misma calidad».[134] Como se puede apreciar, esta cantidad es mínima en comparación con lo que antes de la guerra se llevaba a Veracruz.

La última nave que enviaron los tarraconenses por Cádiz fue la nombrada San Juan Bautista, una tartana que llevó «3 fardos con 80 docenas de estambre de colores, 28 piezas de hilo de algodón y estambre y 30 piezas de ligas de lo mismo».[135] Es posible que esos productos no fueran muy comunes, ya que es la

132. Expediente relacionado con la fragata Guadalupe apresada por los ingleses en 1804, f. 5.

133. Lista de contenido a bordo de la polacra San Josep, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 3.

134. Lista de contenido a bordo de la polacra Nuestra Señora de Montserrat, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 5.

135. Lista de contenido a bordo de la tartana San Juan Bautista, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 7.

primera vez en este periodo que se mencionan; además, es seguro que la nave llevaba otros productos, pero esto es todo lo registrado.

Ahora bien, ese regreso triunfal implicó que las naves volvieran a partir hacia Veracruz. La primera fue el ya conocido bergantín San Antonio Abad, que fue cargado con el producto estrella: «100 barriles de aguardiente prueba de aceite de seis en pipa».[136] A partir de este registro el capitán comenzó a escribir al margen que entregaría la mercancía en la orilla del muelle y que no respondería por su introducción al puerto, ya que eso debía ser a cuenta de un cargador. La decisión del capitán es comprensible, pues no quería pagar más impuestos de los necesarios, los cuales debían ser bastante elevados de por sí y aumentaron de manera considerable como consecuencia de la guerra.

Días más tarde, el 23 de octubre del mismo año, se cargaron otros 300 barriles de aguardiente.[137] Es importante mencionar que parece que las rutas después del conflicto volvieron a los orígenes, puesto que el 29 de octubre llegó primero a Cádiz una nave procedente de Veracruz, entre cuyos efectos había 61 tercios de algodón y 68 pesos marcados, que el capitán Juan Mataró recibió de los señores Llauger. Después de su estancia en ese puerto, la embarcación finalmente llegó a Tarragona, donde se redactó el registro correspondiente.

Ahora bien, en un día no especificado del mismo mes, volvió a salir de Tarragona la corbeta Nuestra Señora de Montserrat, en esta ocasión directamente con destino a Veracruz. Es importante recordar que poco antes había sido enviada a Cádiz, por lo que no queda del todo claro si fueron viajes diferentes o si se trató de una escala. No obstante, todo parece indicar que, aunque no se han encontrado todos sus registros, la embarcación paró en Cádiz y de ahí partió a Veracruz. Esta explicación parece ser la más razonable, ya que se trata del mismo capitán y todo ocurrió en octubre. Aunque, debido a la distancia que hay entre Tarragona y Cádiz, es posible que hubiera ido y regresado; si consideramos el tiempo de carga y descarga más el papeleo, es casi seguro que simplemente hiciera una parada en Cádiz y que de ahí partiera hacia Veracruz, lugar en el cual entregó los «300 barrilles de aguardiente prueba de aceite» que cargaba.

En ese año, dos embarcaciones más salieron de Tarragona hacia Veracruz: una corbeta llamada La Rosalía o Santa Rosalía y el bergantín San Antonio Abad. Este último el 25 de noviembre, con «150 barriles de aguardiente prueba de aceite» que el capitán habría de entregar «a la orilla del muelle».[138] Es muy probable que esa nave llevara más productos, pero lo hasta aquí referido es la información que pude recuperar. Respecto a la primera embarcación hay más datos, como el hecho de que llevaba «448 barriles de aguardiente y 8 barriles de almendra»; que la nave la manejó un viejo conocido, el capitán Cenón Cabot, y que de esos 448 barriles de aguardiente, 298 iban por cuenta y riesgo de Pablo Miralda y los 150 restantes de los señores Tarres y Puig. Al respecto de las almendras, puedo decir que su carga de ocho barriles parece mínima, aunque, de acuerdo el documento, cada uno pesaba «un quintal castellano», que equivale a 368 kilos, lo que nos permite ver que su cantidad es considerable.

Es conveniente destacar que, aunque la Montserrat se cargó entre el 5 y el 22 de diciembre y los registros dicen puntualmente el contenido de la carga, el capitán, en estos registros, refiere ignorar los productos cargados y hace énfasis en que la carga se entregaría encima del muelle; lo cual, como hemos visto, era una manera eludir responsabilidades tanto legales como hacendarias.

Debo decir que, desde mi punto de vista, el envío de naves a partir de la segunda mitad del año ya nos habla de un fructífero comercio y, sobre todo, de un gran retorno, después de haber pasado por una guerra contra una de las potencias más grandes de la época. Veamos ahora lo sucedido al siguiente año.

136. Lista de contenido a bordo de la tartana San Antonio Abad, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 8.

137. *Ibidem*, f. 10.

138. Lista de contenido a bordo de la tartana San Antonio Abad, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 8.
Ibidem, foja 15.

Si bien es cierto que la guerra ocasionó conflictos en Tarragona, para este momento los acontecimientos históricos resultaron benéficos para el puerto, ya que la guerra se tornó más encarnizada y compleja en Barcelona, por el hecho de ser la capital. Esa fue la razón por la cual muchas personas comenzaron a migrar hacia pueblos más pequeños, lo que ocasionó que el comercio aumentara y se beneficiara con ello el puerto de Tarragona. Más adelante, como veremos, las cosas cambiarían radicalmente.

Tabla 6. Cargas registradas en el año 1808.

Nombre	Origen	Destino	Carga
Libernia	Tarragona	Cádiz	100 balas con 1000 resmas de papel blanco medio florete y 161 pipas de aguardiente prueba de Holanda
San Josep	Tarragona	Cádiz	180 pipas de aguardiente prueba de Holanda, 24 medias pipas del mismo, 46 pipas de aguardiente refinado, 8 medias pipas del mismo y 10 balas de papel blanco, haciendo un total de diez resmas
Nuestra Señora de Montserrat	Tarragona	Cádiz	53 pipas de aguardiente prueba de Holanda y 10 medias pipas de aguardiente de la misma calidad
San Juan Bautista	Tarragona	Cádiz	3 fardos con 80 docenas de estambre de colores, 28 piezas de hilo de algodón y estambre y 30 piezas de ligas de lo mismo
San Antonio Abad	Tarragona	Veracruz	100 barriles de aguardiente prueba de aceite de seis en pipa
San Antonio Abad	Tarragona	Veracruz	300 barriles de aguardiente
Nuestra Señora de Montserrat	Tarragona	Veracruz	300 barrilles de aguardiente prueba de aceite
La Rosalía	Tarragona	Veracruz	448 barriles de aguardiente y 8 barriles de almendra.
San Antonio Abad	Tarragona	Veracruz	150 barriles de aguardiente prueba de aceite

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas*, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, ff. 3, 5, 7, 8, 15

2. 1809: Más naves, más cargas

El año 1809 se puede considerar fructuoso para el comercio, porque en menos de medio año, de fines de julio a diciembre, se volvió a poner en marcha una máquina que estuvo pausada por cuatro años. Se puede hablar entonces de un resurgimiento del comercio tarraconense por el número de embarcaciones utilizadas y de productos traficados, pues se pasó de usar la fragata Guadalupe de la Paz para prácticamente todo a tener activas cinco naves, en las cuales se embarcarían a la Nueva España una mayor cantidad y variedad de productos.

La primera nave que salió hacia Veracruz fue el bergantín San Buenaventura, que se cargó el 31 de julio de 1809, con los siguientes productos enviados a los señores Serra y Solernau:

3 cajas con 54 docenas de pañuelos de seda,
2 docenas de pañuelos de seda y algodón,
5 docenas de pares de medias de algodón para mujer,
85 libras de seda para coser,

1,080 piezas de listonería de 40 varas la pieza, y
1 resma de papel florete.[139]

En la misma embarcación se envió a Joaquín del Castillo y Bustamante:

1 caja con 120 docenas de pañuelos de seda.[140]

Y, finalmente, a los señores Tarres y Puig se les hacían llegar «dos cajones conteniendo juntas 240 docenas de pañuelos de seda, venidos con guía de Manresa», productos que se cargaron el 11 de agosto de 1809.[141]

Es importante destacar, para entender los negocios tarraconenses, que en otro expediente se desglosaron algunos de los gastos que generó la carga del San Buenaventura. Así, lo primero que se hace es describir el documento, por lo que al principio podemos leer:

> Nota de los derechos de registro y demás satisfechos a la aduana de 35 tercios con 490 piezas platillas y 2 cajas con 240 docenas de pañuelos de seda con los demás gastos hasta cargadas a bordo del capitán Josep Palau, a saber. Tarragona, 26 de agosto de 1809.[142]

En el cuadro siguiente se puede observar el desglose de aquella nave:

Tabla 7. Cargas a bordo del bergantín San Buenaventura

Concepto	Cantidad
Por todos derechos de registro y reales las 490 piezas platillas	514 reales y 10 tomines
Por derechos de 2 cajas de pañuelos	72 reales
Por el derecho de puerto de todo lo dicho	127 reales 15 tomines
A la cofradía por el embarque al muelle	3 reales 14 tomines
Por la conducción del almacén a la aduana para el registro de los vistas y de esta al muelle	2 reales 50 tomines
Peones para cargar y descargar los carros	1 real 10 tomines
Guarda almacén en la recepción y entrega	6 reales 10 tomines
Guarda almacén de la aduana por sus derechos	3 reales 14 tomines
A los ministros del resguardo por gratificación	5 reales 12 tomines 6 maravedís
Por almacenaje y cuidar de su embarque	9 reales

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, foja 1

139. Lista de contenido a bordo del bergantín San Buenaventura, 1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, foja 1.

140. *Ibidem*, f. 2.

141. *Ibidem*, f. 8.

142. *Ibidem*, f. 7.

Esta información, además de que es muy interesante, resulta reveladora, porque nos permite comprender la cantidad de personas, gastos y trámites que eran necesarios cada vez que una nave salía de viaje. Antes de nada, considero que debió ser mucha la ganancia de los empresarios para atreverse a comerciar, pues, en caso contrario, ningún buen comerciante se arriesgaría y gastaría tanto, ya que los gastos eran eran elevados debido a los derechos del producto y por permanecer en el puerto, además del gasto por embarcar en el muelle, el costo de conducir las mercancías del almacén a la aduana y de ahí a donde estaba la nave, el costo de los estibadores, el precio del almacén y, por último, lo que cobraban los administradores de todos esos lugares.

Podemos ver entonces que era todo un lento proceso, pues entre que se movía el producto del almacén, se hacía el papeleo, se cargaba y se procedía al viaje, los meses pasaban y se generaban muchos gastos, los cuales debían compensarse con la venta de la carga y, por supuesto, generar una ganancia.

Este documento también resultó muy útil para mí, porque, además de confirmar algunas de mis ideas —como que muchas veces los mismos comerciantes tenían almacenes para evitar cargos—, también fue muy útil para respaldar con fuentes el proceso del comercio tarraconense.

> Los señores Fidel Moragas e hijo solicitan el permiso para el embarque de los géneros que van anotados a continuación sobre el bergantín nombrado *san Buenaventura*, su maestre don Josep Palau que tiene registro abierto para Veracruz y en su efecto poder correr la correspondiente hoja de despacho de registro:
>
> Un cajón conteniendo 12 piezas fardas de seda de tiro juntas 517 varas, venido con guía de Manresa, de 27 de julio, número 285.
>
> Dos cajones conteniendo 97 piezas blondas de seda, negras de tiro juntas, 1036 varas. Venido con guía de Piera de 22 de julio último y sin número.
>
> Tarragona, 05 de agosto de 1809
>
> Con poder de los señores Fidel Moragas e hijo. Antonio Ferrés.[143]

Este breve texto nos permite comprender algunas otras cosas interesantes de la carga del San Buenaventura, como el hecho de que llevara seda cuando en el Camp de Tarragona no había tal producción. Así, lo más probable es que los mercaderes la llevaban de Manresa y Piera, ciudades que pertenecen hasta nuestros días a la provincia de Barcelona, donde aquella industria estaba en actividad.

Otro punto interesante del documento referido es que la persona que lo firmó, el señor Antonio Ferrés, lo hizo como apoderado del comerciante Fidel Moragas y de su hijo. Este hecho es muy importante, pues nos permite ver que los empresarios rara vez firmaban los contratos, aunque en la negociación aparecieran sus nombres. En realidad, en esos documentos siempre se decía a quién pertenecía la carga, se enlistaban los productos y se daba razón de los destinatarios, pero eran los apoderados los que se comprometían con su firma a la entrega de las mercancías.

Parece ser que la última carga del San Buenaventura ocurrió el 8 de agosto y consistió en un cajón con 12 piezas de sayas y 97 piezas de seda negra. La fecha me parece interesante, porque ese mismo día, en la corbeta La Serrana, se cargaron:

> 400 barriles de 6 en pipa de aguardiente,
> 13 fardos con 130 piezas brabantes blancos,
> 4 fardos con 280 piezas bretañas contrahechas,
> 2 tercios con 110 bretañas legítimas,
> 2 tercios con 110 piezas bretañas legítimas,
> 21 tercios con 294 piezas platilla.

Es interesante observar que en un mismo día se hayan cargado dos embarcaciones, ya que la práctica era enviar una nueva expedición hasta la conclusión de la anterior. Esto podría ser una consecuencia más de la guerra, porque las cargas estuvieron aguardando cuatro años y era necesario sacarlas lo más pronto posible para evitar perder más capital.

143. *Ibidem*, f. 7.

