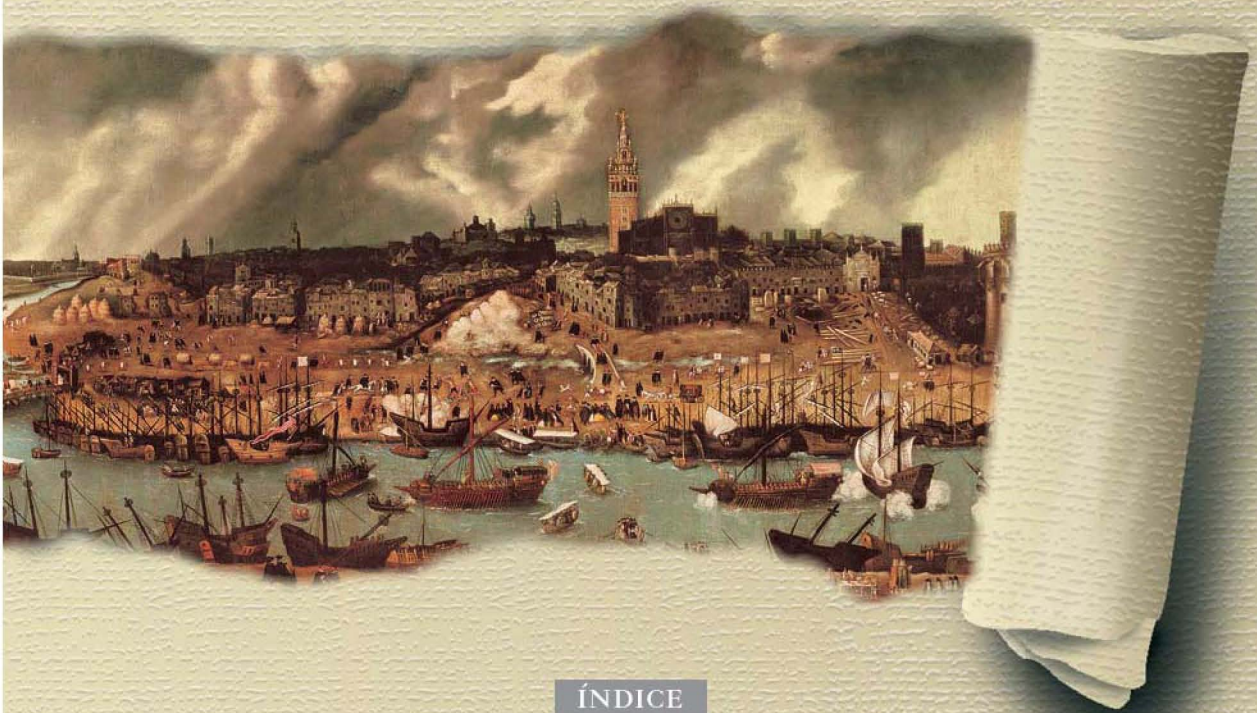


Juan José Iglesias Rodríguez
Rafael M. Pérez García
Manuel F. Fernández Chaves
(eds.)

COMERCIO Y CULTURA EN LA EDAD MODERNA



ÍNDICE

**Contiene los textos de las comunicaciones
de la XIII Reunión Científica de la Fundación
Española de Historia Moderna**

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA

COMERCIO Y
CULTURA EN LA
EDAD MODERNA

ÍNDICE

Juan José Iglesias Rodríguez
Rafael M. Pérez García
Manuel F. Fernández Chaves
(eds.)

COMERCIO Y CULTURA EN LA EDAD MODERNA

COMUNICACIONES DE LA XIII REUNIÓN
CIENTÍFICA DE LA FUNDACIÓN
ESPAÑOLA DE HISTORIA MODERNA



Sevilla 2015

ÍNDICE

Serie: Historia y Geografía
Núm.: 291

COMITÉ EDITORIAL:

Antonio Caballos Rufino
(Director de la Editorial Universidad de Sevilla)
Eduardo Ferrer Albelda
(Subdirector)
Manuel Espejo y Lerdo de Tejada
Juan José Iglesias Rodríguez
Juan Jiménez-Castellanos Ballesteros
Isabel López Calderón
Juan Montero Delgado
Lourdes Munduate Jaca
Jaime Navarro Casas
M^a del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Adoración Rueda Rueda
Rosario Villegas Sánchez

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

Obra editada en colaboración con la Fundación Española de Historia Moderna

Motivo de cubierta: *Vista de Sevilla en el siglo XVI*, por A. Sánchez Coello

© Editorial Universidad de Sevilla 2015
C/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla.
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<http://www.editorial.us.es>>

© POR LOS TEXTOS, SUS AUTORES 2015

© JUAN JOSÉ IGLESIAS RODRÍGUEZ, RAFAEL M. PÉREZ
GARCÍA Y MANUEL F. FERNÁNDEZ CHAVES (EDS.) 2015

Las comunicaciones presentadas en la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna e incluidas en formato digital en la presente obra han sido sometidas a la evaluación de dos expertos, por el sistema de doble ciego, según el protocolo establecido por el comité organizador del congreso.

