

LAS RELACIONES MERCANTILES ENTRE MALLORCA Y CÁDIZ EN LA EDAD MODERNA

Josep Juan Vidal
Universidad de les Illes Balears

RESUMEN

El comercio entre Mallorca y Cádiz varió sensiblemente en el transcurso de los siglos de la Modernidad. Si Mallorca tenía a comienzos del siglo XVI contactos esporádicos con Cádiz para aprovisionarse de trigo y pescado, a fines del siglo XVII, Cádiz pasó a ser el principal centro desde donde Mallorca importaba productos coloniales en virtud de su posición ventajosa en el comercio americano. Mallorca exportaba hacia allí productos propios: aceite, textiles y alimentos, aunque con una balanza comercial claramente deficitaria. Durante gran parte del Setecientos, Cádiz estuvo detrás de Canarias como trampolín de engarce entre Mallorca y América, pero después de 1778, los mercaderes mallorquines continuaron usando, preferentemente, el puerto gaditano para seguir comerciando indirectamente con América, a través de una navegación de cabotaje por un rosario de puertos peninsulares.

Palabras clave: Comercio, Mallorca, Cádiz.

ABSTRACT

Trade between Majorca and Cadiz varied perceptibly throughout the centuries of the early Modern Age. Whilst at the beginning of the sixteenth century Majorca had only sporadic contact with Cadiz for provisions of wheat and fish, by the end of the seventeenth century Cadiz had become the principal source from which Majorca imported products from colonies, given its advantageous position with regard to American trade. Majorca exported there its own products, such as oil, textiles and foodstuff, although with a notable trade deficit. During a large part of seventeen-hundreds, Cadiz trailed behind the Canary Islands as the commercial link between Majorca and America, but after 1778, the Majorcan traders continued to prefer the port of Cadiz for indirect trading with America, using coastal navigation via a string of mainland ports.

Keywords: Trade, Majorca, Cadiz.

El comercio mantenido entre Mallorca y Cádiz experimentó importantes cambios cuantitativos, desde comienzos del siglo XVI al último tercio del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. A finales del Cuatrocientos y principios del Quinientos, el área gaditana era una más, y no la principal, de donde Mallorca se aprovisionaba de alimentos, especialmente de granos y pescado. Módicas cantidades de trigo producido en la zona jerezana llegaban desde Cádiz a la isla mallorquina, que necesitaba diversificar sus fuentes de abastecimiento y no circunscribir las exclusivamente al mundo mediterráneo, así como atunes pescados en la zona del Estrecho. Ciento cincuenta años más tarde, los géneros que Mallorca importaba de Cádiz habían variado sustancialmente, en virtud del papel desempeñado por esa ciudad como encrucijada del comercio con América. De Cádiz llegaban a Mallorca géneros coloniales, como azúcar, cacao, pimienta o productos tintóreos, dada la importancia ya alcanzada por este puerto en el tráfico americano, e intentaba saldar esas importaciones con la exportación hacia allí de géneros propios, fundamentalmente aceite. Buena parte de la navegación no se practicaba directamente, sino por medio del cabotaje, lo que no contribuye precisamente a esclarecer el comercio entre ambos centros.

Desde los albores de la Modernidad nos constan contactos comerciales de naves y mercaderes mallorquines con la zona andaluza occidental y también directamente con Cádiz. Mallorca era, como otras áreas mediterráneas peninsulares, un territorio deficitario en su producción de granos, que dependía para la subsistencia de su población, en una civilización alimentaria muy dominada por el pan, de importaciones trigueras de mercados suministradores del exterior. Predominaban en su avituallamiento mercados mediterráneos, fundamentalmente el siciliano, que era el principal granero de la isla, de donde sabemos que en la época del Rey Católico, Mallorca ingresó más del 60% del total del trigo introducido de fuera. Pero Mallorca también importaba cereales desde otras partes y desde otras áreas como la Península Ibérica. Bastantes de estos cereales eran transportados desde Andalucía oriental, concretamente a través del puerto de Málaga, que constituyó a considerable distancia de Sicilia el segundo mercado aprovianador de la Isla en esta época de tránsito del Medioevo a la Modernidad. El tercero, lo constituyó la franja costera del sur de Francia. Y tras ella nos consta que módicas partidas fueron importadas desde el Atlántico occidental. Concretamente desde Cádiz y la zona de Jerez a finales del siglo XV y comienzos del XVI. El triángulo formado por Sevilla, Jerez y Cádiz, con un 2,72% del trigo importado por Mallorca, durante el reinado de Fernando el Católico constituía en orden de importancia el cuarto mercado avituallador de la isla¹. Tanto en 1500, como en 1502 concretamente, están documentadas