Por otra parte, no tenemos registro de otras expediciones mercantes hasta el 17 de octubre, cuando la polacra Divina Pastora salió de Tarragona con una carga de pañuelos de seda «que pesaron 82 libras»[144] y cuyo destinatario era Joaquín del Castillo y Bustamante, un viejo conocido a quien también le enviaron «40 barriles de grano almendra de la esperanza».[145] Además de eso, le enviaron a la compañía de los señores Serra y Solernau diferentes textiles, entre los que se encontraban «148 docenas de medias de algodón para mujer» y «50 docenas para hombre»,[146] es decir, más de 2000 piezas. También se enviaron «100 docenas de pañuelos de seda» que, según consta en el escrito, pesaban en total «80 libras». Consta, además, que en la misma nave se enviaron «37 piezas de indianas»,[147] pero a diferentes destinatarios, como los señores Canaleta, San Pedro y compañía.

Ahora bien, en esa embarcación se mandó a los señores señores Serra y Solernau una de las cargas más grandes hasta ese momento, cuyos detalles veremos en el siguiente cuadro:

Tabla 8. Cargamento de la polacra Divina Pastora

Producto	Cantidad	Total
Brabantes blancos	130 piezas	4438 varas
Bretañas contrahechas	212 piezas	1696 varas
Bretañas legítimas estrechas	292 piezas	2336 varas
Bretañas legítimas anchas	197 piezas	1576 varas
Platillas	252 piezas	9576 varas
Papel blanco	175 balones, 10 resmas c/u	1750 resmas
Grano de almendra de la esperanza	100 barriles	100 quintales castellanos
Pañuelos de seda	7 cajas	840 docenas

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, foja 1

Como podemos observar, en la carga se encuentran algunos productos ya referidos, como los pañuelos de seda, el papel o las almendras de la esperanza; aunque llama la atención la cantidad del flete, pues en el caso del papel se enviaron 1750 resmas. Si tomamos en cuenta que una resma equivale a 500 hojas de papel, estamos hablando de 875 000 hojas, lo que la convierte en una de las cargas más grandes de ese producto. Cosa similar se puede observar en los pañuelos y las almendras. Es interesante que en la carga haya productos no considerados en otras expediciones, como los «bramantes blancos», un tipo de tela lisa y hecha de algodón, utilizada para confeccionar diferentes tipos de ropa o las bretañas, una tela a cuadros.

Solo cinco días más tarde, el 23 de octubre, partió la polacra nombrada El Espíritu Santo con «1 cajón con 40 docenas de pañuelos de seda»,[148] con un peso total de 35 libras castellanas, para entregar a don Feliu Soler Oriach. Resulta curioso que, poco menos de un mes después, le enviaran otra carga igual a la

144. Lista de contenido a bordo de la polacra Divina Pastora,1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, foja 1.

145. *Ibidem,* f. 2.

146. *Ibidem,* f. 14.

147. *Ibidem*, f. 15.

148. Lista de contenido a bordo de la polacra El Espíritu Santo,1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, foja 4.

misma persona, pero ahora a bordo de la nave La Rosa,[149] que llevó otros productos a los comerciantes veracruzanos Francisco Solernau y Valles y Francisco Antonio La Torre. Al primero le enviaron «20 barriles de grano de almendra de la esperanza»; y, al segundo, «1 cajón con 960 piezas de listonería de hilo de seda, que pasan 120 libras y 10 piezas de cordón de seda»; es decir, productos de mercería, que hasta el momento habíamos visto muy poco.

En esa misma polacra se le enviaron a los señores Tarres y Puig «1 cajón con 12 piezas de sayas de seda negra y 2 cajones con 92 piezas blandas de seda»;[150] y se destinaron a la compañía Serra y Solernau «4 cajas de acero»,[151] que pesaron 3 arrobas castellanas, unos 34 kilos, aproximadamente.

En ese mismo expediente figura otra nave, cuyo tipo no se especifica, pero sabemos que la llamaban Santa María, su maestre era Bonaventura Prats y llevaba «1 cajón con 41 docenas de pañuelos de seda»[152] y «2 cajones con 73 docenas de pañuelos de seda, trece libras de seda para coser, 1140 paquetes de listonería de seda de 40 varas la pieza, 16 docenas de pares de medias de algodón para mujer». Según consta en otro expediente, en esa nave llevaron también 12 barriles de aguardiente prueba de aceite de peso de 60 **arrobas**.[153]

Ahora bien, todo lo que enviaban debía de tener un precio y en los documentos del Archivo de Tarragona quedó constancia de que a bordo de la corbeta La Serrana habían llegado las ganancias de la expedición mercante. Los beneficios que tuvieron aquellos comerciantes en diciembre de 1809 fueron de «5874 pesos fuertes y 1/8 reales en plata fuerte».[154]

Tabla 9. Desglose de la cantidad de plata a bordo de la corbeta La Serrana, con los nombres de las personas a las que iba dirigida

Destinatario	Origen	Cantidad
Don Leodegario Ferra	Manresa	1000 pesos fuertes
Don Juan y Mariano Solernau	Manresa	500 pesos fuertes
Josep Fontanellas	Manresa	447 pesos fuertes, 7 reales en plata
Juan de Brugada	Murviedro	800 pesos fuertes
Don Manuel Aragonés	Manresa	300 pesos fuertes
No se indica	No se especifica	1326 pesos fuertes 4 y 1/8 reales en plata
No se indica	No se especifica	500 pesos fuertes

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 3552, foja 11

Algo destacable de este viaje es que la plata llegó, por primera vez, directamente a Tarragona, pues como hemos visto, el circulante solía llegar primero a Cádiz o a Barcelona, desde donde se distribuía a otras regiones del reino. Además de la plata, sabemos que llegaron a Tarragona en la corbeta Monserrat

149. Lista de contenido a bordo del barco La Rosa, 1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, foja 5.

150. *Ibidem*, f. 10.

151. *Ibidem*, f. 11.

152. Lista de contenido a bordo del barco Santa María, 1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, foja 13.

153. *Ibidem*, f. 3.

154. Lista de contenido a bordo de la corbeta Serrana, 1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 3552, foja 11.

100 tercios de cacao de Caracas, enviados por Miralda y compañía, lo cual es una muestra de la diversidad de contactos que tuvieron aquellos comerciantes catalanes.[155]

Finalmente, en la corbeta La Rosa se cargaron cuatro cajas de acero, que pesaron juntas 10 quintales 3 arrobas, y procedían de Mahón,[156] puerto de las Islas Baleares, con el que también se comerciaba desde el Camp de Tarragona. Ese año debió ser uno de los más fructíferos para aquellos empresarios que por vez primera vieron llegar la plata novohispana, lo cual es un indicador de su crecimiento comercial.

3. El último gran año

Llegamos así a 1810, año en el cual las cargas comenzaron a variar debido al aumento del comercio de textiles y la notable reducción del de aguardientes o frutos secos. Sin embargo, estos intercambios pronto llegaron a su fin como resultado de la guerra de Independencia en la Nueva España y la guerra del Francés en Cataluña.

En ese último año de actividades, la primera nave que zarpó fue la Santa Teresa de Jesús, la cual salió del puerto tarraconense el 25 de enero de 1810. Se trata de una embarcación que hasta entonces no se había mencionado y cuyo capitán y destinatario se desconocen. En la siguiente tabla se describen los detalles:

Tabla 10. Carga que condujo la embarcación Santa Teresa de Jesús

Carga	Pago	Por cuenta y riesgo de	Destinatario
120 docenas de pañuelos de seda	12 duros por el transporte de la carga (al capitán Anastasio Griva)	Ramón Brunet	Joaquín del Castillo y Bustamante

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 3552, foja 1

Cabe aclarar que el pago de los 12 duros de plata solo incluía el transporte de la carga, pues la introducción de la mercancía corría por cuenta del cargador.

Por otro lado, el 31 de enero partió la conocida nave Santa Rosalía,[157] con destino a Veracruz, con la siguiente carga:

Tabla 11. Carga que condujo la embarcación Santa Rosalía

Cantidad	Producto	Destinatario	Por cuenta y riesgo de
2 cajones con 39 docenas	Pañuelos de seda	Compañía Soler y Oriach	Manuel Aragonés
4	Pañuelos de algodón	Compañía Soler y Oriach	Manuel Aragonés
1370 cajas	Terciopelos de seda	Compañía Soler y Oriach	Manuel Aragonés
29 cajas	Cinta de riso de seda	Compañía Soler y Oriach	Manuel Aragonés

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas*, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 3

155. Lista de contenido a bordo del barco Santa Teresa de Jesús,1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 3552, foja 12.

156. *Ibidem*, f. 11.

157. Lista de contenido a bordo del barco Santa Rosalía, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 3.

Este cargamento me llamó la atención por la enorme cantidad de productos; cuya demanda, evidentemente, era elevada en el virreinato. También cabe destacar que el capitán Cenón Cabot firmó y rubricó el documento y escribió al margen: «Ignoro lo contenido y entrego a la orilla del muelle». Como podemos observar cotejando las fechas, una vez concluida la guerra contra Inglaterra, llegó a su fin la comenda y los encargados de las naves solo se responsabilizaban ya por la entrega de la mercancía.

Otro hecho importante es que hubo diversas salidas simultáneas, como la fragata Preciosa Catalana,[158] que partió también el 7 de febrero con una carga similar:

Tabla 12. Carga que condujo la embarcación Preciosa Catalana

Cantidad[159]	Producto
2 cajones con 40 docenas	Pañuelos de seda
15 mil varas	De listonería
1500 varas	Cinta labrada
19 docenas	Pañuelos de seda

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 10

O la polacra San Antonio, que abandonó el puerto de Tarragona unos meses después, entre el 30 de abril y el 3 de mayo de 1810, con: [160]

Tabla 13. Carga que condujo la embarcación San Antonio

Cantidad	Producto	Peso[161]
2 cajones con 44 docenas	Pañuelos de seda	32 arrobas
35 docenas	Pañuelos de seda	25 arrobas
1 cajón con 120 docenas	Pañuelos de seda	No se especifica

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, , 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 7

Como hemos visto, la razón de diferenciarlos tal vez se debía a su calidad. Se sabe que el destinatario del «Cajón con 120 docenas de pañuelos de seda»[162] fue Joaquín del Castillo.

Debido al número de embarcaciones y a lo constante de sus salidas, opté por sintetizar la información en la siguiente tabla:

Tabla 14. Productos que arribaron al puerto de Veracruz desde Tarragona en 1810

158. Lista de contenido a bordo del barco *Preciosa Catalana*, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 10.

159. Una conversión aproximada sería la siguiente: 480 pañuelos, 12 000 metros de listonería, 1200 metros de cinta labrada y otros 228 pañuelos de seda.

160. Lista de contenido a bordo de la polacra San Antonio, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, , 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 7.

161. Es decir, casi 645 kilos solo en pañuelos, esto es solamente aproximado.

162. Lista de contenido a bordo de la polacra San Matías, 1810, f. 8.

Nombre y tipo de la nave	Fecha	Carga	Encargado	Destinatario
El Redentor (Bergantín)	25 de mayo de 1810	2 cajones de sedería, 28 libras de seda de coser, 44 docenas de pañuelos, 5000 varas de listonería.[163]	Francisco Rodés	No se indica
Atrevida (Fragata)	30 de mayo de 1810	39 docenas de pañuelos de seda y 30 docenas más de lo mismo[164]	Josep Marge	No se indica
La Concepción (Bergantín)	24 de septiembre de 1810	124 docenas de pañuelos de seda y 125 docenas más de lo mismo[165]	No se indica	Joaquín del Castillo y Bustamante
San Antonio Abad (Bergantín)	2 de diciembre de 1810	53 docenas de pañuelos de seda y 304 cajas de listonería[166]	No se indica	Señores Feliu Soler y Oriach
Nuestra señora de Montserrat (Corbeta)	31 de diciembre	54 docenas de pañuelos, 800 varas de listonería, todo de peso de 40 libras[167]	No se indica	No se indica
Divina Pastora (Polacra)	31 de diciembre	52 pañuelos, 2560 varas de listonería y 4 libras de seda de coser, todo de peso 42 libras de seda	No se indica	No se indica

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas*, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, ,3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, ff 9, 13,14 y 15

De lo anterior se puede observar que entre la salida de las naves El Redentor y La Atrevida pasó muy poco tiempo. Esto nos indica la capacidad de producción de Cataluña, ya que, debido a la guerra, muchos de los comerciantes de Barcelona enviaban sus productos hacia Tarragona para poder darles salida, pues no comerciar no era una opción. Esto también indica que el puerto de Tarragona ya tenía tanto las condiciones como el espacio suficientes para que varias naves estuvieran ancladas y no tuvieran problemas en el momento de hacerse a la mar.

Sobre la embarcación Nuestra señora de Montserrat, llama la atención su carga, sobre todo las 800 varas de cintas, que en medidas actuales representarían más de 2000 metros. Se trata de una enorme cantidad, que seguramente se utilizó para fabricar prendas de vestir. Así, es posible inferir que, por aquellos años, no cualquiera pudiera darse el lujo de comprar ese tipo de tejidos, puesto que eran costosos y representaban un mercado limitado, de ahí que fueran tales las cantidades enviadas.

Un par de observaciones generales más a las que se puede llegar es que en aquel año básicamente se enviaron textiles y que la seda fue un producto sumamente recurrente; además, cabe notar que el aguardiente fue el gran faltante en ese periodo, algo sorprendente, porque era el producto catalán por excelen-

163. Lista de contenido a bordo del barco El Redentor, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, ,3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 9.