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN: 978-84-472-1746-5
Depósito Legal: SE 929-2015
Impresión: Kadmos

ÍNDICE

COMITÉ CIENTÍFICO DEL CONGRESO

María de los Ángeles Pérez Samper
Eliseo Serrano Martín
Mónica Bolufer Peruga
Virgina León Sanz
Francisco Fernández Izquierdo
Félix Labrador Arroyo
Isidro Dubert García
Francisco García González
Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz
María José Pérez Álvarez

COMITÉ ORGANIZADOR DEL CONGRESO

Juan José Iglesias Rodríguez
(director de la XIII Reunión Científica)
Francisco Núñez Roldán
Carlos Alberto González Sánchez
Juan Ignacio Carmona García
Mercedes Gamero Rojas
José Antonio Ollero Pina
José Jaime García Bernal
Fernando Javier Campese Gallego
Rafael M. Pérez García
(secretaría científica)
Antonio González Polvillo
Manuel F. Fernández Chaves
(secretaría ejecutiva)
Clara Bejarano Pellicer

EL ARROZ EN EL COMERCIO DE LA ESPAÑA MODERNA, 1690-1720

RICE IN THE FOREIGN TRADE OF EARLY
MODERN SPAIN, 1690-1720

ANDRÉS BIBILONI
Universidad de Sevilla

Resumen: Durante la Edad Moderna Europa se alimenta fundamentalmente de trigo. Su dieta, sin embargo, está cada vez más diversificada. A finales del siglo XVII en el levante peninsular se configura un intenso y regular comercio relacionado con el arroz que se convertirá en uno de los principales objetos de intercambio en la isla de Mallorca. Nuestro objetivo es medir las dimensiones de este comercio a través del volumen de las importaciones y de los mercados abastecedores.

Palabras clave: comercio, arroz, alimentación, Valencia, Mallorca

Abstract: Early Modern Europe fed itself basically on wheat. However, its diet was to become increasingly diversified. In the late seventeenth century in the Eastern regions of the Iberian Peninsula, an intense and regular rice trade was to emerge, with rice becoming one of the main items exchanged on the Island of Mallorca. Our aim is to measure the various aspects of this trade through the volume of rice imported and the market suppliers involved.

Keywords: Trade, rice, food, Valencia, Mallorca.

Durante la Edad Moderna los problemas alimenticios que afectan a la monarquía hispánica son reconocibles en buena parte de Europa a través de la frecuencia e intensidad de las crisis de subsistencias. Durante el siglo XVII la escasez es una constante y sus efectos, a menudo, demoledores. Europa debe enfrentarse a la falta de trigo, un cereal para el que no tiene sustitutos. Ante el problema de la insuficiencia triguera y la escasez de pan, salvo en contadas excepciones, en Europa no se consolida el cultivo de plantas sustitutivas del trigo. En todo caso serán complementarias, como ocurre

con el arroz, o como con la patata habrá que esperar a fechas muy tardías¹. A continuación nos ocupamos del arroz en el comercio español de fines del XVII y principios del XVIII a raíz del papel que adquiere en las importaciones del Reino de Mallorca y la magnitud que toma en las compras realizadas en mercados como el valenciano o el genovés².

La evolución del arroz en Mallorca es poco conocida y a pesar de las referencias a su presencia es difícil medir su arraigo en la dieta. Durante la Edad Media los musulmanes jugarían un papel decisivo en su implantación y difusión en Al-Andalus. Desde el siglo X el arroz se cultivaría en Valencia, los marjales del Guadalquivir y Mallorca³. La persistencia de su cultivo tras la conquista cristiana en Mallorca es dudosa. Miquel Barceló se apoya en Duplessy y ofrece relación de productos de procedencia musulmana remitidos a Flandes en la primera mitad del siglo XIII: de *Mallorques* llegarían alumbre, arroz, cuero e higos. Barceló muestra su sorpresa ante productos como el alumbre o el arroz y añade que de entre los países musulmanes considerados (Bugía, Sevilla, Córdoba, Granada, Fez, Marruecos, Sigilmassa, Túnez, Jerusalem y Egipto) *Mallorques* es el único que exporta arroz⁴. En la misma línea Braudel afirma que "... en el siglo XIV, se vendía arroz de Mallorca en las ferias de la Champaña"⁵. Tras la conquista cristiana de Mallorca —fines del primer tercio del siglo XIII— persiste la duda de cuándo el arroz pasa de ser un producto de exportación, y/o reexportación, a convertirse en un bien importado⁶.

1. El arroz "bien conocido desde la Edad Media es apreciado por las elites sociales pero sólo aclimatado en la planicie del Po a finales del siglo XV" Jean-Louis Flandrin, "Les temps modernes", en Jean-Louis Flandrin y Massimo Montanari (dirs.), *Histoire de l'alimentation*, París, Fayard, 1996, p. 555.

2. Las fuentes usadas son fiscales. El *Vicigal de Mar* recoge los manifiestos de entrada y salida de barcos e informa sobre cargas, consignatarios, mercados, valoraciones y transportistas. Andreu Bibiloni, *El comerç exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d'intercanvi (1650-1720)*, Palma, El Tall, 1995, pp. 15-16.

3. Andrew Watson, *Innovaciones en la agricultura en los primeros tiempos del mundo islámico*, Granada, Universidad de Granada, 1998, pp. 49-50; Antoni Riera, "Las plantas que llegaron de levante. Acerca del legado alimentario islámico en la Cataluña medieval", *Anuario de Estudios Medievales*, 31/2 (2001), pp. 805-807

4. Miquel Barceló, "Alguns problemes d'història agrària mallorquina suggerits pel text d'Al-Zuhri", *Recerques*, 8 (1978), pp. 27-49. Especialmente Apéndice 2 (pp. 48-49).