¹ JUAN VIDAL, Josep: "El comercio de importación triguero en Mallorca durante la época de los Reyes Católicos", en LOBO CABRERA, Manuel y SUÁREZ GRIMÓN, Vicente (eds.): *El comercio en el Antiguo Régimen*. Actas de la III Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna, II, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (1994), pp. 59-60.

importaciones trigueras procedentes de esta zona². Las importaciones de alimentos, y sobre todo de cereales, a Mallorca desde Andalucía occidental, desde el puerto gaditano, debieron proseguir durante los años posteriores y durante los siglos XVI y XVII, en cantidades modestas, en virtud de excedentes productivos y en virtud también de la voluntad y las necesidades mallorquinas de diversificar sus focos de abastecimiento y no quedar dependiendo de un único mercado avituallador, a pesar de que el grueso de su comercio se desenvolvía en el mundo mediterráneo.

El comercio mallorquín con Cádiz había variado cualitativamente en la segunda mitad del siglo XVII, período en el que conocemos bien el comercio exterior de Mallorca, gracias a la explotación de los registros de aduanas realizada por Andreu Bibiloni. De ser Cádiz un mercado fundamentalmente suministrador de alimentos procedentes de sus costas y de su tierra interior, pasó a proporcionar a Mallorca la mayor parte de los productos coloniales que procedentes de las Indias, ésta precisaba, al concentrar en su rada la mayor parte del comercio americano e ir sustituyendo a Sevilla antes *de facto* que *de iure* como el puerto que teóricamente monopolizaba el tráfico con el mundo americano³. De todas maneras nos dificulta conocer tanto las importaciones mallorquinas de Cádiz como las exportaciones insulares hacia allí, el hecho de que buena parte del tráfico no se realizara directamente, sino con escalas por medio de embarcaciones que prácticaban una navegación de cabotaje con detenciones en una importante cantidad de puertos intermedios. Por un lado no faltaron embarcaciones de cierto porte –normalmente bergantines– que hacían la travesía navegando directamente desde Mallorca a Cádiz o viceversa⁴,

² Concretamente el 22 de febrero de 1500 se introdujeron 998 quarteras, 5 barcillas y 2 almudres desde Calis (Archivo del reino de Mallorca (ARM) Extraordinaris de la Universitat (EU), 22, f. 89), el 5 de mayo otras 402 quarteras y 4 barcillas desde Xeres (ARM EU 22, f. 90v), el 2 de junio 574 quarteras, 4 barcillas y 2 almudres (ARM EU 22, f. 108 v) e idéntica suma el 2 de septiembre de idéntica procedencia (ARM EU 23, f. 123v). Se había acordado el 11 de julio importar 500 quarteras desde Jerez (ARM EU 23, f. 118v).

³ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778. El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cádiz, Diputación Provincial, 1976, T. I, pp. 103-109 y *Comercio y Burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, Diputación Provincial, 1991, pp. 18-20.

⁴ De ellas tenemos varias constancias. El tipo de embarcación predominante en esta travesía fue el bergantín. No obstante también podemos destacar la tartana *Nostra Señyora del Roser* y *Sant Antoni de Pàdua*, que en 1660 bajo el mando del patrón Benet Saurí, hizo una travesía comercial desde Mallorca directamente a Cádiz, con un cargamento de ropa asegurado por el ciudadano Marc Vallés. El bergantín de la misma denominación mandado por el patrón Joan Estarelles Bosc, en 1682 realizó un viaje de la capital mallorquina hasta Cádiz. Su hijo Joan Estarelles Beltrán, también patrón, sabemos que realizó travesías comerciales directas de la Ciutat de Mallorca hacia Cádiz en los años 1686 y 1700. El bergantín *Sant Joan i Sant Bonaventura*, mandado por el patrón Joan Santandreu, realizó en 1687 otro viaje de Mallorca a Cádiz. En 1691 otro bergantín, el *Puríssima Concepció i Sant Bonaventura*, mandado por su propietario el botero y patrón Sebastià Salom viajó de Palma a Cádiz con mercaderías del negociante xueta Rafael Salvador Tarongí, en 1693, la saefia *Sant Domingo* mandada por el patrón Esteve Già fue de la capital de Mallorca a Cádiz, y en 1695 sabemos que el bergantín *Puríssima Concepció, Sor Catalina Tomassa i Sant Bonaventura*, mandado por el patrón Joan Oliver, navegó de la Ciutat de Mallorca a Cádiz con mercaderías de la Isla. Sabemos también que patrones mallorquines, como Vicenç Joan, Francesc Planes, Joan Pi y Guillem Sales navegaron desde Mallorca a Cádiz en los años 1680, 1689 y 1692. Un comercio relativamente fluido conectaba ambos puertos en la segunda mitad del siglo XVII.