164. Lista de contenido a bordo de la fragata Atrevida, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 13.

165. Lista de contenido a bordo del barco La Divina Pastora, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 15.

166. Lista de contenido a bordo del barco San Antonio, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 14.

167. Lista de contenido a bordo del barco La Divina Pastora, 1810, f. 15.

cia y que no se enviara es muy extraño. Muy probablemente, esto tuvo que ver con los conflictos que se estaban suscitando en este territorio y que repercutieron en muchos ámbitos.

Con respecto a las naves que volvieron a Tarragona, en los documentos del archivo de esa ciudad constan dos. La primera fue una embarcación que trajo el pago de lo enviado el año anterior, lo que se puede inferir por el nombre de la nave y de su capitán; se trata de la polacra La divina pastora, bajo las órdenes de Pablo López, que llegó el 22 de marzo con 702 pesos de plata,[168] pago que seguramente correspondería a lo que enviaron el año anterior, el 17 de octubre.

En aquel año también regresó a Tarragona la polacra La Rosalía[169] con «72 tercios de azúcar mexicana, mitad blanca y mitad quebrada, con peso de 550 arrobas netas», que el capitán Cenón Cabot condujo desde Veracruz, arribando un 6 de julio. Esa carga le fue encomendada por Joaquín del Castillo, por cuenta y riesgo de don Ramón Brunet; pero eso no fue todo. Según consta en el registro, la mencionada nave llegó también con 224 pesos y 6 ½ reales en plata doble[170] que enviaron como pago de lo enviado meses atrás. Esa cantidad la mandaron los señores Serra y Solernau para entregarla a Fidel Moragas.

En la siguiente tabla se sintetizan los registros de las embarcaciones referidas:

Tabla 15. Naves que llegaron a Tarragona desde Veracruz en 1810

Nave	Fecha	Carga	Encargado	Remitente	Destinatario
La Divina Pastora	22 de marzo de 1810	702 pesos de plata	Pablo López	No se indica	No se indica
La Rosalía	6 de julio de 1810	72 tercios de azúcar mexicana, mitad blanca y mitad quebrada, con peso de 550 arrobas netas.	Cenón Cabot	Joaquín del Castillo, por cuenta y riesgo de don Ramón Brunet	Fidel Moragas
La Rosalía	6 de julio de 1810	224 pesos y 6 ½ reales en plata doble	Cenón Cabot	Señores Serra y Solernau	Fidel Moragas

Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, ff. 12 y 15

Un dato destacable es que el capitán exigió que el pago por su trabajo fuera «en plata efectiva, metálica y sonante y no en papel moneda». Esta es una nota por demás curiosa, pero también significativa, por el hecho de que la plata tenía mayor peso y que era difícil que perdiera su valor, al contrario del papel moneda que, además, solo se aceptaba en algunos lugares.

Como vimos, fue un año en el que las cargas fueron significativas y sobre todo, constantes, fue también un año convulso y, pese a ello, el comercio siguió fluyendo. Veamos ahora lo que sucedió más tarde y por qué 1810 fue el último gran año.

168. *Ibidem*, f. 6.

169. Lista de contenido a bordo del barco La Rosalía, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 12.

170. *bidem,* f. 13.

D. Hasta que llegaron los franceses

1. La guerra en Tarragona

Como hemos revisado, en 1808 comenzó la invasión francesa en toda la península ibérica y, a pesar del avance de la guerra, esta se había concentrado en las ciudades más grandes, como Barcelona.[171] Esa fue la razón por la cual las personas, temerosas de perder la vida, comenzaron a refugiarse en localidades más pequeñas que, además, estaban fortificadas. Uno de esos lugares fue Tarragona, [172] por lo cual, entre 1808 y 1810, aumentó la población y, a su vez, el intercambio comercial. Entre 1811 y 1814, cuando los enfrentamientos ya se dan en Tarragona, se observa la consecuente disminución del comercio y de la población.[173]

Conviene decir que Tarragona fue invadida por los franceses en 1811, lo que causó grandes devastaciones en todo el territorio. Aquellos acontecimientos fueron tan importantes en la historia tarraconense que, en la actualidad, existe en la Rambla Nova un monumento que rememora lo vivido. Esta ciudad definitivamente padeció tanto como otras, aunque quizás los acontecimientos no se han difundido lo suficiente. En la figura 12 se puede observar un grabado de lo caótica que fue la entrada de los franceses en Tarragona. Cabe destacar que la entrada fue por mar, por lo que las embarcaciones son un elemento importante en la imagen.



Figura 12. Entrada de los franceses en Tarragona**.** Fuente: Ballester Baiges Lluis, «Paràlisi de l'activitat comercial i èxode de la població de Tarragona durant la guerra del francés», Kesse, 44, diciembre 2010, p. 15

171. Ballester Baiges Lluis, «Paràlisi de l'activitat comercial i èxode de la població de Tarragona durant la guerra del francés», *Kesse,* 44, diciembre 2010, p. 10. Ver también Murillo Galimany, Francesc. «El setge de Tarragona de 1811», en Marrugat Cuyas, Ramón, *Tarragona y la guerra del Francés*, Tarragona, 2014, pp. 121-152 y Junkert, Manuel, *La crisi durant la guerra del Frances (1808-1814),* Tarragona, 2016.

172. Gonzalo, Anes, *El antiguo régimen: Los borbones*, tomo III, Madrid, Alianza Editorial/Alfaguara, segunda edición, 1976, p. 234.

173. Ballester Baiges Lluis, «Paràlisi de l'activitat comercial…», op.cit., p. 10.

2. Los últimos momentos

Por los motivos referidos, 1811 fue un año complicado para el comercio y, aun así, algunas naves regresaban con pagos de las cargas enviadas el año anterior. Ejemplo de ello fueron el bergantín El Deseado, que volvió con 1000 pesos de plata fuerte;[174] la goleta Fermina, que regresó de la Nueva España con «1 sobornal de grana, encuerado, enguargochado y liado, marcado y numerado,[175] el cual tuvo un peso de siete arrobas en bruto»;[176] el bergantín La Concepción, a cargo de Ramón Brunet, que regresó con una carga similar, con la única diferencia de que su grana era «fina».[177] Es importante señalar que, en los registros archivísticos, es la primera vez que se menciona la grana cochinilla. No está de más recordar que la cochinilla fue un producto muy característico de la Nueva España y muy importante en la industria textil para el teñido.

Ahora bien, respecto a las cargas que salieron hacia Veracruz, nos encontramos solamente con dos embarcaciones: la primera, la polacra La Divina Pastora, que salió con «10 pipas de vino tinto de la montaña, llenas hasta el tapón, de cuatro cargas cada una, 10 barriles de seis en pipa de vino blanco, 9 "anclota" de doce en pipa de vino blanco, todo lleno hasta el tapón»; la segunda, el bergantín Quimet, con «1 cajón conteniendo 57 docenas de pañuelos de seda y otro cajón con 20 docenas de pañuelos de seda».

Habiendo revisado las cargas comerciales de 1811, decidí poner límite a mi investigación, porque cuando la guerra se volvió encarnizada lo importante era salvar la vida y poco importaba seguir enviando productos. Además, los registros se detuvieron en ese año probablemente debido a la guerra de independencia en la Nueva España.

3. Puertos catalanes que se beneficiaron de la crisis

A diferencia de lo que pasó en 1808, cuando la guerra resultó beneficiosa para Tarragona, en 1811 la lucha contra los franceses ocasionó que el comercio entrara en crisis y que se dejaran de enviar productos a través del puerto de la ciudad.

Como sabemos, lo que puede ser difícil para un sitio puede ser bueno para otro; y eso sucedió aquel año, pues otras urbes que habían quedado relegadas a un segundo plano durante la época de prosperidad del comercio en Tarragona se vieron beneficiadas. De esta manera, cuando los comerciantes ya no pudieron tener actividad en Tarragona, encontraron alternativas en puertos como el de Salou, Vilanova i la Geltrú, Torredembarra, Cambrils e incluso Altafulla, que recuperaron la actividad que ya habían tenido en tiempos no muy lejanos.

Lo anterior pude observarlo de manera directa en los diferentes archivos consultados, sobre todo en el Archivo Histórico de Tarragona, pues en los documentos de aquel año desaparecen los registros desde el puerto de Tarragona y, en cambio, se aprecian las salidas desde esos otros. Esto nos habla de la habilidad de los comerciantes del corregimiento para los negocios y para adaptarse a las circunstancias.

174. Lista de contenido a bordo del barco El Deseado, 1811, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1508, foja 1.

175. Esta descripción nos indica que era un producto especial y frágil, pues tantas medidas solo se pueden tomar si el interior puede sufrir daños. Además, dicen que iba numerado; nuevamente, una medida de precaución, esto lo destaco porque en ningún otro documento lo informan.

176. Lista de contenido a bordo del barco La Fermina, 1811, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1508, foja 6.

177. Lista de contenido a bordo del bergantín Concepción, 1811, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1508, foja 7.

Capítulo III. Las personas detrás del comercio: estudios de caso

Los sistemas de relaciones […]
fortalecieron y consolidaron negocios e instituciones mercantiles,
dieron cohesión a los grupos familiares y corporativos,
además de favorecer la integración del imperio.

Guillermina del Valle Pavón y Antonio Ibarra

A. Desde Cataluña

1. La compañía Carrau y Vila

El caso de esta compañía propiedad de los señores Vila y Carrau es sumamente interesante debido a que la información proviene de las licencias de embarque de cuatro personas: Luis Riera, Pablo Roset i Bavi, Damián Miquel i Vila, y Esteban Plana Casanovas.

Uno de los propietarios fue un hombre aparentemente llamado Josep Carrau, quien es mencionado en la licencia de embarque de Luis Riera, del 27 de febrero de 1802. En ese documento se refiere que Riera quería llegar cuanto antes a la Nueva España, ya que Josep Carrau tenía «casa y tienda de varios géneros mercantiles en la ciudad de Veracruz» y le había ofrecido a Riera que «se ocupara de su administración y giro», con cuya colocación esperaba «favorables consecuencias».[178] Esta situación es bastante reveladora: a Riera le están ofreciendo un puesto de confianza, por lo que podemos asumir que conocía a Josep Carrau o que al menos tenía algún contacto con él.

En ese mismo manuscrito, líneas más adelante, se refiere que el empresario Carrau tenía «un arraigado comercio con tienda pública y corriente de varios géneros y mercaderías mercantiles en la ciudad de Veracruz», lo cual, de acuerdo con los testigos, era «verdad público y notorio».[179] Estos testimonios nos confirman las actividades de Carrau en las Indias y su necesidad de un administrador de confianza.[180]

Lo más interesante del caso es que en el documento se dice que Carrau era «natural de la villa de Torredembarra», jurisdicción de Tarragona.[181] En consecuencia, estamos hablando de un tarraconense más que ya estaba establecido en Veracruz para 1802, aunque por desgracia no encontré más noticias. Tal vez una revisión en los archivos parroquiales de Tarragona pueda darnos alguna información adicional, pero esa es una tarea que nos reservaremos para otro momento.

Al respecto del señor Carrau existe un detalle curioso que podría confundirnos: su nombre se registra en algunos documentos como Josep Carrau y en otros como Salvador Carrau, por lo cual es muy probable que, de acuerdo con las costumbres de la época, aunque su nombre completo haya sido Josep Salvador Carrau, en algunos contratos se haya puesto solo un nombre de manera indistinta. De esta manera, nosotros, para evitar confusiones, en adelante nos referiremos al empresario con su nombre completo, para no confundirlo con su socio que se llamaba Josep Vila.

Ahora bien, en la licencia de embarque de Damián Miquel i Vila, oriundo de Barcelona, datada el 21 de diciembre de 1802, se dice que:

178. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Luis Riera, Barcelona, 27 de febrero de 1802, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2125B, expediente 52, foja 4.

179. *Ibidem*, f. 5

180. *Ibidem* f. 6

181. *Ibidem*, f. 5

> su tío Josep Vila y Barrera, comerciante de esta misma ciudad, tiene establecida casa de comercio de muchos años a esta parte en la ciudad de Veracruz, de sociedad con Salvador Carrau, actual administrador de ella, y como necesitan aumentar ahí de sujetos para ayudar en las operaciones de aquel arraigado, me ha nombrado dicho mi tío para otro de ellos a fin que con la mayor brevedad me transfieran en aquel destino para la ocupación importante que me ha conferido.[182]

Esta información nos permite observar que Damián Miquel era de Barcelona, por lo que su tío, de acuerdo con ese testimonio, también debió serlo; sin embargo, ya hemos visto el testimonio de Luis Riera, en el cual se refiere que Josep Salvador Carrau habría nacido en Torredembarra. Por ello, resulta curioso que en los registros se diga que la compañía estaba establecida en Barcelona y que a uno de los socios se le oculte su origen tarraconense. Esto podría explicarse por el interés de los comerciantes de presentarse como originarios de una ciudad importante y no de una pequeña villa.

Respecto a Miquel Vila, su licencia nos permite comprender que esta compañía se encontraba bien establecida y era lo suficientemente importante, pues uno de los testigos, Narciso Vila —estante en Veracruz, de 31 años—, dijo que por todos era conocido que existía esa sociedad y que efectivamente requerían aumentar sujetos necesarios para su «arraigado comercio».[183] Además, refirió que Josep Vila necesitaba a su sobrino Miquel Vila, «para que pase a dicha casa de Veracruz a fin de ayudar a su expresado socio Carrau en las operaciones de aquel comercio».[184] En palabras más simples, Josep Vila necesitaba un familiar que tuviera presencia en las Indias.

Un testigo más de las actividades de dichos socios fue Pablo Roset i Bavi, natural de Barcelona, quien también solicitó ir a Veracruz, «a fin de establecerse en la casa de comercio bajo el nombre de Carrau y Vila».[185] Este sujeto hizo su solicitud en el año 1790, por lo cual podemos asumir que, si para ese año ya estaba establecida la casa de comercio, dicha compañía debió haber sido fundada años atrás.