5. Fernand Braudel, *Civilización material y capitalismo*, Barcelona, Labor, 1974, p. 90. Altmeyer incluye el *riz de Majorque* junto a otros productos de origen lejano presentes en Ypres y Brujas (Jean-Jacques Altmeyer, "Notices historiques sur la ville de Poperinghe", en *Messenger des Sciences historiques de Belgique*, Gante, 1840, p. 5). El arroz de Mallorca también está presente a mediados del XIII en Rupelmonde (Flandes Oriental). Gérard Silvéry, *L'économie du Royaume de France au siècle de Saint Louis (vers 1180-vers 1315)*, Lille, PUL, 1984, p. 269.

6. A mediados del XIV los comerciantes mallorquines llevan a África arroz adquirido en el Reino de Murcia. En el XV aparece entre las importaciones que la isla hace de Valencia y en el XVI se configura como un producto de consumo habitual. Juan Torres Fontes, "Re-

¿Cuál es el significado real del arroz en la sociedad mallorquina? Como en otros mercados en Mallorca el consumo del arroz está condicionado por varios factores que limitan su expansión. Su implantación como alimento complementario, no sustitutivo del trigo, tuvo que enfrentarse a cuatro problemas. El primero, cultural, se relaciona con el arraigo del pan de trigo en la sociedad europea: “el trigo representa la vida entera de Francia al igual que la de todo el Occidente”. La población no renuncia al pan blanco en beneficio de otras harinas y mucho menos a tener que sustituirlo por otros cereales no panificables⁷. En segundo lugar está el problema sanitario asociado a su cultivo. El cultivo del arroz encontró un importante obstáculo en quienes lo relacionaban con determinadas enfermedades como el paludismo e insistían en acotar su cultivo en aquellas zonas en las que no pudiera ser nocivo para las personas⁸. En zonas como Valencia, además, consta la oposición a la expansión del arrozal debido al elevado consumo de agua que implicaba⁹. Un tercer factor atiende a las condiciones del consumo. Tras la cocción u horneado se pueden consumir, pero mientras el arroz exige un consumo inmediato, el pan puede almacenarse y comer varios días después de su elaboración. Diferen-

laciones comerciales entre los Reinos de Mallorca y Murcia en el siglo XIV “, *Mugertana*, 36 (1971), p. 11; Onofre Vaquer, *Una sociedad de Antiguo Régimen. Felanitx y Mallorca en el siglo XVI. Tomo II. Sociedad, Instituciones, Vida Cotidiana*, Palma, Onofre Vaquer, 1988, pp. 747-750; y Onofre Vaquer, “El comercio marítimo de Mallorca en el tránsito a la modernidad”, *Studia Historica: Historia Moderna*, 17 (1997), p. 148. A mediados del XV el arroz no se halla entre los productos que Mallorca manda a la ruta de Flandes [Pierre Macaire, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Lille, Atelier, 1986, p. 328]

7. F. Braudel, *Civilización material...*, p. 104.

8. Mariano Peset y José Luis Peset, *Muerte en España: política y sociedad entre la peste y el cólera*, Madrid, Seminarios y Ediciones, 1972; Mariano Peset y José Luis Peset, “Cultivos de arroz y paludismo en la Valencia del siglo XVIII”, *Hispania. Revista Española de Historia*, 121 (1972), pp. 277-375; Enric Mateu, *Arroz y paludismo. Riqueza y conflictos en la sociedad valenciana del siglo XVIII*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1987; Rubén Bueno y Ricardo Jiménez, “Crónicas de arroz, mosquitos y paludismo en España: el caso de la provincia de Valencia (s. XVIII-XX)”, *Hispania. Revista Española de Historia*, vol. LXX, núm. 236 (2010), pp. 687-707; José Miguel Sáez y Pedro Marset, “Teoría académica y práctica ciudadana en el paludismo. Las causas de las enfermedades endémicas en Murcia durante el siglo XVIII desde la perspectiva de la administración local”, *Asclepio*, 52 (2000), pp. 167-183; Manuel Ardit, “La prohibición del cultivo del arroz en la ribera del Turia (siglos XVI-XVIII)”, en *Estudios de Historia Moderna en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban. Vol. II. Economía, Sociedad, Cultura*, Valencia, Universitat de València, 2008, pp. 537-549. Casey añade que su cultivo “se asociaba con los moros”. James Casey, *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid, Siglo XXI, 1983, p. 57.

9. M. Ardit, “La prohibición...”, p. 539. J. Casey, *El Reino...*, pp. 55-57 se refiere a los límites de la oferta y señala que en la primera mitad del XVII el arroz tenía un papel escaso en la economía valenciana y fue a mediados del XVII cuando adquirió una importancia creciente, sobre todo en el valle del Júcar, donde ya en el XVIII la producción de arroz podría superar la del trigo.

cia que dificulta su consumo en determinadas condiciones¹⁰ y colectivos¹¹. El cuarto factor es el precio. El precio más elevado del arroz frente al trigo resultaría un factor disuasorio de primer orden que limitaría el consumo¹².

EL VOLUMEN DE LA IMPORTACIÓN

La información disponible sobre el comercio del arroz para el siglo XVII (Gráfico 1) indica que se trata de un producto de demanda creciente en la sociedad insular¹³. En 1656-57 la isla importa unas 190 toneladas (en adelante t) cuyo valor asciende a unas 19000 libras mallorquinas¹⁴. Datos de importancia relativa ya que puede parecer poca cantidad para alimentar una población de unas cien mil almas. Y es cierto, pero representa el 16'3% del valor total de las importaciones de ese año, lo que da la medida de la trascendencia de un producto que va a liderar las importaciones no trigueras. Esta hegemonía sólo la perderá a fines del XVII frente a la avalancha de textiles

10. El arroz se consumiría sobre todo hervido junto a otras viandas, que diferían en función del nivel social de los comensales. Para el pan de arroz contrasta su éxito en los países islámicos con la poca aceptación que habría tenido en la cocina andalusí al ser "poco nutritivo y de digestión prolongada". A. Riera, "Las plantas...", p. 807.

