

III Congresso Histórico Internacional

25 a 27 de outubro de 2023

AS CIDADES NA HISTÓRIA: ECONOMIA

CIDADE MODERNA

2023

FICHA TÉCNICA

TÍTULO

III Congresso Histórico Internacional
As Cidades na História: Economia

VOLUME III

Cidade Moderna

COORDENAÇÃO

Antero Ferreira
Alexandra Marques

REVISÃO

Casa de Sarmento - Centro de Estudos do Património

DESIGN GRÁFICO

Maria Alexandre Neves

DATA DE PUBLICAÇÃO

Dezembro de 2025

ISBN (OBRA COMPLETA)

978-972-8050-85-6

ÍNDICE

A vida económica urbana no período moderno: linhas de força e sugestões de pesquisa	7
José Damião Rodrigues	
Cidades, comércio, manufatura e finanças na América portuguesa: aproximações aos aspectos econômicos dos centros urbanos coloniais brasileiros (séculos XVI ao XVIII)	33
George F. Cabral de Souza	
Entre os engenhos e o Atlântico paisagem, sociedade e economia na Cidade Maurícia	57
Leonardo Nóbrega	
Ricardo Trevisan	3
Reflexos da atividade comercial, fronteiriça e militar da vila e barra de Caminha, através de uma leitura iconográfica	87
João Cabeleira	
Tiago Rodrigues	
Necessitas non habet legem. El fisco, el rey y las ciudades de Castilla (1573-1577)	127
Juan Eloy Gelabert González	
Las economías urbanas en la España moderna, 1531-1787: del auge al declive y la recuperación	157
Ramón Lanza García	
As dinâmicas comerciais e a urbe: Representações de cidades chinesas na Europa dos séculos XVI e XVII	197
Marília dos Santos Lopes	
Comparaison des systèmes économiques des trois plus grands sites africains de la traite atlantique des esclaves : Luanda, Bonny, Ouidah (années 1660-1860)	221
Guy Saupin	
Espaços comerciais de (e para) indígenas nas cidades ibero-americanas (séculos XVI-XVII)	245
Daniela Nunes Pereira	

The Economic Implications of the Erection of the Church of San Nicolás in Alicante as a Collegiate Church and Its Rivalry with the Parish Church of Santa María	259
Antonio Carrasco-Rodríguez	
O abastecimento da cidade de Viseu entre os séculos XVI e XVIII	293
Liliana Andrade de Matos e Castilho	
Balance del fomento urbano y comercial en el siglo XVIII: el caso de la ciudad de Palma	315
Ana María Coll Coll Mar García Arenas	
Minhotos dos dois lados do Atlântico: os enlaces parentais de desembargadores nascidos no Espírito Santo	335
Adriana Pereira Campos	
Las Mujeres y el comercio. Espacios femeninos en una ciudad atlántica: Santa Cruz de Tenerife en el Siglo XVIII	369
María Eugenia Monzón Perdomo	
Do continente e das ilhas: portugueses no porto continental de Porto Alegre entre 1772 e 1822	403
Ana Scott Dario Scott	
La ciudad de Salamanca en el último cuarto del siglo XVIII: la difícil vertebración social, política y económica	431
María del Carmen Irles Vicente	
“A pesca foi sempre para o homem hum emprego”: Apontamentos sobre a economia marítima em Faro no século XVIII	463
Ana Luiza de Castro Pereira Gomes	
Bancarrotas municipales y rescates financieros en el realengo valenciano durante el siglo XVII	489
David Bernabé Gil	
As vilas em meio ao nada: a política portuguesa de povoamento da capitania de São Paulo, 1765-1775	523
Carlos A. P. Bacellar	
Las cecas en las ciudades de Castilla, los reinos de Indias y la Corona de Aragón: estado de la cuestión y líneas de investigación	551
Héctor Torregrosa Peinado	
Do Beíçoairo aos censuais – os rendimentos dos direitos pontificais da mitra e cabido da cidade de Lamego nos finais do antigo regime	577
Luciano Augusto dos Santos Moreira	

- O papel da Misericórdia de Lisboa no cenário pós-terramoto de 1755. Entre a ruína patrimonial e a ininterrupção da assistência fúnebre aos mais desfavorecidos** 615
Delminda Rijo
- Caminha e o seu concelho: as elites urbanas e a consolidação do poder político e económico (séculos XVII-XVIII)** 647
Aurora Botão Rego
Camilo Fernández Cortizo
- As famílias açorianas na formação do Povo Novo de San Carlos de Maldonado (Uruguai)** 683
Leticia Vieira Braga da Rosa
- Residir en soledad: evolución y caracterización de los hogares unipersonales en la Andalucía urbana (1859-1930)** 713
Ana Belén Gómez Fernández
David Martínez López
Manuel Martínez Martín

***Balance del fomento urbano y
comercial en el siglo XVIII: el caso
de la ciudad de Palma***

Ana María Coll Coll
Mar García Arenas

BALANCE DEL FOMENTO URBANO Y COMERCIAL EN EL SIGLO XVIII: EL CASO DE LA CIUDAD DE PALMA¹

Ana María Coll Coll (Universitat de les Illes Balears)

Mar García Arenas (Universidad de Alicante)

¹ Este trabajo se enmarca en el proyecto de I+D+i PID2020-115792GB-I00: Defensa y fortificaciones en las islas del Atlántico medio durante el largo siglo XVIII, financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/

Recuperar un enclave portuario del Mediterráneo: Palma.