Finalmente, un cuarto comerciante, que al parecer también fue llamado por Carrau y Vila, fue Esteban Plana i Casanovas,[186] del municipio de Gerona; así, cuatro de seis personas relacionadas con la casa comercial eran de la Barcelona y dos de Tarragona.

Como pudimos observar en el capítulo anterior, esta compañía mantuvo importantes relaciones con la familia Moragas, puesto que solían intercambiar productos y servicios. Estas actividades comerciales dejaron evidencias documentales en Veracruz, como lo es el caso de la nao Santa Teresa, que salió de Barcelona en el año 1804. Esa embarcación, a pesar de que no salió de Tarragona, llevaba los productos distintivos de compañía Carrau y Vila. Los fascinante del caso es que esta información la encontré en el Archivo General de la Nación de México,[187] lo que me permitió seguir las huellas de la compañía y corroborar su presencia en la Nueva España.

De esta manera, para dar fin a este apartado, he considero conveniente presentar la siguiente tabla con los datos comerciales de la embarcación Santa Teresa, los cuales nos permitirán observar la variedad de productos con que comerciaban aquellos empresarios.

182. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Damián Miquel i Vila, Aranjuez, 11 de enero de 1803, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2129, expediente 64, foja 6.

183. *Ibidem*, ff. 7 y 8.

184. *Idem*.

185. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Pablo Roset i Bavi, 02 de junio de 1790, Archivo General de Indias (AGI), España, *México,* 2494, expediente 60, foja 1.

186. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Esteban Plana y Casanovas, 31 de octubre de 1805, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2138, expediente 30, foja 1.

187. Cargamento de Tarragona y Barcelona que llegó a Veracruz en la fragata Santa Teresa de Jesús, 22 de marzo de 1804, México, Archivo General de la Nación (AGN), *Instituciones Coloniales*, Indiferente Virreinal, Marina, caja 6042, expediente 009, 114 fojas.

Tabla 16. Cargas registradas en la fragata Santa Teresa, que partió de Barcelona a Veracruz en 1804

Nombre (por cuenta y riesgo)	Origen	Destinatario	Carga	Observaciones
José Miquel i Vila	Barcelona	Señores Bosch y Vila de Veracruz	50 barriles de aguardiente prueba de aceite que componen 240 arrobas, fábrica del país	Firma don Miquel i Vila
José Miquel i Vila, Ramón Sunroca	Barcelona	Señores Vila y Bosch	1 cajoncito con lo siguiente: 12 pares de botas finas de fábrica del país	Firma don Miquel i Vila
José Miquel i Vila	Barcelona	Señores Vila y Bosch	1 baúl que contiene lo siguiente: 9 docenas medias de seda de primera calidad, 6 bolsas de seda, 6 gorros de algodón, 10 docenas pares de medias de algodón, 12 pantalones de algodón, todo fabricado del país	Firma don Miquel i Vila
José Miguel i Vila	Barcelona	Ramón Sunroca	1 cajoncito con lo siguiente: 12 pares de botas finas elásticas fábrica del país	Firma don Miquel i Vila
Josep Vila y Co.	Barcelona	Señores Carrau y Vila	2 tercios de indianillas finas con 60 piezas de tiro juntas 1350 varas 4 tercios medias de algodón fábrica del país 2 tercios de indianas con 60 piezas	Ninguna
Jaime Sendra	Barcelona	Carrau y Vila	2 tercios con 61 piezas indianillas Medias de algodón del país	Ninguna
Miquel Alegre e hijo	Barcelona	José Antonio de Bárcenas	300 barriles con 1400 arrobas aguardiente prueba de aceite	Ninguna
Josep Vila y Co.	Barcelona	Carrau y Vila	1 cajón con una docena de pañuelos de seda	Ninguna

Fuente: Archivo General de la Nación (AGN), *Instituciones Coloniales*, Indiferente Virreinal, Marina, caja 6042, expediente 009

Desde mi punto de vista, lo que he referido acerca de la compañía de Carrau y Vila es una modesta aportación a la historia del comercio catalán con la Nueva España, pues hasta ahora no hay publicación alguna que dé cuenta de ella, por lo cual otra tarea pendiente será ahondar más en este caso. En la siguiente página se puede observar una foja del expediente de solicitud de embarque de Pablo Roset i Bavi, uno de los documentos que me proporcionó información sobre las actividades mercantiles de la compañía.

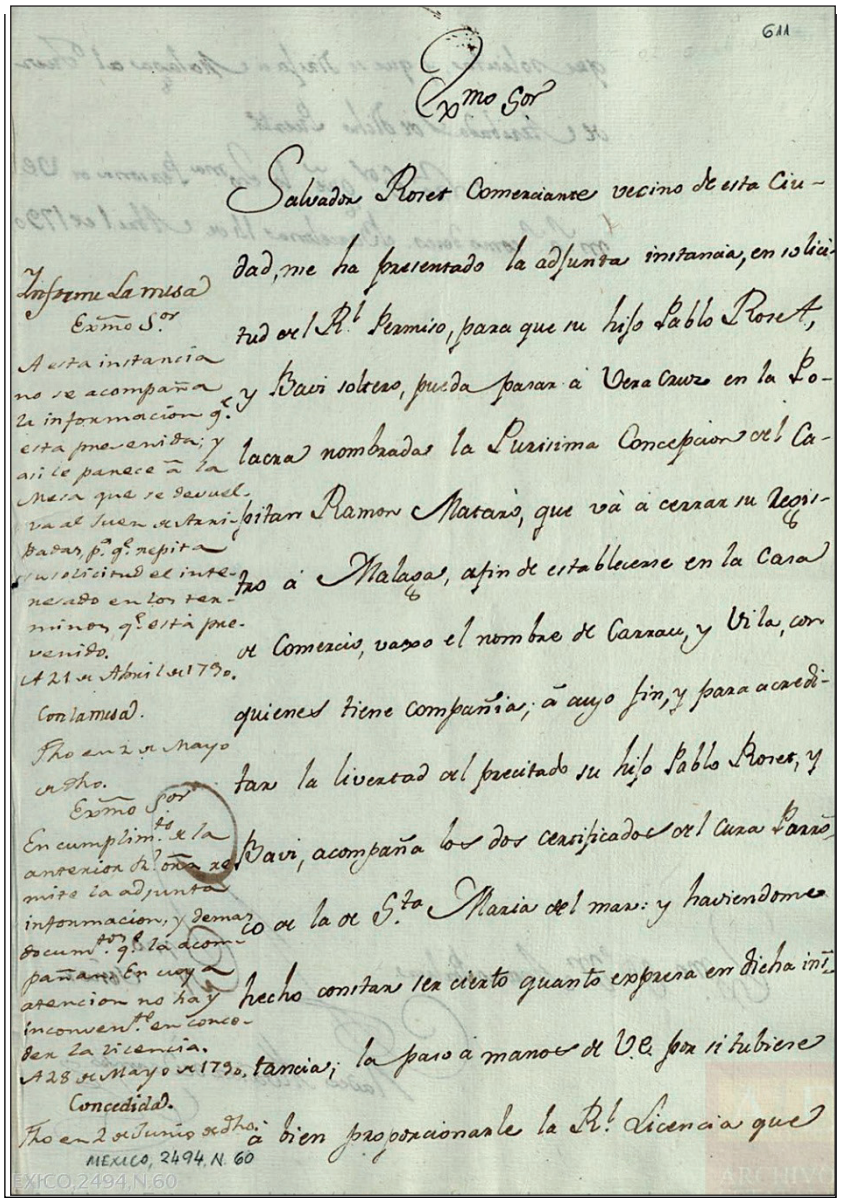


Figura 13. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Pablo Roset i Bavi.
Fuente: Archivo General de Indias (AGI), España, *México,* 2494, expediente 60, hoja 1

2. La compañía Serrat y Sagistrà

Al analizar la compañía Serrat y Sagistrà nos encontramos con una situación que nos permite observar la importancia de los vínculos para que el comercio fluyera, pues cuando esta sociedad se conformó se le informó al comerciante vallense Fidel Moragas. Así, una vez constituida, los socios agradecidos le escribieron:

> Muy señor nuestro: Tenemos el honor de participar a usted la sociedad que hemos formado en esta ciudad bajo la denominación de viuda de Villardell, hijo y Sagistrà, de que se servirá tomar nota para honrarla en las ocasiones que ocurran para […] valerse de su favor.[188]

188. Expediente relacionado con la compañía Serrat y Sagistrà, 1795-1805, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, Sig. 3462 foja 1. En la figura 15 se puede ver una fotografía del documento referido.

El documento en el cual se explica todo lo anterior está fechado el 19 de marzo de 1795 y en él se destaca que en un primer momento esa compañía se estableció en Cádiz. No obstante, el 22 de junio de 1802, los responsables le informaron al señor Moragas el término del acuerdo de seis años, pues el establecimiento se había mudado a Veracruz bajo el mismo nombre.[189]

Es decir, como observamos en los capítulos anteriores, los catalanes solían establecerse primero en Cádiz y, a partir de ahí, se distribuían y continuaban con sus actividades comerciales, que eran más provechosas con las Indias que con la Península. Aunado a lo anterior, quisiera destacar un fragmento del documento que nos permite observar esas relaciones y compromisos entre comerciantes:

> La proporción de los fondos cuantiosos, me hace prometer que usted me honrará con sus órdenes, persuadido de la seguridad de sus intereses y de la actividad de mi desempeño, en cuyo supuesto espero merecer la amistad y confianza de usted.

Es decir, Sagistrà nos está indicando cómo desarrolló la empresa; y eso nos permite observar las redes mercantiles de aquellos años que le permitieron los Moragas administrar su negocio a la distancia y beneficiarse de las ganancias sin emprender el viaje, pues para eso tenían representantes que les daban la información y revisaban los negocios.

Ahora bien, en el manuscrito también es posible percatarse de que no todo era tan sencillo como parecía, pues según Sagistrà, en Veracruz había muchos registros de plata, pero los iban entregando a cuentagotas y, de acuerdo con su testimonio, para entonces no había podido «recaudar los 680 pesos fuertes que don Cristóbal Durán de la Habana embarcó en el navío Asia, por cuenta y riesgo de don José Antonio Arnet, vecino de esa y a la consignación de esta mi compañía que voy liquidando».[190]

Aquí tenemos dos aspectos sumamente importantes: lo primero es que, efectivamente, en la Nueva España había escasez de circulante; lo segundo es el hecho de que se siga hablando de José Arnet, quien aparentemente para ese año se encontraba en La Habana, aunque continuaba como enlace entre los Moragas y sus negocios en las Antillas y en la Nueva España.

Ahora bien, otro punto que destacar es que Sagistrà dijo tener amigos en Barcelona, quienes podrían prestarle el dinero necesario para saldar su deuda.[191] Por otro lado, asegura experimentar ciertos problemas con una persona de apellido Roig i Mora, contra quien esperaba presentar acciones legales. Literalmente el manuscrito refiere:

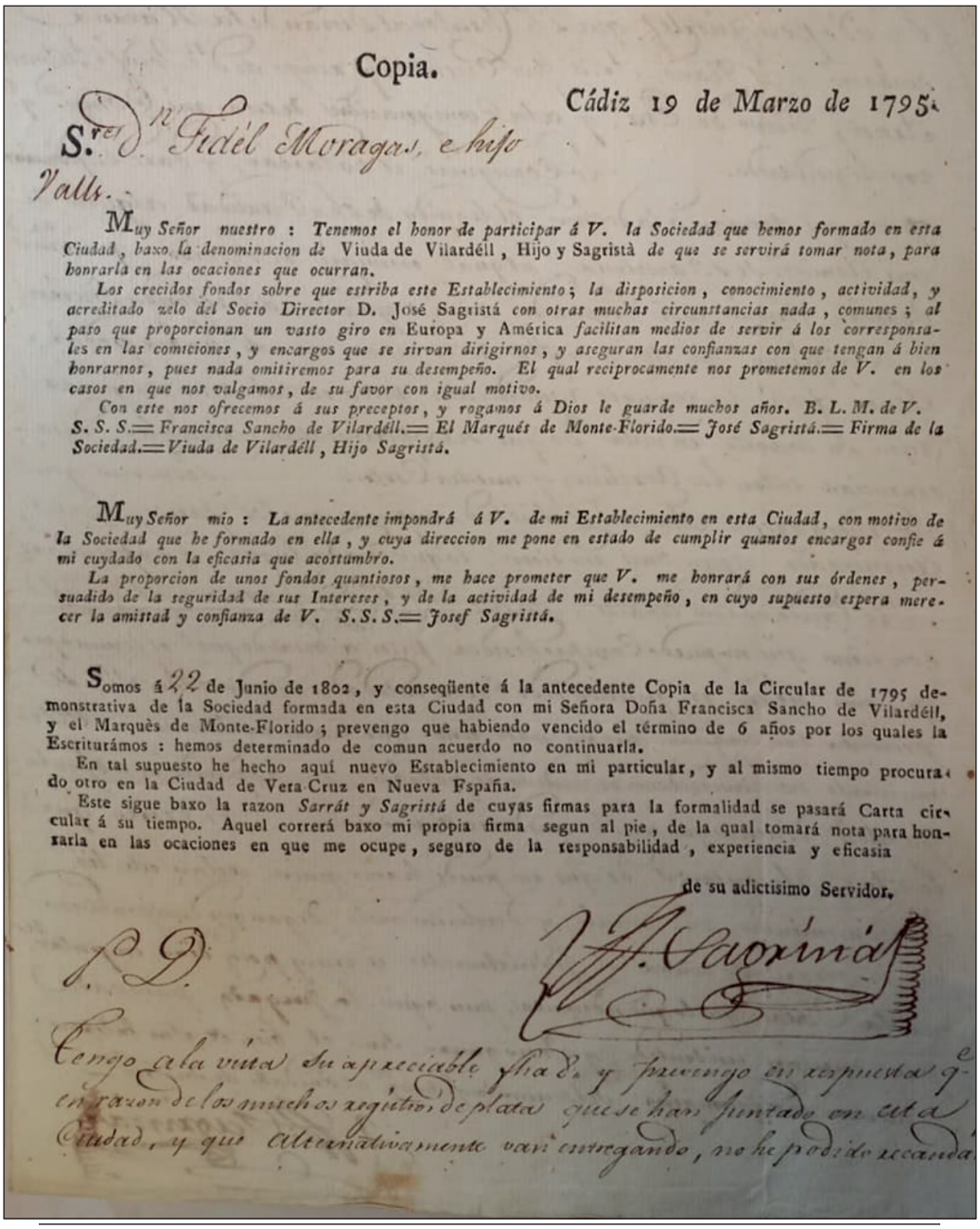
> Es cierto que lo estoy a lo menos de que no puede haber quien aclarar este lío. Por consecuente usted véalo y devolviéndomelo digan qué debo practicar pues si me presento contra él judicialmente a muy pocos días importar no más las cartas que lo que se disputa pues aquí los juzgados para cada paso aumentan con sentido y yo no quiero sino el bien de sus intereses y acertar en el desempeño de los asuntos que pongan al cuidado de su servidor.[192]