11. El arroz en la navegación está condicionado, fundamentalmente, por la prioridad que tiene el agua para beber en lugar de para cocinar. Aún así suele aparecer en determinados contextos. Francisco-Felipe Olesa Muñido, *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, Editorial Naval, vol. II, 1968, p. 758; Michel Morineau, "Croître sans savoir pourquoi: structures de production, démographie et rations alimentaires", en J.L. Flandrin y M. Montanari (dirs.), *Histoire...*, p. 593.

12. Manuel González Mariscal indica que entre 1560 y finales del XVII el arroz conoce una progresiva reducción del precio frente al pan en el mercado urbano de Sevilla. Aún así, recuerda que en la segunda mitad del XVII, cuando la diferencia de precios entre ambos productos es menor, el precio de 1000 Kcal de arroz sigue siendo un 35% superior a igual cantidad de Kcal de pan horneado. Manuel González Mariscal, *Población, coste de la vida, producción agraria y renta de la tierra en Andalucía Occidental, 1521-1800*, Tesis doctoral inédita, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2013, pp. 84-91. Agradezco al autor la posibilidad de consultar su obra.

13. A. Bibiloni, *El comerç exterior...*, pp. 101-104.

14. Unos 4660 quintales procedentes de los mercados valenciano (84'8%) e italiano (14'8%). La importación la completan unos pocos quintales de origen corsario. Arxiu del Regne de Mallorca [ARM], Arxiu Històric [AH], 786. El comercio arrocero de Palma presenta cuatro unidades: quintal, libra, carga y saco (y rara vez la saca). Todas las unidades se han reducido a quintales al ser la más frecuente y la de uso habitual en el puerto de Palma. Las equivalencias son: el quintal (o *quintar*) mallorquín equivale a 100 libras (*lliures*) y pesa 40'7 kilogramos. La carga (= 3 quintales) habitualmente usada en embarcaciones llegadas del Reino de Valencia. El arroz llegado del extranjero suele presentar el quintal o también la variable de saca o saco (1 saco= 1 quintal), especialmente en el caso del mercado francés. La saca podría ser más pesada que el saco, pero por la excepcionalidad con que aparece y no tener efectos significativos en el cómputo total le damos el mismo peso que al saco.

en un nuevo flujo que alterará completamente la estructura de la balanza comercial insular marcada, hasta 1720, por un permanente déficit (Gráfico 2).

En la segunda mitad del XVII el arroz es una constante entre las importaciones insulares con un claro aumento desde mediados de los años ochenta. Entre 1657 y 1685 una media anual de 22,5 barcos conducen 4280 quintales de arroz (unas 174 t) a la isla: el 60% procede del Reino de Valencia. Entre 1688 y 1718 el tráfico arrocero aumenta a 28,9 barcos/año y la importación media anual crece un 58%. Las importaciones son irregulares con máximos y mínimos muy acusados en cada una de las dos etapas. Durante la primera contrastan los 35 barcos que en 1660-61 declaran descargar arroz en Mallorca con los 14 que lo hacen en 1667-68. Las diferencias también son extremas en términos de peso ya que mientras el primer año se importan más de 5100 quintales en el segundo no se alcanzan los 2500. En la segunda etapa, 1688-1718, las diferencias todavía son más acusadas y se observa que tras las intensas fluctuaciones de fines de los años noventa se produce un crecimiento sostenido de la importación entre 1700 y 1704. Un nuevo revés por el dato de 1708 da paso a un espectacular aumento de la importación concentrado en los años posteriores al final de la guerra de Sucesión, de forma que sólo la interrupción de la serie impide establecer una nueva etapa con entidad propia¹⁵ (Cuadro 1). Considerada la segunda etapa sólo hasta 1708 el tráfico medio anual apenas aumenta en tres barcos aunque la importación de arroz lo hace un 22%. Todos los valores se disparan después de 1715 cuando el tráfico arrocero casi se duplica respecto a la primera etapa y la cantidad importada se multiplica por más de tres alcanzando una media de 525 t.

Cuadro 1. Tráfico e importación de arroz en Mallorca (medias anuales)

Etapa	Barcos (número)	Arroz (quintales)	Quintales 1656-57/1684-85=100
1656-57/1684-85	22,5	4280	100
1687-88/1707-08	25,3	5224	122
1715-16/1717-18	43,3	12911	302

Fuente: elaboración propia (E.P.) con datos del ARM, *Victigal de Mar* de los años señalados

15. El último año del que tenemos datos es 1717-18 aunque podría tratarse de valores incompletos ya que el "Llibre del dineret de la mercaderia de 1717 en 1718 administrat per Francesc Planes" recoge el tráfico del puerto de Palma entre el 24-06-1717 y el 13-04-1718 quedando pendientes de cuantificar las importaciones de dos meses hasta junio de 1718.

El ritmo de las importaciones para la etapa 1657-1718 ofrece un consumo medio anual de arroz por persona de 2'26 kilogramos tomando como referencia una población estimada de cien mil personas, pudiendo estar presente en diferentes modalidades de elaboración del producto en un total de unas 25 ingestas al año¹⁶. Para cada una de las etapas del Cuadro 1 el consumo medio anual sería de 1'74, 2'13 y 5'25 kilogramos respectivamente. En la tercera etapa, por lo tanto, el arroz podría estar en la mesa de los mallorquines en 58 ocasiones o, lo que es lo mismo, poco más de una vez a la semana. Durante toda la segunda mitad del XVII el arroz es una constante en las importaciones de Mallorca. El volumen de las compras, aunque irregular, muestra unos flujos ininterrumpidos de forma que cuando la guerra cierre la puerta a determinadas plazas los mercaderes insulares se dirigirán a mercados secundarios para garantizar el abastecimiento.