pero por otra parte estaban todas aquellas naves —la mayoría—, que practicando el cabotaje, bien desde o hacia Cádiz, hacían escala en otros puertos mediterráneos del sur del reino de Valencia, fundamentalmente Denia o Alicante, o en otros puertos murcianos y andaluces donde también cargaban y descargaban mercancías⁵. Otras iban de Mallorca a algún puerto peninsular para dirigirse después a otro centro costero, desde el que navegaban a continuación hacia Cádiz⁶. Otras naves optaban por ir a la Península, cargar mercancías, después hacer una travesía por el norte de África y concluir en Cádiz, o desde Cádiz recalcar en algún puerto norteafricano antes de atracar en Mallorca⁷. Y finalmente estaban aquellos buques que usaban Cádiz no como punto final de su expedición, sino como una escala en su largo camino desde Mallorca hacia otros puertos atlánticos, situados más al norte, como Lisboa, Londres o Amsterdam⁸.

⁵ En 1654 el bergantín *Mare de Déu del Roser, Sant Antoni y Sant Bonaventura*, perteneciente al patrón mallorquín Pere Antoni Padrines, hizo un viaje comercial, mandado por el mismo patrón hacia Cádiz y Sevilla, con escalas en Denia, Alicante, Cartagena, Málaga y Gibraltar. En Sevilla embarcó una carga de 400 cueros, que transportó a continuación hacia Mallorca. En 1660 el bergantín *Nostra Senyora del Bon Viatge i Sant Antoni de Pàdua*, fletada por los mercaderes Esteve Adde y Martin Landívar y patroneada por el catalán Marc Godoi, hizo un viaje a Cádiz, Puerto de Santa María y Sevilla, con escalas en Barcelona, Cartagena, Orán, Málaga y Gibraltar. Retornó a Mallorca con un importante cargamento de trigo.

⁶ El bergantín *Sant Crucifix, les Ànimes del Purgatori i Sant Bonaventura* fue fletado en 1658 por el ciudadano Marc Vallés para efectuar diversos viajes comerciales, bajo el mando del patrón mallorquín Joan Già. En primer lugar transportó de la capital mallorquina a Valencia un cargamento de ropa. De allí se dirigió a Tarragona, donde cargó trigo que desembarcó en Cádiz, para continuar navegando hacia Galicia. En esta nave se embarcó el mercader Gabriel Xambó que iba a Cádiz para adquirir ropas. En 1696, otro bergantín, el *Sant Pere i Sant Bonaventura*, mandado por el patrón Bartomeu Giraldo, navegó de la capital mallorquina a Tarragona, Cádiz y Huelva, con un cargamento asegurado por el patrón Pere Febrer. Esta misma embarcación en 1697, guiada por el patrón Pere Febrer, viajó desde la Isla a Denia, Alicante, Cádiz y Ceuta. En 1698, la misma embarcación con el mismo patrón, llevó un cargamento directamente de la Ciutat de Mallorca a Cádiz.

⁷ El bergantín *Sant Francesc Xavier i les Ànimes del Purgatori*, mandado por el patrón Antoni Llambies, navegó en 1692 de la Ciutat de Mallorca a Cádiz y Ceuta con un cargamento de aceite, asegurado por el noble Ramón Fortuny de Ruesca. Otro bergantín, el *Santa Creu*, fletado en 1701 por Rafael Tomás, bajo el mando del patrón Josep Malloll, navegó de la capital mallorquina a Salou, donde embarcó un cargamento de vino y aguardiente que transportó hacia Orán y Ceuta para finalizar en Cádiz.