De esta manera concluimos que la de los Serrat y Sagistrà fue una compañía que cumplió con su objetivo durante algún tiempo, a pesar de los problemas propios de los mercaderes. Ahora bien, a partir de un documento fechado en abril de 1805 deducimos que la sociedad feneció porque uno de los socios, Mauricio Sagistrà, decidió volver a Barcelona debido «a su quebrantada salud».[193] En la figura 16 se puede observar el documento en el cual Sagistrá expresa esa situación. Pese a ello, el otro socio, Manuel Serrat, aseguró que continuaría bajo su propia responsabilidad.[194] En la siguiente figura se pueden observar los momentos más relevantes de las acciones de la mencionada compañía.

189. *Idem*.
190. *Ibidem*, f. 2.
191. *Idem.*
192. *Idem.*
193. *Ibidem*, f. 3.
194. *Idem.*



Figura 14. Resumen de las acciones de la Compañía Serrat y Sagistrà. Fuente. Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, Sig. 3462 ff. 1-3



Copia.

Cádiz 19 de Marzo de 1795.

S.r D.n Fidél Moragas, e hijo

Valls.

Muy Señor nuestro : Tenemos el honor de participar á V. la Sociedad que hemos formado en esta Ciudad, baxo la denominacion de Viuda de Vilardéll, Hijo y Sagristà de que se servirá tomar nota, para honrarla en las ocaciones que ocurran.

Los crecidos fondos sobre que estriba este Establecimiento; la disposicion, conocimiento, actividad, y acreditado zelo del Socio Director D. José Sagristá con otras muchas circunstancias nada, comunes; al paso que proporcionan un vasto giro en Europa y América facilitan medios de servir á los corresponsales en las comciones, y encargos que se sirvan dirigirnos, y aseguran las confianzas con que tengan á bien honrarnos, pues nada omitiremos para su desempeño. El qual reciprocamente nos prometemos de V. en los casos en que nos valgamos, de su favor con igual motivo.

Con este nos ofrecemos á sus preceptos, y rogamos á Dios le guarde muchos años. B. L. M. de V. S. S. S.= Francisca Sancho de Vilardéll.= El Marqués de Monte-Florido.= José Sagristá.= Firma de la Sociedad.=Viuda de Vilardéll, Hijo Sagristá.

Muy Señor mio : La antecedente impondrá á V. de mi Establecimiento en esta Ciudad, con motivo de la Sociedad que he formado en ella, y cuya direccion me pone en estado de cumplir quantos encargos confie á mi cuydado con la eficasia que acostumbro.

La proporcion de unos fondos quantiosos, me hace prometer que V. me honrará con sus órdenes, persuadido de la seguridad de sus Intereses, y de la actividad de mi desempeño, en cuyo supuesto espera merecer la amistad y confianza de V. S. S. S.= Josef Sagristá.

Somos á 22 de Junio de 1802, y conseqüente á la antecedente Copia de la Circular de 1795 demonstrativa de la Sociedad formada en esta Ciudad con mi Señora Doña Francisca Sancho de Vilardéll, y el Marquès de Monte-Florido; prevengo que habiendo vencido el término de 6 años por los quales la Escriturámos : hemos determinado de comun acuerdo no continuarla.

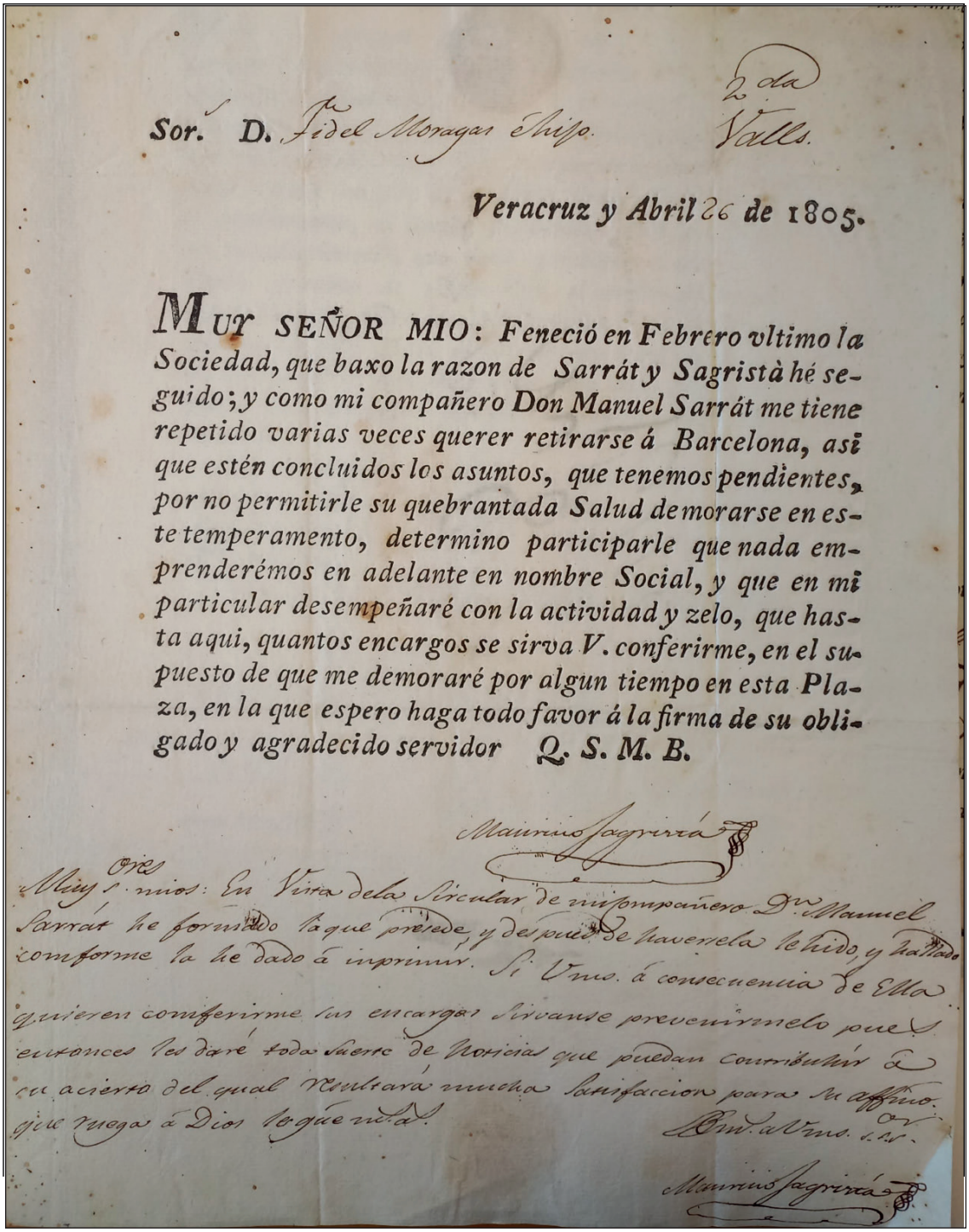
En tal supuesto he hecho aquí nuevo Establecimiento en mi particular, y al mismo tiempo procurado otro en la Ciudad de Vera-Cruz en Nueva España.

Este sigue baxo la razon *Sarrát y Sagristá* de cuyas firmas para la formalidad se pasará Carta circular á su tiempo. Aquel correrá baxo mi propia firma segun al pie, de la qual tomará nota para honrarla en las ocaciones en que me ocupe, seguro de la responsabilidad, experiencia y eficasia

de su adictisimo Servidor.

P. D.

Figura 15. Documento relacionado con la compañía Serrat y Sagistrà. Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, Familia Moragas, Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Sig. 3462 foja 1



Sor. D. Fidel Moragas é hijo.

2 da Valls.

Veracruz y Abril 26 de 1805.

MUY SEÑOR MIO: Feneció en Febrero vltimo la Sociedad, que baxo la razon de Sarrát y Sagristà hé seguido; y como mi compañero Don Manuel Sarrát me tiene repetido varias veces querer retirarse á Barcelona, asi que estén concluidos los asuntos, que tenemos pendientes, por no permitirle su quebrantada Salud demorarse en este temperamento, determino participarle que nada emprenderémos en adelante en nombre Social, y que en mi particular desempeñaré con la actividad y zelo, que hasta aqui, quantos encargos se sirva V. conferirme, en el supuesto de que me demoraré por algun tiempo en esta Plaza, en la que espero haga todo favor á la firma de su obligado y agradecido servidor Q. S. M. B.

Mariano Sagrista

Muy s.r mios: En Vista dela Circular de mi compañero Dn. Manuel Sarrát he formado la que prevede, y despues de haverla leido, y hallado conforme la he dado á imprimir. Si Vmds. á consecuencia de Ella quisieren conferirme sus encargos sirvanse prevenirmelo que entonces les daré toda suerte de Noticias que puedan contribuhir á su acierto del qual resultará mucha satisfaccion para su afftmo. que ruega á Dios logue m.s a.s

B.m. a Vmds. s.s.

Mariano Sagrista

Figura 16. Documento relacionado con la compañía Serrat y Sagistrà. Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas,* Patrimonials i Familiars, Documentació comercial i industrial, Sig. 3462 foja 3

3. Josep Arnet

Josep Arnet fue uno de los principales contactos de los tarraconenses para las cuestiones comerciales y todo parece indicar que se trataba de un hombre de confianza, debido a que solía llevar grandes cargas y lo hacía de manera constante.

Ahora bien, como lo revisamos en el capítulo primero,[195] Arnet solicitó ir como sobrecargo en el bergantín San José —comandado por Josep Totosaus— y, como presentó «los documentos que prescribe el reglamento de libre comercio»,[196] le fue otorgada sin mayor problema.

El detalle más interesante de su licencia es que se describe la mercancía, lo cual es particular, pues es la única de las licencias consultadas, lo cual me hace pensar que ya estaba pactado, sobre todo porque la persona que firma de testigo no es otra sino el famoso comerciante tarraconense Josep Moragas, quien además era vecino de Arnet, en la villa de Valls.

Tabla 17. Cargas registradas en el bergantín *san José,* que partió con destino al puerto de Veracruz en 1794

Cantidad	Producto
6309 barriles	Aguardiente
280 barriles	Vino tinto de Cataluña
40 cuartillos	Almendra en grano

Fuente: Archivo General de Indias (AGI), España, Indiferente, 2119, expediente 66, foja 2

Conviene destacar que, en el caso de Arnet, su esposa Úrsula Bonifás estuvo de acuerdo en que pasara a «las islas de Barlovento, costa firme y otros cualesquiera parajes de las Américas»,[197] lo cual destaca porque, en el resto de la licencias, se especifica el lugar de destino y, en este caso, el permiso es cualquier lugar de las Indias. Es muy probable que, desde el principio, Arnet fuese la persona de confianza de los Moragas.

Ahora bien, como ya revisamos, Arnet definitivamente fue un contacto importante, pues solía dirigir las naves y ser el enlace directo, tal y como sucedió en 1801 al iniciarse la ruta Tarragona-Veracruz, cuando Arnet fue el encargado de llevar la nave Nuestra Señora de Guadalupe.[198] Todo parece indicar que en algún momento Arnet se estableció en La Habana y que desde allí siguió controlando el comercio. No debemos olvidar que el señor Arnet se inició en el negocio como cargador, después fue sobrecargo y, finalmente, maestre; lo cual parece ser un caso inusitado en aquellas actividades mercantiles. En el siguiente documento se puede observar una de las cargas que Arnet condujo a bordo de Nuestra señora de Guadalupe, en abril de 1804.

195. Capítulo 1, apartado C, sección 3. Comerciantes interesados en el intercambio.

196. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Josep Antonio Arnet, Málaga, 06 de mayo de 1794, Archivo General de Indias (AGI), España, Indiferente, 2119, expediente 66, Foja 2.

197. *Ibidem*, f. 6.

198. Que, como ya revisamos, fue apresada por los ingleses en 1804 y el mismo Arnet fue quien llevó el caso ante las autoridades.