La ciudad de Palma fue una de las más pobladas de España durante la Edad Moderna. Según el censo de Floridablanca, era la séptima, con 422.587 habitantes. A lo largo de la historia había sido una ciudad mediterránea de gran relevancia comercial, pero había ido perdiendo su esplendor mercantil, y así lo manifestaban los ilustrados agentes del Estado que desde la década de 1770 se preocuparon por reactivar sus puertos y su economía (Coll Coll, 2019). Y es que el comercio era clave, no solo para el enriquecimiento, sino para la propia subsistencia y la paz social. Así, en 1776 el intendente avisaba al secretario de Hacienda:

“Considero V.E. que estamos aislados, muy distantes de tierra firme, y que, en los aprietos de esta naturaleza, se acongoja el ánimo, sin saber a qué decidirse, y es indispensable prevenirse con tiempo, para evitar resentimientos populares, que recaen sobre las cabezas más inmediatas del Gobierno, sin distinción de los más, o menos obligados a la subsistencia pública”².

Al hablar de comercio y aduanas debemos centrarnos en el puerto de Palma, pues el segundo puerto en importancia, Alcudia, había sido cerrado con la peste marsellesa de 1720 y aunque se habilitó de nuevo en 1755, generaba pocas ganancias y muchos problemas.

El comercio en la isla se verá condicionado por un problema de abastecimiento de productos básicos. Desde la primera mitad de la década de 1760 hubo una tendencia más positiva, coincidente con los momentos de mayor expansión exportadora (Manera Erbina, 1991: 69 y 84). El producto estrella era el aceite, de alto valor, que permitía ser la clave para las importaciones de productos básicos. Además de aceite y trigo, también eran relevantes otras mercancías como los cítricos o vinos. La isla importaría básicamente cereales, telas

² Archivo General de Simancas [AGS], Secretaría y Superintendencia de Hacienda [SSH], 574. El intendente Miguel Bañuelos a Miguel de Múzquiz, Palma, 1 de septiembre de 1776.

de calidad y algunos productos coloniales. El aceite se convertía, con un 70 y 80% de los valores de exportación, en un producto clave mientras que los cereales suponían entre el 65 y el 90% de las importaciones (Manera Erbina, 1991: 69 y 84). En principio, los derechos de aduana aportaban a las arcas estatales el 15% del valor de la mercancía, pero fueron frecuentes las rebajas de este impuesto para favorecer la entrada trigo, aplicando en muchas ocasiones un impuesto de tan solo el 10 o el 5% (Coll Coll, 2020: 121). Lo cierto es que el temor a la escasez y las revueltas determinaron que se fuese proclive a incentivar la importación de cereales, cuyos precios eran más baratos que los de la isla.

Los intendentes entendieron los problemas de abastecimiento, las limitadas cosechas y la falta de pastos para conseguir más carne como grandes hándicaps para el desarrollo de la isla, muy castigada sobre todo en épocas de malas cosechas, pero, además, las arcas de tesorería necesitaban nutrirse de los derechos reales, destacando los cobrados en las aduanas, que veían sus ingresos mermados ante la falta de actividad comercial. Múltiples fueron las críticas hacia la falta de inversiones comerciales, con una disminución del número de barcos y de gente del mar que resultaba preocupante comparada con la tradición histórica.

320

Un buen ejemplo de ello se advierte en el año 1763, cuando el intendente de Mallorca, como tal y como corregidor de la ciudad, exponía junto al Ayuntamiento, encabezado por el regidor decano, la situación de la isla, lacrada por frecuentes malas cosechas como había sido el caso de la de 1762, que comprometía no solo el abastecimiento sino también las futuras cosechas por falta de semillas. Francisco Lafita describía entonces la isla como estéril, y certificaba que tan solo se recogieron 300.266 cuarteras de trigo, cuando normalmente eran necesarias para consumo y siembra 400.000. Uno de los principales problemas sacados a la palestra por el intendente era que nadie quería correr riesgos en la aventura comercial. Por ello, el intendente solicitaba que se diese seguridad a las embarcaciones, españolas o extranjeras, que estuviesen dispuestas a ir a Nápoles con comisión de cargar trigo, para que no se les impidiese la extracción³.

Una de las propuestas de promoción y protección de comercio sería la del intendente Miguel Jiménez Navarro en 1773. En su correspondencia con el secretario de Hacienda, Miguel de Múzquiz, indicaba que la navegación en Mallorca “tan extendida y floreciente en los siglos pasados” se encontraba en decadencia y casi está acabada. Para él suponía un gran hándicap que los productos isleños se extrajesen en buques extranjeros “al igual que con los granos y otros que se introducen, prefiriéndose éstos por ser más baratos y por la seguridad de su bandera”⁴. Haciendo referencias continuas a las *Navigation Acts* inglesas de 1660, pedía la protección en los derechos de aduanas hacia los comerciantes locales para

3 Ibidem. Francisco Lafita a Esquilache, Palma, 10 de octubre de 1763.

4 AGS, SSH, 574. Miguel Jiménez Navarro a Miguel de Múzquiz. 28 de octubre de 1773.

mejorar la navegación. Según su propuesta, si los naturales pagaban un 15% de extracción en el aceite, almendra, queso, alcaparra, a los extranjeros debería aplicarse un 25%, o bien bajar a los naturales del 15 al 7.5 %, dejando íntegro el impuesto a extranjeros. En cuanto a los frutos y géneros importados, si no pudieran aplicarse estos porcentajes por no ser conveniente, sí imponerlos a los que se extrajeran.

El intendente Miguel Jiménez, aludiendo a un pasado glorioso, también planteaba que se crease un puerto franco por los grandes beneficios que se darían para Real Hacienda y los naturales, “reducidos ahora a vivir con los frutos de la tierra sin conocer la riqueza del tráfico y comercio ya olvidado”. También hacía hincapié en el problema de los berberiscos: “la guerra con los moros será siempre un grave impedimento”, incluso se atrevía a señalar que “la paz o siquiera una tregua con las Regencias de Argel, Túnez y Trípoli, como la tienen las demás potencias cristianas de Europa, aumentaría mucho el valor de estas Islas. La que el Rey ha hecho con el Emperador de Marruecos da esperanza (...)”⁵.