LOS MERCADOS ABASTECEDORES

El arroz es un producto de importación que se adquiere para ser consumido, mayoritariamente, en la isla¹⁷. El Reino de Valencia y, coyunturalmente, la península italiana son los mercados que tienen un mayor protagonismo en el abastecimiento de arroz a Mallorca (Gráfico 3). A mucha distancia, y en ocasiones con carácter residual, aparecen partidas de arroz llegadas de otros ámbitos que, por orden de importancia, se asocian a puertos franceses y catalanes. De estos cuatro mercados el más importante es el valenciano tanto por el volumen negociado como por frecuencia de los embarques.

El Gráfico 3 recoge el origen del arroz descargado en Mallorca como promedio de los quince años considerados. En conjunto la supremacía de los puertos valencianos es absoluta aunque estos valores están atenuados por el hundimiento del tráfico entre Mallorca y Valencia-Cullera-Alicante en determinados momentos como 1707-08. El baile de alianzas producido durante la guerra de Sucesión dejará a Mallorca huérfana de su principal mercado abastecedor cuando tras la batalla de Almansa, a fines de abril de 1707, Valencia cae en manos borbónicas. Mallorca, alineada del lado austracista desde septiembre de 1706, tras la llegada de la flota anglo-holandesa, mantendrá

16. A. Bibiloni, *El comerç exterior...*, pp. 102-103.

17. En ocasiones algunas pequeñas partidas se cargan en Mallorca para ser desviadas a otros mercados o bien ser consumidas en los propios barcos como parte de la ración de marinería. Así ocurre en varios casos fechados en 1657 cuando en marzo una nave hamburguesa zarpa de Mallorca con 100 cargas de arroz con destino a Alicante y Poniente; un mes después una saetía mallorquina se dirige a Palermo y Malta con 9 cargas; a mediados de mayo otra saetía navega hacia Liorna con 1 carga; y en julio el bergantín del patrón Antoni Pizá desvía 8 sacos de arroz a Menorca. ARM, AH, 786. La cantidad total de los cuatro barcos es de 354 quintales (14'4 t).

su oposición a Felipe V hasta su caída definitiva en 1715. Durante la mayor parte de este período los puertos levantinos de la península permanecen cerrados al tráfico con Mallorca y sólo una exigua partida de 40'26 quintales de arroz es desembarcada en la isla procedente de Denia en enero de 1708. En este contexto, y como ya se ha indicado, el abastecimiento de arroz a Mallorca no se interrumpe y, aunque sí se desploman las importaciones (Gráfico 1)¹⁸, otros mercados toman el relevo imponiéndose una coyuntural hegemonía genovesa, que proporcionará el 80% del arroz, complementada por el tráfico procedente de puertos catalanes como Barcelona y Mataró¹⁹.

La excepción confirma la regla y la supremacía valenciana se constata en cada uno de los tres períodos que se analizan a continuación. Entre 1688 y 1691 la contribución conjunta de Alicante, Denia, Cullera y Valencia otorga al Reino de Valencia el control del 59'7% del arroz descargado en Mallorca, con un máximo para 1691 al superar el 98%²⁰. Sólo Génova con un 21'16% es una clara alternativa. Poco margen queda a otros mercados: plazas italianas como Nápoles, Palermo y Finale, con un acumulado 7%, apenas se equiparan a Marsella (6'17%). El Mediterráneo oriental y el norte de África tampoco son una opción ya que de Milo procede el 0'01% del arroz y de Túnez un 0'28%. Sólo el mercado atlántico por las partidas de un impreciso *Ponent* consigue un 5%.

En el septenio 1698-1704 se producen pocos cambios. Persiste la hegemonía valenciana al controlar el 53'24% del abastecimiento de arroz. Una mayor desagregación de los datos permite que en ocasiones emerjan los auténticos proveedores de la isla. Así ocurre por el papel logrado por Denia en 1701 al proporcionar el 15'8% del arroz descargado en Palma, en 1702 (10'36%) y en 1704 (13'56%); o por Cullera en 1704 (9'1%). Además se produce una mayor diversificación a favor de otras zonas de la península ibérica que acumularán un 4% debido a la irregular contribución del arroz procedente de puertos catalanes (Barcelona, Mataró, Roses y Sitges) y de Cádiz (1'6%). Esta diversificación también afecta al mercado mediterráneo que aportará el 40'8%. Se mantienen los mercados ya mencionados con Génova a la cabeza (16'9%), a los que se suman pequeñas partidas de Cagliari, Vilafranca o

18. La caída de la importación en 1707-08 (Gráfico 2) se traduce en el mínimo logrado por el arroz en el conjunto de las importaciones de Mallorca: el 4'7%.

19. Durante la guerra Cataluña y Mallorca estrechan sus relaciones. Jerònia Pons Pons, "Un negocio en tiempos de guerra: Tomàs Llinàs y Cia (1711-1715)", en Carlos Martínez Shaw (ed.), *Historia moderna. Historia en construcción. Economía, mentalidades y cultura*. Vol. 1, Lleida, Milenio, 1999, pp. 211-219

20. El arroz procedente del Reino de Valencia suele aparecer agregado en torno al genérico *Valencia* (52'8%), mientras Alicante, Denia y Cullera no supera, en ningún caso, el 3%. Algo similar ocurre con el arroz llegado de plazas catalanas ya que durante este cuatrienio se recogen como *Catalunya* con un 0'44%.