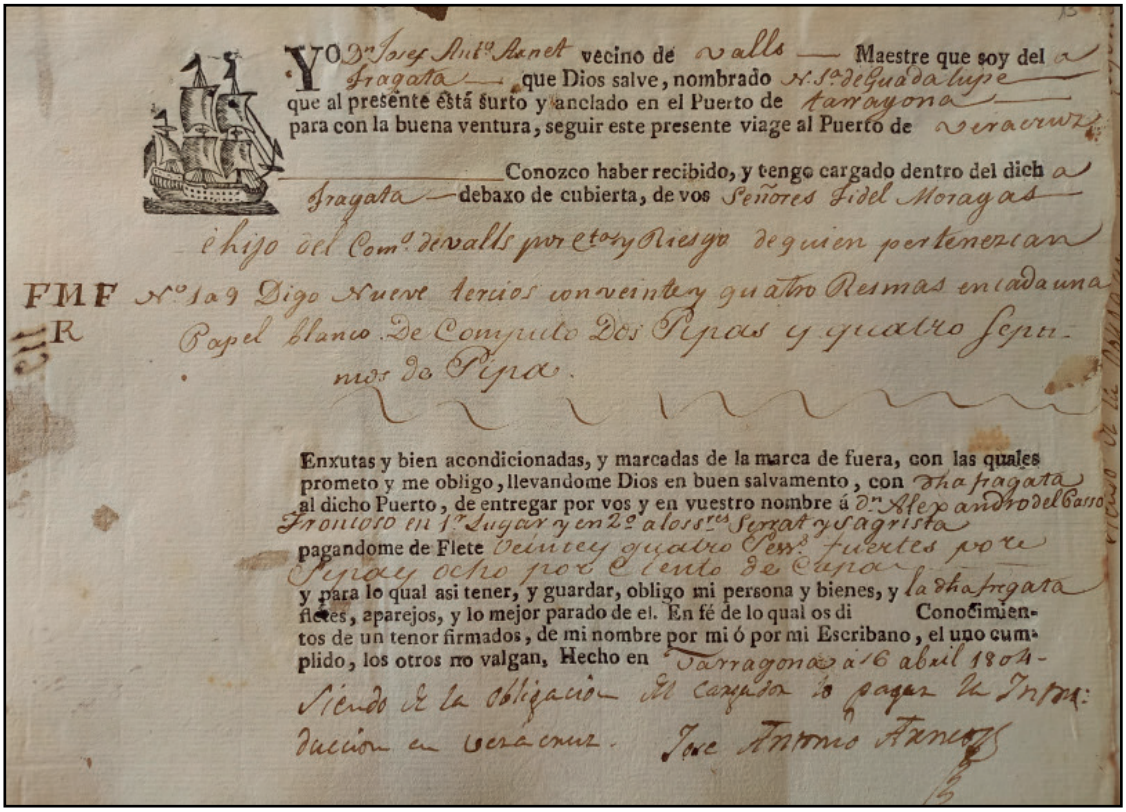


Figura 16. Uno de los muchos documentos en donde se hace referencia al trabajo de Josep Arnet. Fuente: Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1502, foja 12

B. Los que se quedaron

1. Luis Riera

Se trata de un personaje que hemos mencionado ya en diversas ocasiones. Luis Riera fue un hombre cuyas actividades quedaron plasmadas en varios documentos resguardados en diferentes archivos y que resulta un claro ejemplo de que la apertura del comercio entre Tarragona y la Nueva España fue sumamente atractiva.

Ya hemos revisado que Riera solicitó viajar en tres ocasiones a Veracruz, en 1802, 1803 y 1804.[199] En las dos primeras ocasiones, por alguna razón no logró participar en la empresa, aunque su madre le había dado el permiso para viajar, pues el comerciante era soltero. No obstante, en 1804, habiéndose casado el 13 de marzo con Esperanza Revoltós, el 21 de abril volvió a solicitar licencia y embarcarse de inmediato.[200]

La razón por la cual dediqué un apartado a este comerciante es porque en 1810 ya se encontraba «establecido en la ciudad de La Habana con casa de comercio»;[201] lo que es notable, porque en solo 6 años logró

199. Capítulo 1, apartado C, sección 3. Comerciantes interesados en el intercambio.

200. Acta de matrimonio de Luis Riera y Esperanza Revoltós, Tarragona, 13 de marzo de 1804, Archivo Histórico de la Arquidiócesis de Tarragona (AHAT), España, *Parroquia de Santa María de la Catedral*, 7168, caja 23, folio 166, 1 foja. En la siguiente página se puede observar el documento referido.

201. Expediente de solicitud de Esperanza Revoltós Riera, vecina de Tarragona, al presidente y Junta Superior del Principado, de pasaporte a La Habana, Barcelona, 19 de mayo de 1810, Archivo Histórico de la Corona de Aragón (ACA), España, *Diversos*, Junta Superior de Cataluña, caja 001, expediente 24, foja 1.

crear un negocio funcional. Sin embargo, es seguro que no fue nada sencillo, puesto que mandó llamar a su esposa para que le ayudara en su administración.[202]

Debemos destacar que hay constancia de las actividades de Riera en las Indias y de sus relaciones comerciales con los Moragas, tanto en el Archivo General de la Nación de México como en el Archivo de la Corona de Aragón, así como en los archivos tarraconenses, por lo que vemos como una tarea pendiente la reconstrucción de las empresas mercantes del señor de la Riera a través de aquellos manuscritos.

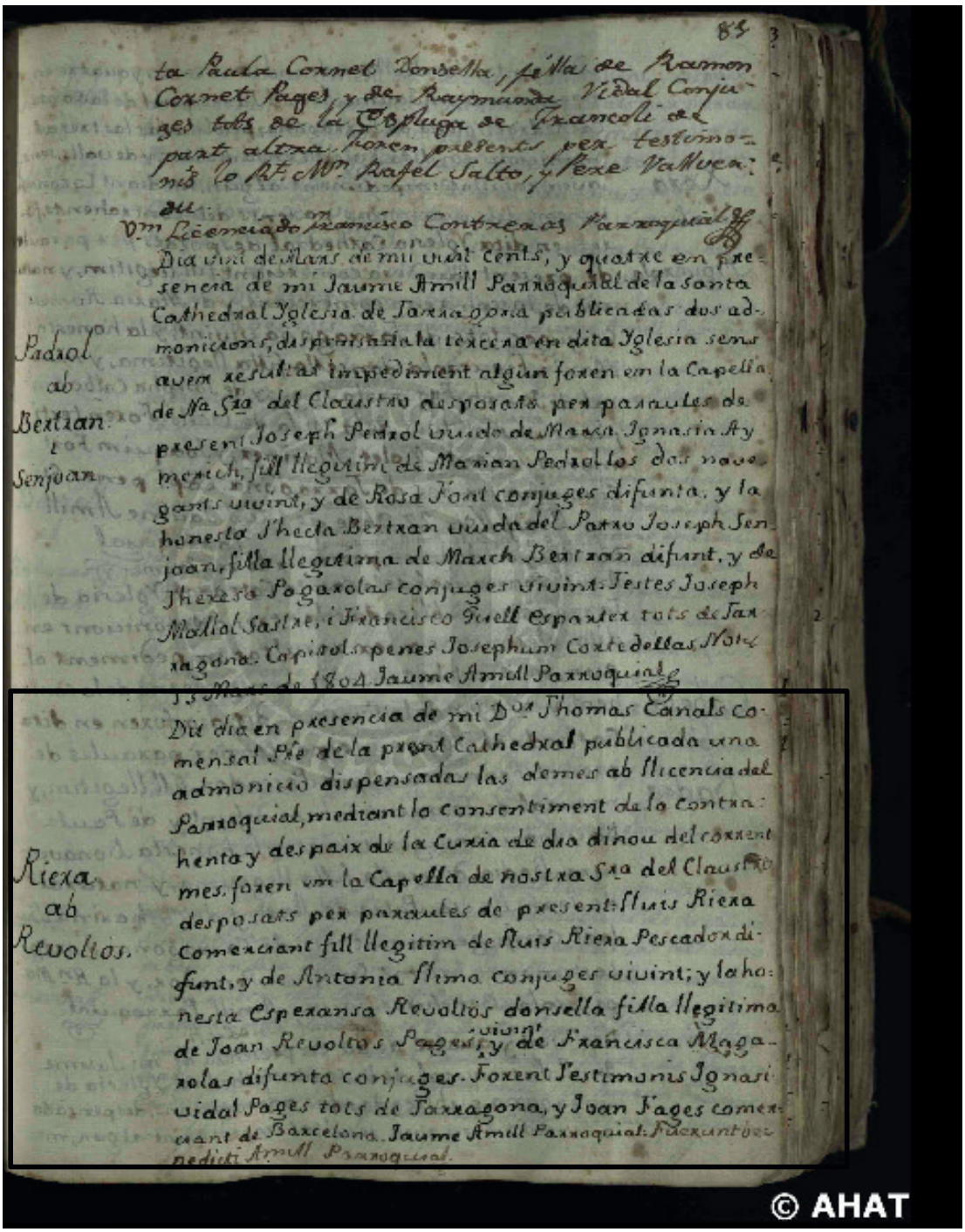


Figura 17. Acta de matrimonio de Esperanza Revoltós y Luis Riera. Fuente: Archivo Histórico de la Arquidiócesis de Tarragona (AHAT), España, *Parroquia de Santa María de la Catedral*, 7.168, caja 23, folio 166, 1 foja

202. *Ibidem*, f. 2.

2. Mariano Artigas

El caso de Mariano de Artigas es especial debido a que no hay registros de que efectivamente fuera un comerciante, pero tuvo la iniciativa de crear una fábrica de papel de maguey y, en su licencia de embarque —solicitada el 20 de enero de 1803—, refiere que su intención era establecerse en la casa de comercio de Lluis Marrugat. Con todo, por los documentos que existen en el Archivo General de la Nación de México, parece que se trató más bien de un embaucador, pues siempre se encontraba en problemas y debía justificar sus acciones.[203]

Hay constancia de que llegó a la Ciudad de México entre 1803 y 1804 y que para 1808 ya se encontraba trabajando en la parroquia de San Pablo como carrocero; no obstante, en ese año lo denunciaron y amenazaron de embargo, porque se comprometió a hacer un coche, recibió un adelanto de 240 pesos y no cumplió. Tan solo un mes después fue acusado de adulterio por Manuel Vidal y condenado al destierro con la prohibición de acercarse a menos de 30 leguas. Sin embargo, todo indica que incumplió la prohibición, pues para el primero de julio de 1808 ya se encontraba preso en la cárcel pública de México.

Así, desde la prisión, escribió que Manuel Vidal era su adversario, quien quería alejarlo de la ciudad, pues aparentemente había asesinado a golpes a un cochero[204] y Artigas había sido testigo. Esto me parece fundamental para comprender la situación, porque Manuel Vidal era un comerciante y existe la posibilidad de que no quisiera que más personas entraran en el negocio. Por otro lado, todo parece indicar que fue poco el tiempo que Artigas permaneció en prisión: ese mismo año solicitó que le permitieran establecer una fábrica de papel, cuya materia prima fuera el maguey, ya que esto ayudaría a bajar los precios del producto y, sobre todo, permitiría satisfacer la demanda local y resultaría ventajosa para la Real Hacienda.

Además de lo referido, no localicé mayor información de Artigas hasta el año de 1811, cuando se defiende de lo que él llama acusaciones de sus enemigos; refiere que «lo han perseguido con tesón» y que «buscaban su regreso a la península». En su defensa, Artigas expresó haber llegado a las Indias con una licencia temporal, ya que estaba casado, y dijo no poder regresar a España por estar «interrumpida la comunicación con aquella provincia». No obstante, la verdad es que en ese año Artigas ya era viudo y su renuencia a regresar a la Península puede explicarse por su interés en la creación de «una fábrica de armas» y en un trapiche de papel de cuyos productos presentó algunos pliegos de muestra.[205]

Por último, lo que queda claro es que Artigas tuvo la intención de comerciar y fue un tarraconense que arribó a la Nueva España porque la situación se lo había permitido; pero, a diferencia de los otros casos, el tarraconense se vio envuelto en diversas situaciones que nos permiten visualizar que no todo aquel que llegaba a las Indias lograba prosperidad, pues hubo ejemplos de los que se quedaban sin fortuna. En definitiva, tener un contacto marcaba la diferencia.

3. Dominga Aiguanegra

Para concluir este tercer capítulo, presento el caso de una mujer residente de Tarragona que fue llamada por su esposo, Ignacio Aiguanegra, comerciante afincado en Veracruz y relacionado con Fidel Moragas.

El marido era originario de Barcelona y pidió su licencia en el año 1802. Ya en ese entonces, como consta en el registro, fue la esposa quien le otorgó el permiso de embarcarse. La idea original del esposo era «la venta de varios géneros»; y ella dio su permiso «para que con la bendición de Dios» su marido se «trasladara a Veracruz».[206]

203. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Mariano Artigas, Aranjuez, 20 de enero de 1803, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2129, expediente 87, 6 fojas.

204. Expediente de Mariano Artigas, Sala del crimen, México, 1808, Archivo General de la Nación (AGN), México, Indiferente Virreinal, Criminal, caja 6075, expediente 043, foja 2.

205. Expediente de Mariano Artigas, Sala del Crimen, México, 1811, Archivo General de la Nación (AGN), México, Indiferente Virreinal, Civil, caja 0140, expediente 036, foja 1.

206. Expediente de solicitud de licencia de embarque de Ignacio Aiguanegra, Barcelona, 17 de abril de 1802, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2127, expediente 65, foja 5.