El 10 de julio de 1777 se concedía la gracia del comercio libre al Reino de Mallorca. Todo este libre comercio estaría bajo las reglas prescritas en los Reales Decretos de 16 de octubre de 1765 y 25 de marzo de 1768 y órdenes posteriores, entendiéndose esta habilitación para los frutos, géneros y manufacturas del Reino de Mallorca⁶. Esta gracia era consecuencia de la campaña desarrollada por el comisario de Marina de Mallorca, Manuel de Zalvide, el intendente Miguel de Bañuelos y del propio Múzquiz, que recibía sus propuestas. En el largo discurso epistolar entre el secretario de Hacienda, los directores de rentas y el intendente desde 1766, un año después de la Real Cédula de 16 de octubre de 1765 que permitía a determinados puertos el comercio con América, los mayores impedimentos procedían del propio secretario de Marina, Julián de Arriaga.

El comisario de marina de Mallorca, Manuel de Zalvide, elevaba un alegato al secretario de Indias, José Gálvez, señalando que “la antigua famosa navegación de los mallorquines está reducida a tal cual expedición en el Mediterráneo”, describiendo una situación en la que los jabeques de 2, 3 y 4.000 quintales de arqueos solían estar parados por falta de viajes debido a los problemas con los berberiscos y el estar sometidos a las mismas condiciones los extranjeros que los locales⁷.

Manuel Zalvide explicaba que la isla dependía del exterior, adquiriendo muchas materias de los berberiscos, lo cual beneficiaba al enemigo y no al país. Como ejemplo mencionaba Menorca, donde, según él, apenas conocían la navegación, pero en pocos años había

5 Ibidem.

6 AGS, SSH, 1292. José Gálvez el 10 de julio de 1777 pasó a Múzquiz un oficio con una copia adjunta, del Real Decreto en el que se extendía a Mallorca la gracia del comercio libre. Palacio, a 19 de julio de 1777.

7 AGS, SSH, 1292. Zalvide a José Gálvez, 22 de mayo de 1776: “mientras los buques naturales se pudren en la playa con ruina de los dueños, estén los extraños en continuo ejercicio como en sus puertos”.

conseguido una numerosa marinería mercante por su comercio con los Berberiscos, “a los que sirve sin escrúpulos”. Por eso, consideraba que la navegación a Indias permitiría el cese de ganancias para los extranjeros, fomentando el comercio de los naturales y la construcción de barcos: “siendo axioma constante que no puede subsistir la Marinería militar, sin la mercante”⁸.

En el año 1778 se creaba la Sociedad Económica de Amigos del País mallorquina que tal como se especificaba en su documento fundacional pretendía “promover la opulencia y felicidad del público en sus ramos de agricultura, industria y comercio”. La implicación de la intendencia se detecta desde su constitución y a través del intendente Miguel Jiménez Navarro, con otro momento álgido después con el nombramiento del intendente José Jáudenes como su vicedirector⁹.

La continuación de los problemas comerciales.

Sin embargo, llegamos al año 1790 sin tener una compañía comercial, sin apenas comercio con América y con un puerto necesitado de reformas. Así lo señalaba en 1790, a través de un memorial, el capitán del puerto de Palma, Lucas Orell, requería al ayuntamiento una certificación que “acredite la extrema necesidad de que se alargue el muelle de esta bahía”, para dar un mayor abrigo y precaver los descalabros que con frecuencia se experimentan en las embarcaciones, mientras que las de mayor envergadura tenían que fondear en Portopí, alejado de la ciudad, con las pérdidas comerciales que resultaba de ello¹⁰.

Y es que las fórmulas para mejorar el comercio insular fueron muy limitadas. En el año 1790 se expedía la “Real Cédula en que para mayor fomento del comercio y marina mercantil se conceden varias gracias y premios a los que construyan y aparejen por su cuenta buques mercantes en los puertos de la península e islas adyacentes, con lo demás que expresa”. En ella se especificaban medidas de protección a los buques españoles. Unas medidas que se remontaban a los tiempos de los Reyes Católicos, con la pragmática de 20 de marzo de 1498 y a la de 1500 sobre la preferencia de buques nacionales para cargar mercancías. Ya en el siglo XVIII, en el reinado de Felipe V, por orden de 19 de agosto de 1721, se mandó que a todos los cargamentos que se hiciesen por cuenta de la real hacienda fuesen preferidos los buques nacionales a los extranjeros, una medida que se fue renovando en otras órdenes de los años 60.

8 Ibidem. Envía la representación del comisario de marina de Mallorca de 22 de mayo para se informe de lo que ha expuesto.

9 AGS, SSH, 574. El bailío Fr. Lorenzo Despuig a Miguel Jiménez, Madrid, 2 de diciembre de 1778.

10 Archivo Municipal de Palma [AMP], Archivo Histórico [AH], 2114, f. 163r. El ayuntamiento acuerda certificarlo.

Además, se darían gratificaciones anuales a los barcos españoles según su tonelaje, que oscilaban entre los 300 reales anuales a los de 100 toneladas hasta los 1.200 a los de 400, pero los buques de vela latina solo percibirían la mitad, para estimular la construcción de fragatas, urcas, paquebotes, bergantines, etc., que eran más apropiadas para la mar, llevaban más carga y necesitan menos gente para su manejo. La legislación era amplia, contemplaba la carga y descarga, los intercambios entre países y los derechos a pagar¹¹.

La denuncia de la situación de atraso.