⁸ La nave *Santa María Coronada* que navegaba con pabellón de Flandes en 1656, mandada por el capitán flamenco Pietr Simon viajó de la Ciutat de Mallorca a Amsterdam con un gran cargamento de aceite. Allí compró telas y mercancías con destino a Mallorca. Nos consta que a su retorno hizo escala en Cádiz, además de en otros puertos españoles. En 1657 hizo otro viaje comercial, con idéntico punto de destino. Llevaba de nuevo un gran cargamento de aceite mallorquín, además de ropa, cuyo puerto de recepción era el gaditano. En 1691, el navío *Sant Joan Baptista*, mandado por un capitán portugués, en compañía de *Las Armas de Sevilla*, mandado por un capitán holandés, se dirigió desde la capital mallorquina hasta Cádiz, donde ambos se incorporaron a un gran convoy naval que navegaba hacia Inglaterra y Holanda. En 1695 tanto el bergantín *Sant Jaume i Santa Anna*, patroneado por el capitán Jaume Ferrá, como la barca *Nostra Senyora del Carme*, mandada por el patrón catalán Benet Palau, hicieron escala en Cádiz, en su viaje comercial hacia Lisboa.

Andreu Bibiloni, el principal estudiado del comercio exterior mallorquín en la segunda mitad del siglo XVII nos ha puesto de manifiesto los cambios que durante este período experimentó el tráfico comercial de Mallorca con Cádiz. Los alimentos siguieron acaparando aproximadamente un tercio del valor total de las importaciones mallorquinas de aquella zona. Pero entre la década de los sesenta y la de los noventa estos alimentos importados de Cádiz variaron cualitativamente. Entre 1661 y 1691 destacaban por su elevado valor sobre todo las importaciones de pescado, encabezado por el atún capturado en las almadrabas de la zona del Estrecho. Pero a fines del siglo, a partir de 1698, éstas cayeron en picado, mientras ascendían las de géneros coloniales. Este intercambio de papeles fue debido por una parte a la paulatina sustitución del consumo de pescado andaluz, que era fundamentalmente atún, por otras variedades piscícolas como el bacalao o la sardina, de otras procedencias, y por otro lado al espectacular incremento de la presencia de coloniales en el seno de un flujo creciente de importaciones procedentes del área gaditana⁹.

Sabemos que el pescado, sobre todo el bacalao, constituía el grueso de las importaciones que Marsella recibía de Poniente en la segunda mitad del siglo XVIII¹⁰. Y Marsella actuaba después como centro redistribuidor de ese pescado a otros puertos franceses, españoles e italianos, e incluso a otros del Levante mediterráneo. Este comercio sirvió como móvil de actuación para algunos corsarios mallorquines de la segunda mitad del siglo XVII, que procuraron capturar esas embarcaciones antes de que llegaran al puerto provenzal, o en su navegación por el Mediterráneo occidental, o en su retorno a sus bases atlánticas, cargadas de mercancías mediterráneas, como alumbré italiano, jabón de Marsella, aceite o sal¹¹. Por otra parte Cádiz comenzó a proporcionar productos comerciales al Mediterráneo y también a Mallorca. Los géneros coloniales importados a Mallorca de Cádiz estaban integrados por cacao, canela, pimienta y azúcar. Si a partir de 1698 las entradas de azúcar en Mallorca se triplicaron frente a las de treinta años antes, las de pimienta se multiplicaron por diez, las de cacao por veinte, y la canela, ausente hasta entonces en el capítulo de las importaciones mallorquinas apareció con una importación media anual de 1,34 quintales.

Algunas importaciones alimentarias a Mallorca siguen planteando dudas sobre su auténtica procedencia, como las de arroz y anís. La procedencia del arroz es incierta en los años 1661, 1685 y 1698 cuando se declara un origen de

⁹ BIBILONI AMENGUAL, Andreu: *El Comerç Exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d'intercanvi (1650-1720)*. Palma, El Tall, 1995, pp. 249-254.

¹⁰ RAMPERT, G.: *Histoire du Commerce de Marseille*, VI *Les Colonies de 1660 à 1789*. París, 1959, pp. 408-508.

¹¹ LÓPEZ NADAL, Gonçal: *El Corsarisme Mallorquí a la Mediterrània occidental, 1652-1698: Un comerç forçat*. Palma, Conselleria d'Educació i Cultura del Govern Balear, 1986, pp. 164-173.

Cádiz/Valencia o de Cádiz/Denia, pero en 1699 y 1700 no se plantea esa duda al especificarse como punto exclusivamente de origen el puerto andaluz. Debía ser arroz del valle del Guadalquivir. En el caso del anís se produce un proceso muy similar, aunque cronológicamente inverso. Una serie de partidas introducidas entre 1677 y 1698 tiene un origen clara e indiscutiblemente gaditano, mientras que entre 1699 y 1703 las embarcaciones que transportan el género han hecho escala en Denia o en Valencia, dejando en la incertidumbre el auténtico origen del producto.