Acerca de Dominga Aiguanegra sabemos que vivía en el «cuartel tercero, barrio sexto de la ciudad de Tarragona»,[207] que era una mujer de buena vida, que nunca presentó problemas, que tenía un hijo y que sus padres eran originarios de Barcelona, de la villa de Esparreguera.[208]

Ahora bien, todo parece indicar que las actividades comerciales de su esposo resultaron satisfactorias, pues para 1810 —tan solo ocho años más tarde—, Ignacio Aiguanegra mandó llamar a su esposa y a su hijo para que le ayudaran en sus negocios. Todo esto lo hizo a través de cartas y de personas, por lo cual podemos inferir que tenía una importante red de contactos. Por ejemplo, en el manuscrito se menciona a un Cecilio Marqués, capitán del bergantín Redín, que le informó a Dominga del interés de su marido de que «se fuese a vivir en su compañía».[209] Lamentablemente, no cuento con más información, por lo que queda como una tarea pendiente ahondar más en este caso.

207. Expediente de Dominga Aiguanegra, Solsona, 15 de junio de 1810, Archivo de la Corona de Aragón (ACA), *Diversos*, Junta Superior de Cataluña, Caja 001, expediente 34, foja 4.

208. *Ibidem*, f.2.

209. *Ibidem*, ff. 6 v y 7.

Conclusiones

Esta investigación tuvo como objetivo general evaluar el origen del comercio del Camp de Tarragona en la Nueva España, comprender sus características generales y determinar sus posibles consecuencias tanto en la provincia como en la Nueva España. Derivado de lo anterior, me planteé como problema de investigación determinar el origen de ese comercio con la Nueva España, analizar cuáles fueron sus características principales y explicar sus posibles consecuencias tanto en el Camp como en la Nueva España.

De esta manera, mi hipótesis fue que la Nueva España demandaba de la península distintas mercancías, entre las que se encontraban el aguardiente, el papel y la sedería; que en el Camp de Tarragona había abundancia de dichos productos; que la casa de Borbón permitió un libre comercio entre sus posesiones; y que, además, el contexto bélico aceleró la actividad mercante, particularmente en Cataluña; en consecuencia, los tratantes catalanes vieron una ventana de oportunidad y comenzaron a explotarla.

Por otra parte, ese auge comercial debió fortalecer las relaciones entre ambas regiones, fomentar la emigración, propiciar el establecimiento de casas comerciales y generar un enriquecimiento de los comerciantes tarraconenses, quienes en la Nueva España habría encontrado oportunidades que en su lugar de origen difícilmente hubieran podido obtener.

Así, al término de mi investigación puedo decir que he cumplido satisfactoriamente con mi objetivo planteado, pues, como hemos visto, como resultado de la actividad comercial sí hubo un fortalecimiento de las relaciones entre el Camp de Tarragona y la Nueva España; se fomentó la migración; se distribuyeron productos catalanes en la Nueva España y otros productos endémicos novohispanos llegaron a Cataluña, como lo fue la cochinilla de grana, la zarzaparrilla y la vainilla; se generó un enriquecimiento de los comerciantes tarraconenses, y, por si fuera poco, la plata novohispana se convirtió en moneda indispensable para el desarrollo de la ciudad, lo que fomentó una dinámica sumamente compleja por todas las personas que se involucraban, obtenían ganancias, perdían capital y, en general, se relacionaban entre sí.

Considero que haber encontrado un nexo entre esa provincia catalana y la Nueva España aporta un capítulo nuevo al estudio de las relaciones entre ambos espacios y permite analizar casos particulares, pues en ocasiones los estudios se enfocan en un todo y se deja de lado las relaciones a pequeña escala.

Definitivamente, esas mejoras en las condiciones económicas y sociales de la Cataluña del siglo XVIII permitieron la apertura del intercambio comercial, así como la razón de que se considerara viable llevar a cabo una obra tan grande como la renovación del puerto de Tarragona. Esta investigación nos permitió encontrar diversos ejemplos de cómo los comerciantes analizaban la situación antes de invertir, por lo que, sin una certeza de que tendrían ganancias, no se hubieran arriesgado. Ello explica que, entre otras cosas, demandaran con insistencia por las pérdidas que llegaban a tener, como fue el caso de la nave Guadalupe de la Paz.

Influyó en demasía el hecho de que la Corona Española requiriera dinero para financiar las guerras de la época, porque al final fue un factor determinante para que se abriera el intercambio comercial entre otras zonas del imperio. Aunado a lo anterior, a los monarcas españoles les resultaba mejor que la misma gente del territorio comerciara a que lo hicieran personas de otros sitios, pues podían cobrar impuestos a la vez que su población se beneficiaba del intercambio, que se fomentaba el trabajo y la circulación de ganancias; ello, a su vez, también ayudaba a luchar contra el contrabando. Así, el Camp de Tarragona fue una zona geográfica que facilitó el intercambio comercial debido a su ubicación frente al Mediterráneo y a la gran variedad de sus productos, que tenían demanda en la Nueva España.

Es importante notar los casos de las personas que participaron del comercio, pues usualmente se habla de naves, dinero y productos, pero se deja de lado el factor humano, el cual considero de lo más importante en una investigación de este tipo. En la actualidad, en Tarragona, aún se pueden observar vestigios de aquella época mercante, sobre todo en el barrio marinero, El Serrallo, en el cual se destacan los enormes almacenes (*magatzems*) que hoy en día fungen como salas culturales (una de ellas alberga el Museo del Puerto de Tarragona). En ese entonces, claro, era donde se guardaban algunos productos, listos para ser enviados por el Atlántico.

Por lo tanto, considero que esta investigación logró evidenciar el origen y las dinámicas del comercio tarraconense con la Nueva España; se destaca la demanda de productos específicos de comerciantes catalanes en el intercambio trasatlántico. Este auge comercial no solo fortaleció los vínculos entre el Camp de Tarragona y la Nueva España, sino que también propició la emigración, la creación de casas comerciales y el enriquecimiento de los comerciantes involucrados.

Pienso que el presente trabajo tiene aún vetas por explotar, pues quedaron pendientes ciertos temas como seguir los pasos de los comerciantes referidos, particularmente los del capítulo 3, y llegar más a fondo en sus andanzas, incluso hacer lo posible por saber de sus descendientes y llevar a cabo estudios genealógicos con la intención de saber qué ocurrió con lo que obtuvieron de sus inversiones. Habría que ahondar también en las andanzas de la familia Yxart.

No debemos olvidar que se puede hacer la investigación a la inversa: profundizar en lo que los comerciantes de Veracruz pensaron al respecto de las acciones de los tarraconenses, o bien de manera directa: buscar si dejaron evidencia de pleitos que hayan llegado al ámbito legal o si hay información de su inconformidad con el ingreso de las mercancías que llegaron desde el puerto de Tarragona.

Pienso que es un tema que aporta nuevas perspectivas al análisis de las relaciones comerciales entre España y sus virreinatos, pues, sin importar la distancia, el comercio prosperó.

Archivos consultados

ACA	Archivo de la Corona de Aragón
AGI	Archivo General de Indias
AGN	Archivo General de la Nación de México
AHAT	Archivo Histórico de la Arquidiócesis de Tarragona
AHCT	Archivo Histórico de la Ciudad de Tarragona
AHT	Archivo Histórico de Tarragona
APT	Archivo del Puerto de Tarragona

Glosario de términos

Arroba: Unidad de peso, equivale a la cuarta parte de un quintal, era una de las unidades más utilizadas.

Cacao de Guayaquil: Tipo de cacao sumamente solicitado debido su bajo costo. Popular entre las clases más bajas de la Nueva España. Era usual agregarle más azúcar para tomarlo como bebida refrescante.

Fardo: Se refiere a un atado.

Maestre: Marinero especializado en la construcción de embarcaciones.

Palo de Campeche: También *palo de tinte*. Se utilizaba para dar tonos azulados a los textiles.

Patrón: Marinero cualificado, equivalía al maestre en el arte de navegar; era un cargo que se heredaba.

Quintal castellano: Unidad de peso, equivale a cien libras.

Rabassa morta: En castellano significa 'cepa muerta', se trata de un tipo de contrato en el cual se le cedía una parte de la tierra al campesino con la condición de que la trabajara; podía quedarse con los frutos de su fracción, siempre que regresara un porcentaje al propietario.

Resma: Unidad de medida para hojas de papel, una resma equivale a quinientas hojas.

Talego: Saco largo en el que se guardaban los productos.

Zarzaparrilla: Planta medicinal que se utilizaba, entre otras cosas, para hacer infusiones diuréticas.

Fuentes de consulta

Fuentes de consulta primarias

Acta de matrimonio de Luis Riera y Esperanza Revoltós, Tarragona, 13 de marzo de 1804, Archivo Histórico de la Arquidiócesis de Tarragona (AHAT), España, *Parroquia de Santa María de la Catedral*, 7.168, caja 23, folio 166, 1 foja.

Bando real firmado por el virrey Félix Berenguer de la Marquina, 18 de abril de 1801, México, Archivo General de la Nación (AGN), México, *Instituciones coloniales*, Indiferente Virreinal, Consulado, Caja 3515, expediente 005, 35 fojas.

Cargamento de Tarragona que llegó a Veracruz, 1801, México, Archivo General de la Nación (AGN), *Instituciones Coloniales*, Indiferente Virreinal, Marina, volumen 196, expediente 20, fojas 50-56.

Cargamento de Tarragona y Barcelona que llegó a Veracruz en la fragata *Santa Teresa de Jesús*, 22 de marzo de 1804, México, Archivo General de la Nación (AGN), *Instituciones Coloniales*, Indiferente Virreinal, Marina, caja 6042, expediente 009, 114 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Josep Antonio Arnet, Málaga, 06 de mayo de 1794, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2119, expediente 66, 8 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Tomás Llimós, Madrid, 21 de julio de 1804, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2136, expediente 48, 9 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Magín Baró i Ricomá, Tarragona, 09 de abril de 1803, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2131, expediente 81, 9 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Luis Riera, Barcelona, 27 de febrero de 1802, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2125B, expediente 52, 12 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Luis Riera, Madrid, 29 de julio de 1804, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2136, expediente 75, 6 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Josep Estebanell, Madrid, 28 de julio de 1802, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2127, expediente 128, 5 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Pedro Totosaus, Aranjuez, 08 de marzo de 1794, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2119, expediente 40, 8 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Don Blas Más i Figuet, Málaga, 26 de febrero de 1794, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente*, 2119, expediente 29, 8 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Mariano Artigas, Aranjuez, 20 de enero de 1803, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2129, expediente 87, 6 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Damián Miquel i Vila, Aranjuez, 11 de enero de 1803, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2129, expediente 64, 14 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Pablo Roset i Bavi, 02 de junio de 1790, Archivo General de Indias (AGI), España, *México,* 2494, expediente 60, 16 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Esteban Plana i Casanovas, 31 de octubre de 1805, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2138, expediente 30, 9 fojas.

Expediente de solicitud de licencia de embarque de Ignacio Aiguanegra, Barcelona, 17 de abril de 1802, Archivo General de Indias (AGI), España, *Indiferente,* 2127, expediente 65, 5 fojas.

Expediente de Dominga Aiguanegra, Solsona, 15 de junio de 1810, Archivo de la Corona de Aragón (ACA), *Diversos*, Junta Superior de Cataluña, Caja 001, expediente 34, 8 fojas.

Expediente de solicitud de Esperanza Revoltós Riera, vecina de Tarragona, al presidente y Junta Superior del Principado, de pasaporte a La Habana, Barcelona, 19 de mayo de 1810, Archivo Histórico de la Corona de Aragón (ACA), España, *Diversos*, Junta Superior de Cataluña, caja 001, expediente 24, 9 fojas.

Expediente de Mariano Artigas, Sala del crimen, México, 1808, Archivo General de la Nación (AGN), México, Indiferente Virreinal, Criminal, caja 6075, expediente 043, 5 fojas.
Expediente relacionado con la fragata Guadalupe apresada por los ingleses en 1804, 1804, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, Àrea d'identificació: AHT330-36-T2-3267, Sig. 2002, 74 fojas.
Expediente relacionado con la compañía Serrat y Sagistrà, 1795-1805, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, Sig. 3462,15 fojas.
Lista de contenido a bordo del laúd San Antonio, 16 de octubre de 1799, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1498, foja 36.
Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 28 de enero de 1800, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 32.
Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 28 de enero de 1800, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 4.
Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 17 de mayo de 1800, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 12.
Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 1 de junio de 1800, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 15.
Lista de contenido a bordo del londro San Antonio de Padua, 1 de septiembre de 1801, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1499, foja 13.
Lista de contenido a bordo de la fragata Nuestra Señora de Guadalupe, 1801, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1500, foja 26.
Lista de contenido a bordo de la fragata Guadalupe de la Paz, 1803, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1502, 10 fojas.
Lista de contenido a bordo de la fragata Nuestra Señora Guadalupe de la Paz, 1804, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1503, 32 fojas.
Lista de contenido a bordo de la polacra San Josep, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 3.
Lista de contenido a bordo de la polacra Nuestra Señora de Montserrat, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i

industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 5.

Lista de contenido a bordo de la tartana San Juan Bautista, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 7.

Lista de contenido a bordo de la tartana San Antonio Abad, 1808, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1507, foja 8-15.

Lista de contenido a bordo del bergantín San Buenaventura, 1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, 10 fojas.

Lista de contenido a bordo de la polacra Divina Pastora,1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, 15 fojas.

Lista de contenido a bordo de la polacra El Espíritu Santo,1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, foja 4.

Lista de contenido a bordo del barco La Rosa, 1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1478, 25 fojas.

Lista de contenido a bordo del barco Santa María, 1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 3552, 20 fojas.

Lista de contenido a bordo de la corbeta Serrana, 1809, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars*, Documentació comercial i industrial, Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 3552, foja 11.