El fiscal de Mallorca Antonio Fernández de Córdoba llegó a la isla y criticó duramente la inacción del ayuntamiento de Palma¹². En cierto modo sus palabras produjeron algún efecto pues se dio una intensiva labor ilustrada durante su estancia en Mallorca y en los años inmediatos (1782 y 1788). Por supuesto, también fue clave la presencia de un intendente interesado en dicho impulso, Miguel Jiménez. Buenos ejemplos son el establecimiento de la academia médico-práctica y la biblioteca pública, así como los planes de mejora de los caminos de la isla y de la limpieza urbana. También es en ese marco cronológico cuando se lucha por la obtención del permiso de creación de una compañía comercial mallorquina, la cual no se materializó porque no se consiguieron socios suficientes (Moll Blanes, 1997: 125-135; Felani Pintos, 2019).

323

La actividad llevada a cabo en este período va en consonancia a lo que vemos en otros territorios, como el catalán (Irles Vicente, 2019). Cabe destacar la planificación de la repoblación de la ciudad de Alcudia (1785), encargada por el Floridablanca al intendente Miguel Jiménez, en consonancia a los proyectos de repoblación vinculados a otros espacios hispanos. También el de la mejora de la economía y la seguridad de Ibiza, proyecto desarrollado por este intendente junto al primer obispo de aquella isla, Manuel Abad Lasierra, entre 1785 y 1786 (Demerson, 1980; Serra Cifre, 1983; Giménez López, 2015: 181-186).

El sucesor del fiscal Antonio Fernández de Córdoba fue Juan Pérez-Villamil Paredes, protegido de Campomanes y amigo de Jovellanos (1787-1796)¹³. Junto a Miguel Jiménez y en el marco del impulso que se daba desde la Sociedad Económica de Amigos del país, también fue crítico con la situación de la isla, denunciando el atraso existente en la ciudad de Palma, con discursos como el siguiente:

11 Ibidem, ff. 172r-173v. Cédula leída en el cabildo de 2 de junio.

12 Real Academia de la Historia [RAH], Diccionario Biográfico electrónico [DBE] (en red, <https://dbe.rah.es/biografias/58406/antonio-fernandez-de-cordoba>).

13 RAH, DBE (en red, <https://dbe.rah.es/biografias/9255/juan-perez-villamil-y-de-paredes>).

“pasee sus calles, cuyo empedrado ha sido preciso que VE tome a su cargo, para ver concluida esta obra, y sobre su natural estrechez, notará su desaseo a pesar de bandos, aumentando su lobreguez, con arcos pasadizos y salientes, que pudiéndose pasar de venta a ventana impiden la luz y la transpiración, deformando el aspecto público (...) No hallará inscripción alguna en esquina, ni artefacto público, ni sagrado, que denote la calle ni el edificio, ni número de sus casas, sino unos feos casi imperceptibles Guarismos señalados con almagre, los más borrados por la injuria del tiempo (...) Ande de noche su capital y la hallará sin el más mínimo alumbrado, en el país del aceite, ni aportación universal de farolas, para evitar tropiezos, insultos, y delitos, sin embargo de las publicaciones en este punto (...) registre sus tráficos de manufacturas y llorará sus pocas medras, pudiendo tener mayores fomentos, pues no niega las proporciones (...) Pase al muelle y sobre no existir atarazana alguna, en vez de trescientas velas de gavia, apenas hallará veinte laudes y el jabeque correo (...)”¹⁴.

324

Una deplorable estampa que se extendía a inicios del siglo XIX cuando el diplomático francés, André Grasset de Saint-Sauveur, describía la ciudad de Palma como poco dotada de modernidades y falta del esplendor del pasado (Grasset de Saint-Sauveur, 1808). Aunque la situación había mejorado un poco cuando Juan Cortada relataba su viaje a Mallorca del año 1845. Sin embargo, se seguía añorando el floreciente comercio del puerto de Palma, como se puede deducir de la lectura de su obra:

“Por la tarde he ido al puerto en cuyo astillero se están construyendo seis buques, tres de ellos de bastante porte. La navegación de esta isla ha adquirido importancia de pocos años acá, de manera que en 1832 o 1834 no había más que un buque que fuese a América, y ahora son de cuarenta a cincuenta, y simultáneamente con este aumento ha habido el de buques menores que hacen el comercio con la Península (Cortada, 1845: 32) (...). El estar la Lonja en un extremo de la población y la grande decadencia del comercio son causas muy eficaces de este abandono (...) Parece que los años pasados el comercio tomó algún impulso, y con este motivo se construyeron los buques de que hablé el otro día, pero este impulso ha cesado en gran parte por efecto de nuestras lamentables disensiones y esos buques tienen que ir a otros puertos a buscar en qué ocuparse. Si se compara esta decadencia actual con el floreciente comercio de la isla en la época en que se construyó la lonja,

14 AMP, AH, 2116/2, ff. 87-88. Lectura de la carta del fiscal en el ayuntamiento.

le vienen a uno ganas de echar de menos aquellos tiempos llamados por lo común de barbarie” (Cortada, 1845: 65).