Tras los alimentos, fueron las materias primas las que alcanzaron mayor peso en el conjunto de los géneros importados a Mallorca vía Cádiz a finales del siglo XVII. Entre ellas destacaban los tintes y los metales. Ascendieron fuertemente las importaciones de productos tintóreos de origen colonial, como las del palo brasil, que se multiplicaron por más de veinte, y más modestamente las de índigo y campeche. Los metales estuvieron por debajo de la contribución tintórea al crecimiento de las importaciones vía Cádiz, pero analizados individualmente ningún producto tintóreo experimentó mayor crecimiento que el hierro, tanto en volumen como en valoración¹². Frente al incremento de las materias primas tintóreas y metálicas puede destacarse la inexistencia de importaciones de madera y de fibras vegetales y la fuerte contracción de las remesas de cueros. Las importaciones manufactureras también decayeron a finales del siglo XVII. Evolucionaron a la baja las de tabaco, quedaron estancadas las de pólvora, mientras aumentaron las de cera, sobre todo al final del período.

En cuanto a las exportaciones mallorquinas hacia Cádiz, éstas estaban constituidas por los productos típicos que extraía la Isla: aceite, tejidos y alimentos, entre los que destacaban los quesos y los vinos. Pero todas estas exportaciones cayeron sensiblemente, casi en picado, a finales de siglo, sobre todo a partir de 1698. Según los datos aportados por A. Bibiloni, el aceite bajó de 45000 a 6000 litros anuales, el queso de 1253 a 103 piezas anuales, el vino, el jabón y otras materias primas, como el cáñamo o el hilo de cáñamo, desaparecieron de los manifiestos aduaneros. Entre los textiles, las mantas pasaron de 81 a 17 unidades anuales, las estameñas y frisetas cayeron de 7 u 8 a 1 pieza, mientras otras se evaporaron de la balanza comercial. Si el comercio de Mallorca con Cádiz era tradicionalmente deficitario para la Isla, a partir de finales del siglo XVII y comienzos del XVIII se incrementó aún más ese déficit. Mallorca importaba más géneros y de valor superior a los que exportaba hacia Cádiz. De todas maneras una

¹² Entre 1661 y 1691 el hierro entrado en la isla vía Cádiz fue de 100 barras en 1677 y 110 quintales en 1691. A finales de siglo las remesas se multiplicaron. Entre 1698 y 1701 se importaron un total de 4290 quintales y 116 barras de hierro, más 309 quintales de otros metales ausentes en las importaciones de los cuarenta años anteriores.

parte del comercio desarrollado entre Cádiz y Mallorca se escapa a la mirada del historiador, entre las múltiples escalas realizadas por los navegantes de aquellos momentos en las embarcaciones que practicaban la navegación de cabotaje entre los puertos de la Península. De todas formas sabemos que los mercaderes mallorquines interesados en acceder a los productos coloniales españoles, lo hicieron más a través de Canarias que desde Cádiz. La preferencia mallorquina por Canarias a finales del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII estaba justificada en el fuerte contrabando desarrollado en los puertos del otro archipiélago, con el consentimiento de unas aduanas tolerantes, lo que fue un buen argumento para dirigirse hacia las islas Afortunadas¹³. Canarias a fines del siglo XVII abandonó el discreto papel jugado hasta entonces en la absorción del aceite mallorquín, y entre 1698 y 1702 vio incrementar sensiblemente sus importaciones¹⁴.

La guerra de Sucesión a la Corona de España supuso un relativo paréntesis en los intercambios mallorquines con Cádiz. Ambas plazas estuvieron a partir de 1706 en manos de distintos contendientes en el conflicto. Aunque ello no significó la interrupción del tráfico¹⁵, nos consta que buena parte del comercio realizado hasta entonces con Cádiz se canalizó hacia Gibraltar en poder de Gran Bretaña en 1704. Las importaciones desde Cádiz a Mallorca no se reanudaron hasta 1718, con la aparición de dos bajeles en el puerto de Palma de aquella procedencia. Las exportaciones fueron aún menos frecuentes y quedaron limitadas a una embarcación que en 1716 declaró ir a Cádiz, frente a dos que el mismo año se dirigieron a Gibraltar y otras dos que tomaron rumbo a Canarias. Los datos posteriores al conflicto sucesorio confirman la tendencia a la baja de los intercambios entre Mallorca y Cádiz a comienzos del siglo XVIII. Sin embargo, éstos no carecieron de discontinuidad¹⁶.