Malta. Marsella, por otra parte, abandona el modesto papel de la etapa anterior y con un 17'03% consigue superar a Génova²¹. Agde y Port-Vendrés, en el litoral francés, con Portocolom, Ibiza y Menorca completan la nómina con una presencia escasa e irregular²².

La última etapa, 1716-1718, es la que arroja una mayor información sobre el mercado, al identificarse los principales puertos proveedores del litoral valenciano. El Reino de Valencia consolida la posición de etapas anteriores aumentando el control del mercado hasta el 56'8% y queda claro que Cullera, en la desembocadura del Júcar y de la zona productora de arroz, es el principal abastecedor. En 1716 y 1717 Cullera proporciona el 40'6% y 39'2% del arroz que consume Mallorca; del resto del Reino de Valencia procede un 11'18% y 19'7% respectivamente. Cullera se configura como la gran plaza exportadora, Denia se sitúa a distancia por su papel en 1717 con un 13%, mientras Alicante se hunde al aparecer sólo en 1716 (0'08%) y 1717 (1'66%)²³. El resto de mercados no ofrecen cambios sustanciales. Génova se mantiene en un 27% y fagocita al resto de puertos italianos; Barcelona, único puerto catalán, apenas supera el 2% en 1716 para estar ausente en 1718; y Marsella, perdida la ventaja de la guerra, se hunde con un papel parecido a Barcelona. Sólo anotar la casi anecdótica presencia de arroz procedente de San Juan de Acre, Cabo Rosso y Cassis, que en 1716 conjuntamente apenas superan el 1%.

EL TRANSPORTE

A lo largo de cuatro años, entre septiembre de 1687 y septiembre de 1691, en el abasto de arroz a Mallorca participan 64 patrones con 99 viajes (Cuadro 2). Catorce navegantes realizan más de un viaje y transportan el 46'6% de las 890 t que se descargan en la isla. El tráfico arrocero está controlado por patrones mallorquines: 14 navegantes que acaparan el 47% de la importación. A mucha distancia se hallan 13 franceses (11'4%) y 3 ingleses (6'2%), mientras la participación conjunta de 3 genoveses, 2 finalinos, 1 portugués y 1 ibicenco no alcanza el 3%²⁴.

21. Entre 1698-1704 Mallorca recibe de Marsella más de 6500 quintales de arroz. El 77% se concentra en 1702-1704 durante el período de guerra en el que la isla es felipista.

22. El arroz procedente del mercado regional sólo adquiere cierta entidad en 1699 cuando Ibiza y Menorca proporcionan el 7'76% del arroz importado. El puerto mallorquín de Portocolom está presente en una sola ocasión (1702 con 27 quintales).

23. Los valores del ¿genérico? *Valencia* siguen pareciendo engañosos. Especialmente para 1718 cuando le corresponde un 28'03%, mientras que en 1716 y 1717 cae al 8'58% y 4'52%.

24. De los 25 patrones restantes que no consta su origen es probable que muchos sean naturales de Mallorca. Es el caso de Antoni Bisbal, Pere Borrás, Josep Camps, Joan Duran, Mació Femenia, Jaume Julià, Pere Llinàs, Sebastià Llorens, Antoni Marí, Cristòfol Matheu, Jaume Maura, Joan Mora, Andreu Pons, Miquel Prats, Joan Pruna, Andreu Ramon y Pere Sans. Hay

Cuadro 2. El transporte del arroz, 1688-1691 (*)

Patrón	Naturaleza	Nº viajes	% arroz	Procedencia del barco
Joan Miralles	mall.	5	9,73	Valencia
Lluc Camps	mall.	8	9,07	Valencia
Pere Sans	-	8	7,14	Valencia; Menorca (1 viaje)
Llorenç Rubí	mall.	5	6,99	Valencia
Antoni Barceló	mall.	3	5,88	Valencia
Martí Mayol	mall.	2	3,69	Génova
Antoni Llambies	mall.	2	2,98	Poniente y Génova
Pere Antoni Oliver	mall.	3	2,97	Alicante y Marsella
Antoine Reclus	fr.	2	2,42	Génova
Jaume Maura	-	2	2,02	Valencia
Pere Palmer	mall.	2	1,46	Génova y desconocido
Pierre Guirau	fr.	2	1,08	Marsella
Antoni Pallisser	mall.	2	0,67	Marsella
Andreu Pons	-	2	0,19	Marsella
Subtotal 14 patrones		48	46,57	
Otros 50 patrones		51	53,43	
Total 64		99	100,00	

Fuente: E.P.; (*) Patrones que realizan dos o más viajes

Uno de los principales protagonistas del transporte de arroz es el patrón mallorquín Lluc Camps representado con 8 operaciones de importación y otras tantas de exportación. Los mercados que frecuenta y la periodicidad de sus viajes son muestra del grado de especialización y conocimiento del negocio. Siempre procede o se dirige a Valencia, sin excepciones, embarcándose en su bergantín dos veces al año con intervalos de cinco a seis meses. Zarpa hacia Valencia al comienzo de la primavera y a mediados o finales del verano y regresa entre dos y hasta tres meses y medio más tarde, lo que indica que no se trata de viajes redondos y en ellos, sin excepción, siempre transporta arroz (una media de 10 t)²⁵. El también mallorquín Llorenç Rubí entra en la rada

más dudas sobre el origen de los patrones Francesc Campana, Francesc Carto, Andreu Fenosio, Joan Baptista Filipo, Joan Gibert, Nicolau de Nicolau, Sebastià Saldo y Josep Trifu.