Lista de contenido a bordo del barco Santa Teresa de Jesús, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 3552, 20 fojas.

Lista de contenido a bordo del barco Santa Rosalía, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements,Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, 35 fojas.

Lista de contenido a bordo del barco San Matías, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements, Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, 25 fojas.

Lista de contenido a bordo de la fragata Atrevida, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 13.

Lista de contenido a bordo del barco San Antonio, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 14.

Lista de contenido a bordo del barco La Divina Pastora, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 6.

Lista de contenido a bordo del barco La Rosalía, 1810, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1479, foja 12.

Lista de contenido a bordo del barco El Deseado, 1811, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1508, foja 1.

Lista de contenido a bordo del barco La Fermina, 1811, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1508, foja 6.

Lista de contenido a bordo del bergantín Concepción, 1811, España, Archivo Histórico de Tarragona (AHT), España, *Familia Moragas, Patrimonials i Familiars,* Documentació comercial i industrial, 3.5. Serveis comercials, 3.5.4. Embarcament, 3.5.4.1. Coneixements Àrea d'identificació: AHT330-36, Sig. 1508, foja 7.

Fuentes de consulta secundarias

Alemany, Joan, Jordi, Blay, *et al., Port de Tarragona: Història i actualitat,* Junta del Puerto de Tarragona, 1986, 193 pp.

Agustí, David, *Historia de Cataluña,* Madrid, Silex Ediciones, tercera edición, 2014, 228 pp.

Anes, Gonzalo, *El antiguo régimen: Los borbones*, tomo III, Madrid, Alianza Editorial/Alfaguara, segunda edición, 1976, 513 pp.

Arias Estrada, Walter, *Catalanes en Nueva España, 1790-1820. Emigración y comercio*, [Tesis doctoral], Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, 2013, 530 pp.

Barney, Óscar, «A 230 años del reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España y las Indias del 12 de octubre de 1778», *Jurídica: anuario del departamento de derecho de la Universidad Iberoamericana*, no. 38, 2008, p. 259-268.

Ballester Baiges, Lluis, «Paràlisi de l'activitat comercial i èxode de la població de Tarragona durant la guerra del francés», en *Kesse: butlletí del Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver*, 2010, Núm. 44, p. 10-16.

—, *Tarragona en el primer terç del segle xix. El comerç amb Amèrica. Participació i guanys,* Tarragona, edición, 2013, 214 pp.

Brading, David, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810),* traducción de Roberto Gómez Ciriza, Madrid, Fondo de Cultura Económica, décima reimpresión, 2015, 498 pp.

Canal, Jordi, *Historia mínima de Cataluña*, (formato EPUB), Titivilus, 2015, 179 pp.

Carriazo, José Ramón, «El término fragata en el paso del español clásico al moderno», *Revista de Lexicografía*, Universidade da Coruña, vol. 5, 1999, pp. 35-44.

Clares Molero, José Luis, *El marco histórico del hundimiento de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes a través de los tratados internacionales*, Archivo Histórico Nacional, Ministerio de Cultura y Deporte-Gobierno de España, pp. 1-5 (31 de agosto de 2022, https://www.culturaydeporte.gob.es/fragata-mercedes/dam/jcr:de795a11-74f0-44c4-9e05-d3ef3b969a06/el-marco-historico.pdf)

Delgado Ribas, Josep, «La emigración española en América Latina durante la época del comercio libre (1765-1820). El ejemplo catalán», *Boletín Americanista,* 32, 1982, pp. 115-137.

Escamilla González, Iván, Matilde Souto Mantecón y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrech de 1713*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México/ Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, 333 pp.

Fábregas Roig, Josep, «Fidel Gatell Moragas, de Torredembarra a Puerto Rico» *Brocar: Cuadernos de investigación histórica*, no.41, 2017, pp. 117- 152.

—, «Las relaciones entre España e Inglaterra en el inicio de la Guerra los Siete Años. Las incidencias marítimas (1756-1761)» *Roczniki Humanistyczne*, 2018, vol. 66, no 2, pp. 85-111.

Fernández Díaz, Roberto y Carlos Martínez Shaw, «La gente del mar en la Cataluña del S. xviii», en I Congres d'Historia Moderna de Catalunya, Barcelona, 1984.

García de León, Antonio, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821,* México, Fondo de Cultura Económica-Universidad Veracruzana, reimpresión, 2014, 985 pp.

González, Marcelino, «La armada en tiempos de Carlos III», *Péndulo: Revista de Ingeniería y Humanidades*, no.18, 2007, pp. 126-141.

Guimerá Ravina, Agustín, *La «guerra absoluta» y la fragata Mercedes,* Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Madrid, Ministerio de Cultura y Deporte-Gobierno de España, p. 135, (DE 31 de agosto de 2022, https://www.culturaydeporte.gob.es/fragatamercedes/dam/jcr:81cd802d-894c-4175-92de-3b0983f18e4b/guerra-absoluta-mercedes.pdf

Gutierrez i Poch, Miquel, «La manufactura paperera catalana a la segona meitat del segle xviii: Una introducció» *Pedralbes. Revista d'Història Moderna,* 1988, vol. 1, núm. 8, pp. 349-363.

Haring, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, reimpresión, 1979, 460 pp.

Kicza, John, *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, traducción de José Luis Luna Govea, México, Fondo de Cultura Económica, 1986, 285 pp.

Junkert, Manuel, La crisi durant la guerra del Frances (1808-1814), Tarragona, 2016.

Jordà Fernández, Anton, *Poder i comerç a la Ciutat de Tarragona S.xviii*, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramón Berenguer IV- Excelentísima Diputación de Tarragona, núm. 144, 1988, 379 pp.

Lamikiz, Xabier y Fernando Navarro Antolín. «El impacto del libre comercio con América: una revisión desde la microhistoria (1778-1796)» *Orbis incognitvs: avisos y legajos del Nuevo Mundo: homenaje al profesor Luis Navarro García*, Huelva, Universidad de Huelva 2, 2007, p. 189-197.

Mar, Ricardo, *et.al, Tarraco: Arquitectura y Urbanismo de una capital provincial romana,* edición, volúmenes I y II, Tarragona, Universitat Rovira i Virgili, 2012.

Márquez Macías, Rosario, *La emigración española en América (1765-1824)*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 283 pp.

Martínez Shaw, Carlos, *Cataluña en la carrera de indias, 1680-1756*, Barcelona, Crítica,1981, 396 pp.

—, *La emigración española en América (1492-1824),* Asturias, Archivo de Indianos, 1994.

—, «Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate», *Boletín Americanista*, 30, 1980, p. 223-236.

—, «La procedencia geográfica de la emigración española en América (1492-1824)», en José Antonio Escudero López (coord.), *Españoles de ambas orillas: emigración y concordia social*, Sociedad Estatal Lisboa 98, 1998.

—, «Geografía de la emigración, la distribución espacial de los emigrantes a la América española (1492-1824)», en Óscar Mazín Gómez, *México en el mundo hispánico*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2000, pp.151-186.

Murià, José, *Presencia de catalanes en México. Cinco siglos*, México, Academia Mexicana de la Historia/El Colegio de Jalisco, 2021, 95 pp.

Murillo Galimany, Francesc. «El setge de Tarragona de 1811», en Marrugat Cuyas, Ramón, *Tarragona y la guerra del Francés,* Tarragona, 2014, pp. 121-152

Olivé Serret, Enric, *Els Moragas. Historia íntima d'una familia de notables. (1750-1868). Privacitat i familia en la crisis de l'Antic Règim a Catalunya,* Tarragona, Diputació de Tarragona, edición, 1998, 531 pp.

Oliva Melgar, José María, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII: La real compañía de comercio de Barcelona en las Indias*, Edicions Universitat Barcelona, 1987.

—, «El comercio colonial de Cataluña en la época de Carlos III: Del sistema de puerto único al comercio único. Aportaciones y debates», en *Pedralbes: revista d´historia moderna*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 8, Núm 1, 1988, pp. 447-468.

Osante, Patricia, «Los militares catalanes y el establecimiento del nuevo sistema de autoridad en el noroeste novohispano», en *Tiempos de América: Revista de Historia, Cultura y Territorio*, 1999, núm. 3, pp. 67-84.

Pérez Herrero, Pedro, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, MAPFRE, 1992, 353 pp.

—, «El crecimiento económico novohispano durante el siglo XVIII: Una revisión», *Revista de Historia Económica- Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 1989, vol. 7, no. 1, pp. 69-110.

Pérez, Ginés Puente, «Entre dues riberes. L'emigració del Camp de Tarragona a Llatinoamèrica (1778-1833)», en *Kesse: butlletí del Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver,* 2018, Núm. 50, pp. 27-40.

— *L'emigració del Camp de Tarragona a Llatinoamèrica (1778-1833),* Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona i Arola Editors, 2017, 169 pp.

Pérez, Ginés Puente y Josep Fàbregas Roig, «L'emigració a Llatinoamèrica (1778-1833): el cas de Torredembarra», en *Recull de treballs*, 2014, Núm 15, pp. 11-49.

Pinzón Ríos, Guadalupe y Flor Trejo Rivera, *El mar: percepciones, lectura y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2015, 412 pp.

Prieto, Alberto, «Tarraco» en *Butlletí Arqueològic. Reial Societat Arqueològica Tarraconense,* no. 14, 1992, pp. 71- 88.

Prieto de la Rosa, Álvaro, «La batalla de Trafalgar (1805), sus antecedentes, el combate y sus consecuencias», en *Memoria sobre la batalla de Trafalgar, sus antecedentes y consecuencias,* Academia.edu, (31 de agosto de 2022, https://www.academia.edu/32069582/LA_BATALLA_DE_TRAFALGAR_1805_SUS_ANTECEDENTES_EL_COMBATE_Y_SUS_CONSECUENCIAS)

Quero Oliván, Manuel, «La construcción naval en Tarifa. El Falucho tarifeño o Gran Láud (y II)», *Aljaranda: revista de estudios tarifeños*, 2006, núm. 60, pp. 10-15.

Raventós Dupré, Xavier, (ed.), *Las capitales provinciales de Hispania. Tarragona. Colonia Iulia Urbs Triumphalis Tarraco*, edición, volumen 3, textos Géza Alföldy, Roma, L´Erma di Bretschneider, 2004, 141 pp.

Rodríguez, Antonio, «Crecimiento económico desigual en la Luisiana española» *Anuario de Estudios Americanos*, 1977, vol. 34, pp. 735-739.

Rovira i Gómez, Salvador y Josep Fábregas, *L'edat moderna a Tarragona, una época de contrastos*, Lleida, Pagés editors, 2011, 360 pp.

Rovira i Gómez, Salvador, *Els Yxart. Tres segles i escaig de vida catalana*, Tarragona, Silva Editorial, 2017, 264 pp.

Robelo, Cecilio, *Diccionario de pesas y medidas antiguas y modernas y de su conversión. Para uso de los comerciantes y de las familias,* México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1995.

Ruiz Romero de la Cruz, Elena María, *Historia de la navegación comercial española: tráfico de los Puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX,* Ente Público Puertos del Estado, España, 2004, 1376 pp.

Salvador Esteban, Emilia, «El tráfico marítimo Barcelona-Valencia durante los siglos XVI y XVII. Su significado en el conjunto del comercio importador valenciano», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, vol. 10, 1990, pp. 19-41.

Sánchez-Alcázal, Nutka, *El declive español en la costa occidental de América del Norte*, España, Universidad de La Laguna, 2015, 52 pp.

Sanet i Jové, Josep María, *Els patrons setcentsistes de la marina mercant de Tarragona,* Tarragona, Silva Editorial, 2010, 123 pp.

Smith Anderson, Matthew, La *Europa del Siglo xviii (1713-1789)*, traducción de Ricardo Hass, México, Fondo de Cultura Económica, sexta reimpresión, 1996, 241 pp.

Suárez Grimón, Vicente, «La construcción naval en Canarias en el siglo xviii», Isidro Dubert y Hortensio Sobrado (eds.), *El mar en los siglos modernos*, España, Xunta de Galicia, edición, 2009, pp. 583-595.

Trujillo Bolio, Mario, *El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/ Universidad de Cádiz, 2009, 432 pp.

Valle Pavón del, Guillermina, «Oposición de los mercaderes de México a las reformas comerciales mediante la resistencia a otorgar crédito a la corona», en Carmen, Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México. 1713-1850, Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2000, pp. 84-109.

VV. AA., *El comerç entre Catalunya i América (segles xviii i xix),* Barcelona, L'Avenç, Colecció Clio, núm. 6, 1986, 173 pp.

Yáñez, César, «Catalunya i ultramar: poder i negoci a les colónies espanyoles, 1750-1914. La historia catalana en clau colonial», *Drassana: Revista del museu marítim*, 1996, núm. 5, pp. 38-46.

—, «Los negocios ultramarinos de una burguesía cosmopolita. Los catalanes en las primeras fases de la globalización, 1750-1914», *Revista De Indias*, núm. 66 (238), 2008, pp. 679-710.

Yuste, Carmen, *Comerciantes mexicanos en el siglo xviii*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1991, 265 pp.

Yuste, Carmen y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México. 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2000, 259 pp.

Vilar, Pierre, *Cataluña en la España moderna: Investigaciones sobre los fundamentos económicos de las estructuras nacionales*, traducción de Joaquim Sempere, Barcelona, Crítica, 1978, 704 pp.

Wobeser, Gisela von, «La consolidación de vales reales como factor determinante de la lucha de independencia en México, 1804-1808», *Historia Mexicana*, vol. LVI, núm. 2, 2006, pp. 373-425.

UNIVERSITAT ROVIRA i VIRGILI
[publicacions] urv
Port Tarragona Publicacions