Durante la primera mitad del siglo XVIII nos consta la preponderancia del tráfico mallorquín en ese marco geográfico tan conocido para sus mercaderes y navegantes que era el espacio mediterráneo. La presencia comercial mallorquina

¹³ MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio: "Canarias en la Edad Moderna (circa 1500-1800)", *Historia de los pueblos de España*. Barcelona, Argos, 1984, p. 319, y BIBILONI AMENGUAL, A., op. cit., pp. 256-257.

¹⁴ BIBILONI AMENGUAL, Andreu: *Mercaders i Navegants a Mallorca durant el segle XVII*. Palma, El Tall, 1992, pp. 119-120.

¹⁵ En 1706 sabemos que el jabeque *Nostra Senyora dels Desemparats i Sant Bonaventura*, dedicado al transporte de mercancías y mandado por el patrón ibicenco Pere Planells hizo viaje mercantil de la capital mallorquina a Alicante y Cádiz.

¹⁶ Nos consta que en 1720, el jabeque *La Puríssima Concepció*, mandado por el patrón ibicenco Joan Planells realizó un viaje de Palma a Cádiz para dirigirse a continuación a Sevilla con mercaderías del negociante xueta Onofre Aguiló. En 1733 otro jabeque el *Sant Crist de Santa Creu* mandado por el patrón mallorquín Francesc Serra, hizo un viaje comercial de Palma a Cádiz, con mercancías del patrón Francesc Mas. Otro jabeque el *Sant Crist de Santa Eulàlia*, mandado por Francesc Mas hizo otro viaje de Palma a Cádiz, en esta ocasión con escalas en Valencia, Orán y Ceuta.

en la zona atlántica fue más esporádica, aunque tampoco puede ser menoscuada. Y las excepciones las representaron ahí Cádiz y Canarias, en virtud de su posición influyente como escala de comercio con América. A los mercaderes mallorquines les interesaba mucho estar conectados comercialmente con Cádiz, en virtud de su gran importancia como enclave en las operaciones comerciales desarrolladas con los dominios americanos. Los negociantes isleños prestaron atención preferente a esta plaza crucial y a los puertos del archipiélago canario, centros fundamentales de oferta y consumo, y establecieron correspondentes en ellos para dinamizar sus intercambios mercantiles¹⁷. Desde Cádiz esos mercaderes participaban en las transacciones con las Indias y allí tenían garantizada la compra de mercancías americanas, como azúcar, cacao, café, cueros o tintes, que demandaba el mercado insular.

Cádiz, como Canarias, se utilizó para desarrollar el comercio indirecto de Mallorca con América, tanto antes como después de 1778. Tenemos constancia de que personajes destacados del mundo mercantil insular, tanto en la primera como en la segunda mitad del siglo XVIII, tuvieron sus contactos mercantiles con Cádiz¹⁸. El negociante, que actuaba como comisionista, que conocía las exigencias del mercado, solicitaba a un comerciante gaditano o instalado en Cádiz, partidas concretas de productos procedentes de América para su remisión a Mallorca. Compraba bien en Cádiz o en Canarias los productos coloniales que necesitaba al precio fijado en la plaza en cuestión. De todas formas la absorción por parte del mercado mallorquín de productos coloniales era limitada, dada su población y su poder adquisitivo. Ese mercader utilizaba además los sistemáticos desplazamientos de las embarcaciones mallorquinas hacia el litoral peninsular, dado que surcaban en cabotaje la costa desde Cataluña hasta Andalucía, para realizar un sinnúmero de otras operaciones mercantiles que le deparaban beneficios, al mismo tiempo que tenía noticia de qué mercancías eran susceptibles de ser ofertadas en las plazas con contacto con América como contrapartida a las ultramarinas.

Hacia Cádiz y Canarias se dirigieron productos típicos mallorquines, como aceite, alcaparras, almendrón, vinos y aguardientes, que tuvieron que competir entre otros, con los autóctonos, para ser intercambiados con géneros coloniales.

¹⁷ MANERA ERBINA, Carles: *Comerç i capital mercantil a Mallorca, 1720-1800*. Palma, Consell Insular de Mallorca, 1988, p. 39, 58 y 192-193.