25. El tráfico comercial que conecta Mallorca con la península ibérica implica estadias en numerosos puertos vinculados a las rutas atlánticas, tanto hacia el sur como hacia el norte. Andrés Bibiloni y Jerònia Pons, "Relaciones mercantiles entre la España mediterránea y Portugal, 1640-1718", *Revista de Història Econòmica e Social*, 8-2ª serie (2004), pp. 79-99; y Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, Crítica.

palmesana en cinco ocasiones siempre con carga de arroz procedente de Valencia²⁶. En situación parecida, con relaciones comerciales casi exclusivas con el Reino de Valencia, están los patronos Barceló, Miralles, Maura y Sans. La operatividad de estos patronos respecto a los puertos valencianos se repite, aunque a menor escala, en el caso de Mayol y Reclus para Génova y de Pons, Pallisser y Guirau para Marsella.

Cuadro 3. El transporte del arroz, 1698-1704 (*)

Patrón	Naturaleza	Nº viajes	% arroz	Procedencia del barco
Joan Miralles	mall.	9	9,68	Valencia
Joan Xamena	-	12	7,62	Valencia
Joan Estarelles	mall.	6	5,03	Génova (3), Cádiz (2) y Cádiz/Denia
Henri Esperandiu	fr.	6	4,77	Marsella (5) y Alicante
Joan Capó	mall.	5	4,31	Valencia
Ramon Ripoll	mall.	3	2,96	Génova (2) y Marsella
Jean Ferri	Fr.	4	2,73	Marsella (2) y Alicante (2)
Pere Sans	-	5	2,39	Valencia
Sebastià Mulet	-	6	2,35	Génova (5) y Cádiz/Denia
Andreu Bestard	-	5	1,89	Barcelona, Génova, Agde y Roses
Lluc Camps	mall.	3	1,59	Dénia (2) y Valencia
Glaudis Marsel	Fr.	3	0,93	Denia (2) y Valencia
Maurice Guillet	fr.	4	0,54	Marsella
Rafel Marimon	mall.	3	0,20	Génova (2) y Poniente
Subtotal 14 patronos		74	46,99	
Otros 98 patronos		110	53,01	
Total 112		184	100,00	

Fuente: E.P; (*) Patronos que realizan tres o más viajes

26. Consta un sexto viaje de marzo de 1691 en el que declara otras mercaderías, sin arroz, de Barcelona.

Los datos del Cuadro 3 recogen el comercio arrocero entre 1698 y 1704 y ofrece la mayor serie continua de que disponemos. Por una parte se confirman algunas características apuntadas para el período 1688-1691 al persistir la misma intensidad de tráfico medido tanto en número de patrones (16/año en cada período), número medio de viajes (24'75 en el primero frente a 26'57 en el segundo) o cantidad media anual cargado (5461 quintales frente a 5488 quintales)²⁷. También se constata, aunque con matices significativos, la persistencia del predominio de las cargas realizadas por patrones mallorquines, el protagonismo que van a adquirir determinados navegantes, como Joan Miralles o Joan Xamena, tanto por el número de viajes realizados como por el volumen cargado, así como la prioridad y/o exclusividad por los principales y mejor conocidos mercados. En este sentido e igual que ocurriera en el período anterior Miralles realiza todos sus viajes, sin excepción, a Valencia. Los patrones Xamena, Sans y Capó mantienen este mismo derrotero, mientras el patrón francés Maurice Guillet establece comercio exclusivo con Marsella²⁸.

La principal novedad que ofrece el período 1698-1704 está relacionada con el inicio de la guerra de Sucesión, y con las consecuencias de la pertenencia de Mallorca al bando felipista hasta 1706, y se refiere al protagonismo tanto del mercado como de los transportistas franceses. Marsella adquiere un papel relevante con una dimensión desconocida antes del inicio de la guerra. Además el Cuadro 4 recoge el nuevo y extraordinario protagonismo de los patrones franceses a principios del XVIII con unas cargas equiparables a las transportadas por los mallorquines y con una participación conjunta (98'4%) que apenas deja margen a patrones de otra naturaleza. Aunque, al igual que en el período anterior, muchos patrones contabilizados en el apartado "sin identificar" podrían ser mallorquines y deshacer el equilibrio que se produce en la cantidad de arroz transportada, no hay duda de que en sí misma la presencia francesa es muy significativa a tenor del número de los implicados y de los viajes realizados.

27. Esta persistencia se mantiene en el porcentaje de arroz, cercano al 47% en ambos casos, que los catorce patrones seleccionados en cada cuadro consiguen descargar en Mallorca.

28. En situación similar, por la exclusividad de sus tres viajes con el Reino de Valencia (Valencia y Denia) se encuentran el patrón francés Glaudis Marsel y el mallorquín Lluç Camps.

Cuadro 4. Naturaleza de los patrones que importan arroz en Mallorca, 1698-1704

Naturaleza	Nº patrones	Nº viajes	Arroz	
			% (A)	% (B)
Malloquín	15	38	27,51	49,88
Francés	38	57	26,62	48,26
Menorquín	1	1	0,13	0,24
Ibicenco	1	1	0,27	0,48
Catalán	3	4	0,61	1,11
Napolitano	1	1	0,02	0,03
Sin identificar	53	82	44,85	
Total	112	184	100,00	100,00

Fuente: E.P; (A)= todos los patrones; (B)=sólo patrones con naturaleza identificada

El papel francés es más importante si descartamos los meses anteriores al inicio de la guerra. El tráfico contabilizado en los 34 meses anteriores al verano de 1701 indica que los patrones franceses sólo protagonizan 15 viajes transportando 2010'17 quintales de arroz. Los 8214'40 quintales restantes los conducen a Mallorca en 42 viajes en los 39 meses posteriores al inicio de la guerra y hasta septiembre de 1704. En ocasiones la presencia francesa es hegemónica y de los 30 barcos que a lo largo de 1702 llegan a Mallorca con arroz, 18 están patroneados por franceses²⁹: transportistas galos que conectan la isla con los puertos del sur de Francia o con otros mercados mediterráneos capaces de producir y/o distribuir arroz.