La comparación entre una Palma más floreciente en el pasado y la descripción de una ciudad inmersa en una gran decadencia conminó a Juan de Cortada a reflexionar sobre cuáles fueron las causas que dieron lugar a tan deplorable situación:

“Los fueros que el conquistador de la isla concedió a sus pobladores apenas hubo sentado los pies en Mallorca dicen de un modo claro que quiso convertirla en un pueblo mercantil y navegante. Las otorgadas franquezas hicieron que desde luego tomase mucha importancia en toda la isla y singularmente en Palma la profesión del comercio, cuyos individuos formaron parte del gobierno municipal y entraron en el grande y general consejo desde el punto de su establecimiento. En adelante, los caballeros y los proceres del reino pertenecían con gusto a ella y no recelaban que su escudo de armas se empañase con el olor de las especias de levante hacinadas en sus almacenes. En esa época floreciente y en las más famosas que le sucedieron, el comercio de Mallorca adquirió una extensión pasmosa y la isla logró enriquecerse hasta el punto de hacer en la aurora del siglo XV enormes gastos para el armamento de la poderosa escuadra con que reforzó la armada santa, y de los buques que montados por sus célebres marinos concurrieron y ganaron mucha prez en las guerras de Sicilia y de Cerdeña. La primera mitad de ese siglo fue la época del apogeo para el comercio de la isla; mas con su último tercio vino el primer síntoma de su decadencia, y al acabarse ese siglo recibió los postreros golpes que debían matarlo. Hasta entonces Mallorca había concurrido a Egipto y Siria para traer de allí las ricas mercaderías de Oriente (...) Y era además una escala general de arribada y descenso para los buques que iban a aquellas partes. Mas apenas los portugueses abrieron para ese comercio una nueva derrota por el atlántico, cuando Mallorca sufrió un terrible descalabro; y aun no había podido alzar la cabeza agobiada con ese imprevisto golpe, cuando Colon, Pizarro y Cortés (como dice el ilustre Jovellanos cuya carta histórico artística sobre sobre la lonja de Mallorca tengo a la vista) descubriendo y conquistando en los extremos del Océano otra India más rica y dilatada, llamaron hacia Occidente todas las especulaciones mercantiles; y cuando Sevilla y Cádiz se hicieron sucesivamente los emporios del comercio español, el de Mallorca recibió la herida mortal y cayó en el último desaliento. Desde entonces este desaliento ha ido aumentando de cada día, Mallorca ha experimentado los

efectos de la decadencia general de España, y aunque el gran Carlos III abrió el nuevo mundo a todas las provincias españolas, y las naves mallorquinas han podido atravesar el estrecho en busca de las riquezas y de la gloria que antes habían encontrado en los otros puntos del globo, por desgracia no han venido a realizarse los consoladores vaticinios de Jovellanos. Hoy las pocas naves mallorquinas que van a la tierra descubierta por Colon no traen sus ricos frutos a la patria sino a las ciudades del continente cuya posición les ha permitido sustituir con el comercio del nuevo mundo el que hicieron otro tiempo con el antiguo. Menos feliz Mallorca, ve su comercio circunscrito a la exportación de los frutos que le sobran, ricos y abundantes para lo que es la isla, pero insuficientes para dar vida al comercio y promover la navegación. De la pasada y grande gloria que adquirió en estos dos ramos de la pública riqueza no le quedan más que los recuerdos” (Cortada, 1845: 222-223).

Prioridades y limitaciones del gobierno insular ante el necesario reformismo.

326

Las graves crisis de subsistencia sufridas y el hecho de que la capacidad importadora dependiera en buena medida de la producción de aceite, acrecentaron la dependencia de ayuda del exterior en momentos de crisis agraria o de incremento del número de tropas en la isla. Durante buena parte del siglo XVIII, la isla de Mallorca permaneció en un segundo plano frente a otros territorios. La monarquía sólo se fijó en ella como punto estratégico cercano al enemigo (la Menorca británica). Antes de la conquista borbónica de esa isla (1782), los proyectos de mejora de la ciudad y de la isla en general fueron casi inexistentes.

Una cierta bonanza económica, con menos crisis agrarias, mejoró la independencia insular pero los caudales comunes eran objeto de deseo en caso de situaciones de emergencia. Por ejemplo, el tesorero del ejército manifestaba la necesidad de pagar el alcance de los cuerpos de milicias y dragones, además de dar quince días de paga a los soldados por el próximo mes de enero “sin tener esperanza de que entre partida de consideración de alguna renta”, por eso pedía al ayuntamiento que les entregase entre 12 y 15.000 pesos para poder atender estas obligaciones urgentes. Una solicitud que se atendería en concepto de préstamo, y a la espera de ayuda por parte de la corte¹⁵.

La talla, equivalente a 480.000 reales de vellón, sufría recargos anuales, a un nivel más elevado desde la década de 1770. Si nos fijamos en el año 1782, estos recargos incluían: importación de trigo extranjero, premios a la matanza de aves dañinas para la cementera, gastos de expedientes, pago de la deuda sobre la caja de caudales. Además de 1000 libras

15 AMP, AH, 2018, ff. 27r-v.

correspondientes al cumplimiento del real auto de 28 de julio de 1777 por el que se mandó recargar a la talla para reemplazar el dinero de los caudales comunes, adelantado para recomponer caminos. El total de los recargos ascendía ese año a un total de 8.850 libras (117.705 reales de vellón). Por lo tanto, las obras de fomento y la recomposición de caminos equivalían al 11,3% de estos recargos¹⁶. Otros años, como el de 1786, los recargos eran muy inferiores. Las oscilaciones dependían de diversos factores¹⁷.

Otro ejemplo lo tenemos en el año 1787, cuando se destinaron 3.000 libras a las labores de prevención de la peste de Argel, gestionadas por la junta de prevención. Ese año el total de recargos ascendía a 6.363 libras, con lo que las 1000 asignadas a recomposición de caminos ascendían al 15,71 %, lejos del 47,15% de lo destinado a la peste. El estado eclesiástico siempre convenía a estos recargos si se ajustaban a los tres supuestos de la concordia de 1684: “hambre, peste o guerra, y sus precauciones”¹⁸. El cambio dinástico no conllevó cambio alguno y Felipe V a través de una Real Cédula de 1716 la confirmó. El matiz que aportó esta última era que se convertía en ordinaria para todos, incluyendo el estamento eclesiástico, siendo hasta entonces extraordinaria¹⁹.