¹⁸ Joan Antoni Massa Bossio, patrón, capitán de mar y mercader de origen italiano, instalado en Mallorca, mantuvo relaciones comerciales en la zona del Atlántico y transmitió mercancías a Cádiz con las embarcaciones de los patrones Lluc Alcover y Sebastià Sala. En Canarias tenía comisionado al patrón Josep Cardona a quien envió un importante cargamento de aceite, además de ropas, pez y candelas. A través de Canarias y Cádiz, importó grandes partidas de cacao y azúcar. Otro mercader especializado en la importación de azúcar y cacao de las áreas gaditana y canaria a mediados del siglo XVIII fue Pau Gomila Sorà, que acumuló una importante fortuna.

Es interesante comprobar la participación de negociantes gaditanos a mediados del Setecientos en la financiación de expediciones mallorquinas hacia el Atlántico, y su papel de comisionistas de comerciantes mallorquines¹⁹. También algunos mallorquines se asentaron en esta época en Cádiz, donde actuaron como comisionistas de mercaderes de la isla²⁰. A partir de 1750, algunos mallorquines tuvieron una mayor participación en las rutas trasatlánticas como capitanes, patrones o sobrecargos. Entre 1753 y el 1764, sabemos que el capitán mallorquín Joan Pujol efectuó hasta ocho expediciones a América con dos embarcaciones de su propiedad: el pinqué *Santo Cristo de Santa Cruz*, de fabricación mallorquina, y la fragata de procedencia francesa *Nuestra Señora del Carmen*²¹.

Sin embargo los productos mallorquines se encontraron con frecuencia tanto en Cádiz como en Canarias con problemas de mercado. Tanto la ciudad gaditana, como Canarias, fueron unos mercados no sólo muy bien abastecidos, sino en muchas ocasiones atiborrados de géneros y mercancías, lo que generó como consecuencia dificultades de venta y caídas de precios, ante el estado de saturación del mercado. En algún momento se consideró necesario trasladar aceite mallorquín desde Canarias a Cádiz para intentar un mejor despacho ante el abarrotamiento del mercado y bajos precios en los puertos canarios, debido a la sobreoferta de géneros. En otras ocasiones esos productos mallorquines fueron reexportados desde Cádiz a otros mercados nordeuropeos.

De todas formas nos consta que Cádiz fue uno de los mercados que absorbieron parte del principal artículo mallorquín de exportación que era el aceite. Muy modestamente en determinados períodos y menos modestamente en otros. Entre las áreas de mercado de la compañía comercial formada por Jaume Sard y Antonio Marcel, entre 1730 y 1738, Cádiz figuraba en un lugar moderado con mercancías por valor de 74 libras y un módico 0,1% del total, por debajo de

¹⁹ El 21 de agosto de 1754 el sobrecargo Pere Guitard escribió una carta a los negociantes gaditanos Francisco y Pedro Burón, a los que informaba de su viaje a Canarias con la polacra del patrón mahón Joan Maguino, como consignatario de una importante partida de aceite y otros géneros y 1.400 pesos de orden y cuenta de los Sres. *Don Pedro y don Francisco Burón de Cádiz a cambio marítimo... desde el puerto y muelle de esta ciudad de Palma a las Islas de Canarias donde a mi llegada a salvo pagaré después de cincuenta días... a la orden de los referidos Sres. Don Pedro y don Feo. Burón la mencionada cantidad... más el cambio a catorce por ciento.* (MANERA ERBINA, Carles: Op. cit., p. 199, nota 20). Una factura de 7 de octubre de 1755 nos testimonia la remisión a Cádiz por parte de Pere Guitard de 3.028 pesos en una polacra francesa. La correspondencia entre los hermanos Burón de Cádiz y comerciantes mallorquines como Antoni Marcel es muy interesante. Estos hermanos Burón en 1760 entregaron por cuenta de Antoni Marcel 400 pesos a Juan Ruiz para que adquiriera mercancías en uno de sus viajes a Ultramar. La suma se incrementó después hasta 1.000 pesos para emplearlos en efectos que por allá se considere de algún beneficio.

²⁰ Nos consta la presencia en Cádiz en 1747 del mallorquín Juan Fonoy, que como factor registraba productos, aunque no se sabe si los transportaba previamente desde Mallorca para su posterior extracción a América (MANERA ERBINA, Carles: Op. cit., pp. 206-207).

²¹ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: Op. cit. II, pp. 15-18.