Una vez acabada la guerra de Sucesión –Mallorca capitula en julio de 1715– el comercio arrocero se reactiva y toma unas dimensiones desconocidas. En términos absolutos durante el trienio 1716-1718 (Cuadro 5) Mallorca importa más arroz que durante el septenio 1698-1704 (Cuadro 4). Entre una y otra etapa el número medio anual de viajes pasa de 26'57 a 43'3 y el número de patrones involucrados cada año en el tráfico se dispara de 16 a 28.

29. Los 12 restantes corresponden a 3 patrones mallorquines, 1 catalán y 4 cuya naturaleza no se especifica.

Cuadro 5. El transporte del arroz, 1716-1718 (*)

Patrón	Naturaleza	Nº viajes	% arroz	Procedencia del barco
Andreu Bestard	-	3	2,69	Cullera (2), Génova
Josep Capó	-	2	1,89	Valencia
Giovani Batista Decoto	gen.	2	4,15	Génova
Bernat Estarelles	-	2	0,40	Génova
Martí Fornari	-	2	1,28	Génova, Cullera
Marc Martí	-	5	1,08	Ibiza (3), Cullera (2)
Antoni Mora	-	3	3,11	Génova (2), Cullera
Antoni Palau	-	3	2,70	Génova (2), Cullera
Jean Raunier	fr.	2	3,49	Denia
Francesc Ribera	-	3	1,29	Génova (2), Menorca
Sebastià Roig	-	2	0,37	Génova, España
Joan Sora	-	2	2,77	Génova
Noel Tanquer	ingl.	2	0,43	Génova, Valencia
Joseph Valin (Velin)	fr.	4	3,15	Cullera (3), Valencia
Joan Xamena	-	6	6,49	Valencia (4), Cullera (2)
François Xiau	fr.	2	2,38	Cullera
Subtotal 16 patrones		45	37,69	
Otros 85 patrones		85	62,31	
Total 101		130	100,00	

Fuente: E.P; (*) Patrones que realizan dos o más viajes

Esta etapa también configura un mercado más abierto. Barcas, bergantines y jabeques mallorquines o, en su momento tartanas francesas, serán acompañados por unidades de mayor porte de otras banderas. Desde 1715 en Palma son frecuentes naves inglesas, francesas y genovesas que transportan grandes partidas de arroz alcanzándose tonelajes poco habituales. Antes de 1715 la partida de arroz más cuantiosa descargada en Palma tiene manifiesto de 23-9-1688 cuando la nave del capitán inglés John Carswell, procedente de Génova/Nápoles, conduce 1147'6 quintales. Es la única que supera los mil quintales y equivale a 46'7 t de arroz en un solo barco. Sin embargo, entre abril de 1716 y febrero de 1717 cinco barcos superan el límite de los mil quintales cuando el capitán genovés G. B. Decoto transporta en su nave 62'5 t de arroz de Génova; en mayo de 1716 la nave del capitán inglés Samuel Rigs manifiesta 41'1 t de arroz de Cullera; y también de Cullera dos patrones de naturaleza dudosa, Gabriel Amengual y Joan Carbonell, conducen 54'7 y

40'9 t de arroz con un jabeque y un bergantín. La partida record se consigue el 8-2-1717 cuando un patrón francés de nombre y procedencia desconocidos manifiesta en Palma 1784'72 quintales de arroz ;72'64 t³⁰.

CONCLUSIONES

El comercio arrocero desarrollado en la España mediterránea de finales del XVII muestra, a través del caso de Mallorca, el funcionamiento de un mercado dinámico y maduro. Los rasgos que lo definen son, en ocasiones excepcionales, a tenor del protagonismo mostrado por los transportistas insulares con un elevado grado de control del tráfico muy alejado del que demuestran en otras mercaderías. Tráfico intenso y regular que conecta con las principales regiones productoras y/o redistribuidoras del Mediterráneo. El acceso a unos y otros mercados demuestra la capacidad de adaptación de los comerciantes mallorquines con el objetivo de garantizar el abasto de un bien consolidado en la segunda mitad del siglo XVII y que conoce un fuerte aumento de la demanda en las primeras décadas del siglo XVIII. El resultado será el extraordinario papel del arroz en las importaciones de Mallorca ya que para el período 1657-1718 el arroz representa, por término medio, el 15% del valor total de las importaciones y el 39% de las alimenticias (sin el trigo) superando las 20000 libras mallorquinas anuales. Excepcional, sin duda, también es el tipo de relaciones bilaterales establecidas entre la isla y su principal proveedor ya que el Reino de Valencia es el único mercado al que Mallorca no exporta prioritariamente aceite, motor de la economía exportadora insular, sino otros productos agrarios como el queso.

30. El *Vitigal de Mar* de 1716-17 no indica la procedencia del barco. Otra fuente, el "Dret de contraban" de 1717, rectifica la fecha al 8-3-1717 con "un vaixell francès" que procede de Alicante. ARM, AH, 6114.