Pero las reformas no solo dependían de recargos sobre la talla, sino de otros elementos tributarios. El mismo año (1787) el ayuntamiento redactaba una representación al rey solicitando que se destinara el producto de los dos reales en fanega de sal con la que se contribuía en la isla a la composición de sus caminos. Se matizaba que el citado impuesto de dos reales estaba entonces destinado a los caminos generales, “para los cuales no alcanza ni con mucho”. Pero lo que pedía el ayuntamiento a la Corte era que “vean si hay algún otro arbitrio que pueda ir sufragando los gastos y que emprendan las obras más precisas en los caminos principales más frecuentados y luego que estén reconocidas y tasadas, pueden VSS representar sucesivamente en cada caso para que se les libren algunos socorros”²⁰.

El ayuntamiento era, al fin y al cabo, el que debía aplicar los planes ilustrados en su vertiente económica. El 5 de marzo de 1786 se expedía la Real Cédula “por la cual se establece la economía e intervención que debe observarse en las obras de los puertos marítimos que se construyen a costa de los arbitrios o caudales públicos en la forma que se expresa”²¹. En esta cédula se especificaban las siguientes condiciones: se costearía con caudales de propios y arbitrios la composición de los puertos; quedarían a cargo de las ciudades las obras que privativamente tocaban a Marina, tal como se señalaba en las ordenanzas generales

16 AMP, AH, 2016/2, ff. 197r-198r.

17 AMP, AH, 2110, f. 264r.

18 AMP, AH, 2111, ff. 295r-v, 364v-365r.

19 Real Cédula dada en Madrid el 14 de diciembre del año 1696.

20 AMP, AH, 2110, ff. 259r-259v. Vicente Carrasco a los señores del ayuntamiento, Madrid, 22 de septiembre de 1786.

21 Ibidem, f. 196. Copia de la cédula inserta en las actas.

de la Armada; y se recordaba que todas las obras debían ser ejecutadas por facultativos de la Marina evitando daños, remitiendo a la real orden de 8 de febrero de 1781 que obligaba a que la ejecución de obras quedase en manos de Marina.

El motivo de la nueva cédula era clarificar que, si bien la inversión de los caudales de propios y arbitrios se mantenía, la planificación y obra debía estar tan solo en manos de Marina. Las obras se podían empezar cuando la ciudad hubiera obtenido los caudales suficientes y en cualquier caso el Consejo no debía entender más allá de sus atribuciones ni mezclarse en cuestiones como la de la dirección de las obras, la compra y uso de materiales de construcción, etc.

La dependencia de recargos o de rebajas estaba siempre presente, y también se vinculaba, obviamente, a los planes de mejora y fomento de la ciudad. Es el caso del mismo año 1786, cuando se trataba la Real cédula de 21 de mayo de 1786 que ordenaba el establecimiento de escuelas de hilaza de lana. Si bien no se indicaban detalles como el de quién pagaría el alquiler de las casas de la escuela, el intendente clarificaba que correspondía al ayuntamiento. Ante esta respuesta, se le solicitaba poder extraerlo del impuesto de los utensilios (destinado a las tropas) y no de los caudales públicos²².

328

El comercio como la prioridad: actuaciones y limitaciones.

Lo cierto es que desde la intendencia se llevó a cabo una mayor actividad de fomento desde el último tercio del siglo XVIII. En buena parte ello se debía a sus perfiles: más administradores, más gestores que ejecutores, más implicados con la sociedad, y algunos de ellos con formación en el extranjero. Realmente estamos ante un nuevo panorama acompañado de un contexto general de mayor sensibilidad reformista. Para Mallorca en este período tenemos casos ejemplares como el de Miguel Jiménez Navarro, marqués de Rodezno, que tras su paso por Mallorca como comisario ordenador e intendente interino entraría en 1776 en la Real Sociedad Económica Matritense y en cuyo mandato se inicia la andadura de la Sociedad Económica Mallorquina de Amigos del País (SEMAP), o el caso de José Jáudenes Nebot, encargado de negocios en los Estados Unidos, cuya carrera se había iniciado en la isla en 1784 como secretario de Diego Gardoqui; o Blas Aranza, de larga trayectoria en el entramado político estatal.

Percibimos en esta última etapa esa inquietud hacia la innovación y modernización, bien a través de su labor dentro de la intendencia, bien en su vinculación con la SEMAP o en la promoción de la creación de la Compañía de Comercio, elementos enmarcados en un pensamiento económico y social reformador dentro del fenómeno de la ilustración. No

22 AMP, AH, 2110, ff. 177v y 254r. Solicitud hecha el 28 de septiembre de 1786.

es hasta después de esta fecha cuando encontramos proyectos interesantes como los que ya se habían desarrollado tiempo atrás en algunos territorios, aunque en la mayoría de los que se hallaban alejados de la Corte se dieron sobre todo a finales de la década de 1770 y en la de 1780, como fue el caso de la ciudad de Palma. Por otra parte, los cambios que se llevaron a cabo estuvieron vinculados a la disponibilidad financiera y repercutieron en la población a nivel fiscal. El Estado se alimentaba de unos impuestos que eran necesarios para llevar a cabo la actividad bélica, su prioridad. Los impuestos podían redistribuirse, pero también recargarse para poder destinarlos a las mejoras urbanas, convirtiendo a la población en los mecenas de este cambio. Los recargos fueron necesarios para llevar a cabo desde obras relacionadas con el acuartelamiento de tropas hasta la mejora de los caminos.