Canarias, que absorbió el doble, un 0,2%. Cádiz no figura entre los mercados donde se exportaba aceite en las balanzas comerciales de 1704, 1720, 1754 y 1768. Su abasto de este producto debía tener una fuente más cercana, seguramente la misma Andalucía. En cambio sí nos consta su presencia en Canarias con un 7,43, un 0,88, un 5,39 y un 7,96% respectivamente. Canarias constituyó la plataforma preferente desde donde en mayor grado se realizó la función de puente con la demanda colonial mallorquina durante la mayor parte del Setecientos. El archipiélago canario era una zona cualitativamente importante para los negociantes mallorquines. Se ha constatado allí una presencia substancial de comerciantes peninsulares, extranjeros y también mallorquines que intercambiaban aguardientes, aceite, vino, birretes, mantas y productos textiles²² con productos coloniales, descargados por las flotas de Indias. Sin embargo, Cádiz, en 1787, absorbió casi 18.000 quartanes de aceite mallorquín por valor de más de 9.000 libras, el 6,34% del total despachado aquel año, situándose en tercer lugar en el orden de los mercados hacia donde se dirigieron aquel año las exportaciones olcícolas mallorquinas²³. No obstante no sólo el aceite se despachó desde Mallorca hacia Cádiz en el Setecientos. También nos consta que se embarcaron desde la isla partidas de aguardiente, textiles, birretes de lana y mantas.

El comercio indirecto de Mallorca con América a través de Cádiz y Canarias no se interrumpió después que el puerto de Palma fuera habilitado para comerciar directamente con el Nuevo Mundo por los decretos carloterceristas de 1778. Desde 1778 hasta mediados de 1782 ninguna nave mallorquina embarcó hacia Ultramar. La etapa posterior a 1778 no desbancó a Cádiz como principal puerto desde el que se comerciaba con América. El valor de los géneros depositados en la aduana de Cádiz era abrumador, en comparación con los descargados en el puerto de Palma u otros utilizados por los comerciantes mallorquines. Los mercaderes mallorquines conscientes de ello otorgaron poderes notariales para facilitar a sus homólogos gaditanos la gestión del tráfico americano²⁴. Las embarcaciones de Mallorca hacia América continuaron recalando, además de en otros puertos, sobre todo en Cádiz y los mercaderes mallorquines siguieron aprovechando la experiencia acumulada en el largo periodo de veto legal, cuando el tráfico colonial debía desarrollarse exclusivamente a través de la bahía gaditana.

Todavía a comienzos del siglo XIX, gran parte del comercio con América se siguió llevando a la práctica desde Cádiz²⁵, y además tanto para llegar allí, como

²² MANERA ERBINA, Carles: Op. cit., pp. 132-133.

²³ MANERA ERBINA, Carles: Op. cit., pp.46-47, 51, 54 y 57.

²⁴ MANERA ERBINA, Carles: Op. cit., p. 224, nota 52.

²⁵ MANERA ERBINA, Carles: "Les relacions comercials entre Mallorca i les colonies americanes (1778-1820), *Recerques*, 18, pp. 194-196.

en el viaje de retorno se continuaron explotando todas las posibilidades de ganancia y beneficio que implicaba el tradicional tráfico de cabotaje²⁷. Siguió siendo corriente, que embarcaciones mallorquinas que navegaban hacia América, con mercancías de Mallorca, recalasen en otros puertos peninsulares para completar su carga, como Barcelona Alicante o Málaga, pero el puerto de escala fundamental fue Cádiz. El 23 de abril de 1791 la fragata *Nuestra Señora de los Dolores*, mandada por el capitán Francesc Capó viajó de Palma a La Guaira y La Habana, con un cargamento de aceite, aguardiente, alcaparras, mantas y vino. El bajel recaló en Cádiz, donde cargó otros géneros, tanto nacionales como extranjeros, por valor muy superior a su carga inicial²⁷. Si en la época anterior al libre comercio de 1778 el trampolín fundamental de Mallorca para dirigirse a América había sido Canarias, al que seguía Cádiz, a partir de 1778, cobró importancia el eje comercial América-Cádiz-Alicante-Palma y viceversa. Buena parte del abasto de géneros coloniales a Mallorca se hizo más por esta vía que comerciando Mallorca directamente con América. La importancia de Cádiz en el comercio de Mallorca con América fue pues, a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, muy trascendente.

²⁶ MANERA ERBINA, Carles: *Comerç i capital mercantil a Mallorca...*, pp. 219-220.

²⁷ Archivo General de Indias (AGI), Indiferente general (IG), legajo 2.188, cit por MANERA ERBINA, Carles: Op. cit., pp. 219-220.