Por otra parte, en el último tercio del siglo XVIII los agentes del Estado intentaron promover el renacimiento del comercio tanto en el puerto de Palma como en el de Alcudia, e igualmente presentaron propuestas de mejora de la economía. Pero en un entorno de limitaciones económicas, marcadas por las prioridades del contexto internacional y por las crisis agrarias insulares, se lograron pocos objetivos. Además, no se logró crear una compañía comercial porque no se consiguieron socios suficientes para ello, lo cual demuestra la falta de interés inversor en este tipo de empresas, frente a las tradicionales inversiones agrarias.

329

Desde la propia fundación de la SEMAP, su presidente, el marqués de Bellpuig pedía al intendente su colaboración, y este respondía con unas palabras clarificadoras de lo que era más importante: “con deseo de que tenga efecto este establecimiento, que considero de grande utilidad con respecto a la cortedad de los caudales de esta isla, los cuales unidos por este medio fomentarán el comercio y darán fuerza para empresas de otra consideración”²³.

El proyecto en el que realmente se implicó el intendente junto a la SEMAP fue el de la creación de la Compañía de Comercio. Carles Manera indica que los ilustrados veían en el mercado americano una oportunidad de crecimiento y lamentaban que ningún barco hubiera ido en el año 1778, que no se aprovechara la concesión de la libertad de comercio con América recién otorgada. A partir de 1779, la Sociedad Económica de Amigos del País promovería la creación de una compañía de comercio, considerando las grandes posibilidades en importaciones de algunas materias como la del cacao, que no solo sería aprovechado en las islas, sino que se podría reexportar por el mediterráneo (Manera Erbina, 1988: 190).

23 ARM, Sociedad Económica Mallorquina de Amigos del País [SEMAP], 29/4, Palma, 2 de julio de 1784. El intendente acusa recibo de la carta del marqués de Bellpuig, director de la sociedad. En ella se le pide que recomiende favorablemente la constitución de la compañía en el informe que se le ha pedido desde la Corte.

Cuando se intentaba obtener libre comercio con las Indias para Mallorca, el comisario de marina de la isla planteaba en 1776 la oferta de la isla a nivel de exportación: aceite, aguardiente, vino, almendra, alcaparra, aceituna, higos, queso y “buenos tejidos de lencería de hilo y algodón y de estambre y sedas, pudiéndose establecer también telares de medias si hubiese extracción”²⁴. Cuando se constituyó por fin la compañía de comercio por Real Cédula de 1 de abril de 1787, se señalaba que “desde que se habilitó el puerto de Mallorca para el comercio libre a Indias, sólo habían salido de él tres barcos para aquellos dominios, y que, además, lo que se extrae para el norte es en navíos extranjeros”²⁵.

Finalmente, se concedía la constitución de dicha compañía por la referida Real Cédula con 26 capítulos. Sin embargo, esta Compañía no llegaría ponerse en marcha, siendo reimpulsada en 1797 con otra Real Cédula. Tampoco entonces inició su andadura por la guerra, finalmente, en el año 1802, tras la paz, se realiza un nuevo intento, donde desde la SEMAP y con ayuda de la intendencia se enviaba a los suscriptores un prospecto donde se volvía a explicar la idea de establecer la compañía. En él se explicaba que en la junta de comercio de ese año se recaudaron más de 100.000 libras mallorquinas, y con posteriores suscripciones se había llegado a 117.800 libras. La intención era la de estimular un aumento de dichos accionistas. Isabel Moll refiere que en 1797 había 377 accionistas y en 1802, 385, que pagaban 50 libras por acción, aunque la cifra resultante estaba lejos de las 150.000 libras que se necesitaban para hacer efectiva la compañía (Moll Blanes, 1979-1980: 335-339).

Ese mismo año, el discurso del intendente José Jaudenes en 1797 denotaba una más sincera preocupación por el conocimiento y arreglo de los problemas económicos de la isla, considerando a la futura compañía una solución, pues aunaría el “interés público y particular”, asegurando la prosperidad de Mallorca gracias a que se conseguiría una mayor circulación de capitales y se fomentaría la escasa marina mercantil, una prueba convincente de la debilidad comercial del momento, que se convertiría en el medio de la expansión comercial de la compañía mallorquina en los principales puertos mediterráneos y americanos. Siendo los principales productos locales de explotación más lucrativa para la exportación el aceite, vino, aguardientes, almendras, algarrobas y naranjas (Jaudenes, 1797: 20, 24-25).

En cuanto a los principales exportadores de aceite eran los ya consolidados grandes comerciantes, desde 1768, como eran, por orden, Martí Mayol, Blai Billón, Benet Capó, Jerònim Ribera, Miquel Vallès, Antoni Masa Ripoll, Pere Guitard, Pelegro Fontichelli, Antoni Marcel junto al ascenso de una nueva generación, los Capó, con presencia en puertos tanto en el Mediterráneo como el Atlántico (Manera Erbina, 1988: 86, 119). A finales del XVIII

24 AGS, SSH, 1292. Zalvide al secretario de Indias, Palma, 30 de mayo de 1776.

25 ARM, SEMAP, 29/4. Palma, 23 abril de 1787. “Real Cédula en que SM a representación de la Sociedad Económica de Mallorca, aprueba el establecimiento de una compañía de comercio, bajo las reglas contenidas en los veintiséis capítulos que expresan su dirección y gobierno”.

el comercio exportador se basaba en productos agrarios, manufacturas textiles de lino, sombreros de lana, aguardiente y vino (Manera Erbina, 1988: 173). El primer barco que aprovechará la libertad de comercio será el de Jaume Capó, que se dirigió a La Habana en el año 1782; de hecho, dentro del mercado americano, sobre todo a través de otros puertos, destacará la compañía formada por Francesc Capó Bauçà y el catalán Miquel Pou. Entre 1782 y 1818 predominará la exportación del aguardiente, siguiéndole de lejos el vino y el aceite (Manera Erbina, 1988: 192).

En sus conclusiones, Carles Manera indica que el crecimiento económico generado por la concesión del libre comercio, teorizado por los ilustrados, no se produjo en Mallorca, aunque se sí se dieron algunas transformaciones en el circuito productivo y mercantil, que no se ligaron a la nobleza sino a otros grupos impulsores, desde agrarios hasta pequeños mercaderes que impulsaron el cambio. Sin embargo, el tráfico colonial no fue significativo, pues el comercio de ultramar se llevaba a cabo a través de la escala comercial realizada en otros puertos (Manera Erbina, 1988: 278-279).

Conclusiones

A mediados de la centuria ilustrada, los principales cargos de la monarquía radicados en Mallorca fueron conscientes del declive, otrora esplendido, de la situación comercial de la isla, identificado como factor determinante para asegurar la subsistencia, el enriquecimiento y la paz social. Intendentes, comisarios de marina, fiscales y capitanes del puerto acertaron en explicar el diagnóstico: por un lado, se identificaron problemas de abastecimiento de productos básicos, debido a limitadas cosechas y carencia de pastos para el desarrollo del ganado. Por otro, la decreciente marina mercante y una política aduanera que perjudicaba la exportación de los principales productos locales, siendo los principales el aceite y el vino, entre otros.

Ante esa situación, los agentes de la Corona buscaron soluciones y actuaciones de diversa naturaleza, muchas de ellas muy limitadas o insuficientes, con resultados estériles para la ciudad de Mallorca: se propusieron medidas proteccionistas aduaneras para la producción local; el recargo anual en impuestos como la Talla y otros elementos tributarios, la creación y ampliación de un puerto franco, el fomento de la construcción de navíos mercantes, una escuela de pilotaje, la planificación de una red de caminos y una ordenanza para la limpieza de sus calles. Del conjunto de medidas propuestas, habría que destacar los esfuerzos infructuosos por establecer una compañía comercial mallorquina en 1787, que actuase como revulsivo comercial para los frutos, géneros y manufacturas de todo el reino tras obtener la concesión del libre comercio una década atrás.

En conjunto, la fisonomía de Palma y las condiciones de vida en ella no van a sufrir grandes cambios antes de la desamortización de Mendizábal, denotando falta de interés y de presupuesto para la mejora de las condiciones de vida de la población y del ejército. La ciudad del siglo XVIII quedará lejos de la modernidad, al igual que su prosperidad comercial, como muestra el desolador relato de un diplomático europeo de inicios del siglo XIX. A pesar de algunas inversiones (camino, empedrados en la ciudad, mejora de muelles...), tal y como reflejan en sus memorias o diarios algunos extranjeros que pasaron por la isla durante la primera mitad del XIX aun critican la falta de modernización y comercio.

Bibliografía Final

COLL COLL, Ana María (2019). Los Representantes del poder central ante los desequilibrios económicos de la Mallorca del siglo XVIII. En S. Serra Busquets & E. Ripoll Gil, E. (eds.), *El parlamentarisme en perspectiva històrica. Parlaments multinivell*. Palma: Institut d'Estudis Autònoms, 1209-1226.

COLL COLL, Ana María (2020). La mudable suficiencia financiera de la Intendencia de Mallorca en el siglo XVIII entre limitaciones, crisis y guerras. *Obradoiro de Historia Moderna*, 29, 109-134.

332

CORTADA, Juan (1845). *Viaje a la isla de Mallorca en el estío de 1845*. Barcelona: Imprenta de Antonio Brusi.

DEMERTON, Georges (1980). *Ibiza y su primer obispo: D. Manuel Abad y Lasiera*. Madrid: Fundación Universitaria Española.

FELANI PINTOS, Alberto Juan (2019). La ciencia y la Sociedad Económica mallorquina de Amigos del País (1770-1808). *Vínculos de Historia*, 8, 370-386.

GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique (2015). Sobre la repoblación de Alcudia. En Enrique Giménez López, *Entre Marte y Astrea*. Alicante: Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert, 2015, pp. 181-186.

GRASSET DE SAINT-SAUVEUR, André (1807). *Viatge a les Illes Balears i Pitiüses*. Traducció i presentació Agustí Josep Aguiló Llofriu, Palma: Leonard Muntaner.

IRLES VICENTE, María del Carmen (2019). La economía catalana a finales del Setecientos según la atenta mirada de sus alcaldes mayores: entre el optimismo y los intentos de superación. *Pedralbes*, 2019, pp. 397-415.

JAUDENES NEBOT, José (1798). *Sobre la excelencia y utilidades del comercio y las que pueden resultar a Mallorca del establecimiento de una Compañía*. Palma: imprenta Real. <https://mdc.csuc.cat/digital/collection/regnantsUPF/id/22228>

MANERA ERBINA, Carles (1988). *Comerç i capital mercantil a Mallorca. 1720-1800*. Palma de Mallorca: Consell Insular de Mallorca.

MANERA ERBINA, Carles (1991). Mercado, producción agrícola y cambio económico en Mallorca durante el siglo XVIII. *Revista de Historia Económica*, IV, 1, 69-101.

- MOLL BLANES, Isabel (1979-1980). La Compañía de Comercio Mallorquina 1784-1802. *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana. Revista d'Estudis Històrics*, 37, 329-348.
- MOLL BLANES, Isabel (1997). Modelo de población y política demográfica. La sociedad económica mallorquina de Amigos del País, 1779-1808. *Revista de Demografía Histórica-Journal of Iberoamerican Population Studies*, 15, 1, 125-164.
- SERRA CIFRE, Francisca M. (1983). La despoblació d'Alcúdia i problemàtica de repoblació (s.XIII-primer meitat del XIX). *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana. Revista d'Estudis Històrics*, 39, 471-480.

