

EL ABASTECIMIENTO DE ARROZ EN LA MALLORCA DEL SIGLO XVII Y SUS RELACIONES CON EL REINO DE VALENCIA

Andreu Bibiloni

Universidad de Sevilla

Resumen: Durante el siglo XVII la monarquía hispánica participa de una crisis que golpea Europa. Uno de los problemas más importantes es el acceso al trigo, el principal alimento de los europeos. Este trabajo analiza las relaciones comerciales entre los reinos de Mallorca y Valencia a través de la creciente presencia del arroz en los intercambios y el impacto del mismo en el conjunto del comercio y en el consumo de la sociedad insular.

Palabras clave: arroz – comercio – siglo XVII – Mallorca – Valencia – Cullera.

Abstract: During the 17th century, the Hispanic monarchy participated in a crisis that hit Europe. One of the most important problems is access to wheat, the main food of Europeans. This work analyzes the commercial relations between the kingdoms of Mallorca and Valencia through the growing presence of rice in the exchanges and its impact on the whole of the trade and consumption of the insular society.

Key words: rice – trade – XVII century – Mallorca – Valencia – Cullera.

EN el siglo XVII Europa necesitaba trigo y su disponibilidad era una cuestión de estado.¹ Los años de carestía, cada vez menos numerosos en la segunda mitad, seguían existiendo, pero el arroz, cada vez más presente en el mercado, no llegó a convertirse en un sustituto del trigo.² ¿Ocurrió lo mis-

¹ J.L. Flandrin y M. Montanari, *Histoire de l'alimentation*, Fayard, París, 1996; F. Braudel, *Civilización material y capitalismo*, Labor, Barcelona, 1974; J. Necker, *Sur la législation et le commerce des grains*, EDIRES, Roubaix, 1986; R. Romano, *Commerce et Prix du blé à Marseille au XVIIIe siècle*, Armand Colin, París, 1956; G. Anes Álvarez, *Las crisis agrarias en la España Moderna*, Taurus, Madrid, 1970.

² Durante la segunda mitad del siglo XVII en Mallorca la cosecha de trigo fue especialmente mala en 1682 (88.430 cuarteras) y en 1689 (108.711 cuarteras). Por décadas la producción media anual fue la siguiente: 270.000 cuarteras (1650-1659), 345.000 cuarteras (1660-1669), 315.000 cuarteras (1670-1679), 295.000 cuarteras (1680-1689) y 369.000 cuarteras (1690-1699). O. Vaquer Bennàsar, *Una sociedad de antiguo régimen. Felanitx y Mallorca en el siglo XVI. Tomo 1. Demografía, Estructura de la propiedad, Economía*, Onofre Vaquer Editor, Palma, 1987, pp. 450-451. Aunque hay variaciones por década durante esos cincuenta años Mallorca podría haber necesitado entre 300.000 y 350.000 cuarteras al año. Cuando a mediados del siglo XIX se produce en Valencia un problema de escasez de cereal y ante la posible liberalización de la importación de arroz, diferentes instituciones valencianas contrarias a esta política argumentan que los supuestos efectos positivos para el grueso de la población con una bajada

mo en todas partes? Esto fue lo que ocurrió en Mallorca,³ y Valencia parece que a lo largo del seiscientos también fue una economía que necesitó ser abastecida desde el exterior.⁴ En Mallorca la primera mitad de la centuria fue muy dura e incluso hasta la década de 1660 la frecuencia de las malas cosechas fue demasiado corta. En el último tercio de siglo las cosas fueron mucho mejor y la población creció con vigor recuperándose de los estragos que la peste de 1652 provocaron en la isla. En este contexto en el que las cosechas de trigo son mejores y más constantes, cuando las de otros cereales y legumbres siguen su mismo ritmo, se produce una creciente importación de arroz. Y el arroz se instaure como un producto habitual –pero no imprescindible– en la dieta de los isleños.⁵

LAS FUENTES Y LOS PESOS

Barcelona, Valencia y Mallorca cuentan con fuentes similares que permiten el estudio del comercio en la Edad Moderna. Para el caso de Mallorca disponemos de los libros del *Victigal de Mar* y *Col·legi de la Mercaderia*, que recogen los manifiestos de carga y descarga de los barcos que pasan por el puerto de la capital y reflejan información sobre la fecha del

de precios no se producirían ya que “...el arroz no ha sido considerado nunca como un artículo de primera necesidad”. M.L. Villora Reyero, “Sobre la libre introducción del arroz en Valencia”, en *Primer Congreso de Historia del País Valenciano*. Vol. IV, Universidad de Valencia, Valencia, 1974, p. 169.

³ El topónimo Mallorca se refiere a la mayor de las islas del archipiélago. *Ciutat de Mallorca* es el nombre de la capital, Palma, vigente desde la conquista cristiana en 1229 hasta el decreto de Nueva Planta y resulta de la traducción literal de la *Madina Mayurqa* musulmana. También utilizaremos los topónimos equivalentes de *Ciutat* o *port de Mallorca* para referirnos a *Ciutat de Mallorca*.

⁴ En una valoración general de la situación de Valencia en el siglo XVII Casey se hace eco de las palabras dirigidas por los representantes de los estamentos a Felipe IV: “*En esta Ciutat y Regne de Valencia nos sustentam per la major part de carreig y de vitualles y mercaderies de altres regnes*”. J. Casey, *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, Siglo XXI, Valencia, 1983, p. 81. Para el caso de Mallorca son imprescindibles los trabajos de J. Juan Vidal, “El comercio de trigo entre Mallorca y África del Norte en los siglos XVI y XVII”, *Mayurqa*, 15, 1976, pp. 73-92; “Las crisis agrarias y la sociedad en Mallorca durante la Edad Moderna”, *Mayurqa*, 16, 1976, pp. 87-113; “La evolución de la producción agrícola en Mallorca durante la Edad Moderna. Fuentes y problemas de su estudio”, *Moneda y crédito*, 145, 1978, pp. 67-100; y “Crisis de subsistencias i aprovisionament blader de Mallorca durant el segle XVIII”, *Ronda*, 26, 1990, pp. 103-132.

⁵ Avanzamos un planteamiento general del tema en A. Bibiloni Amengual, *El comerç exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d'intercanvi (1650-1720)*, El Tall, Palma, 1995, pp. 20-104 y 212-243; y un enfoque más específico en A. Bibiloni Amengual, “El arroz en el comercio de la España moderna, 1690-1720”, en J.J. Iglesias—R.M. Pérez—M.F. Fernández (eds.), *Comercio y cultura en la España moderna*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015, pp. 989-1004.

manifiesto, el origen o destino, la patronía, la naturaleza de los navegantes, el consignatario, las mercaderías, las cantidades y la valoración de las cargas.⁶ Se trata de una fuente fiscal, similar a la utilizada por J. Fontana Lázaro —el *periatge* y el *dret d'entrades i eixides del General*— para el caso de Barcelona, y por múltiples investigadores que se han interesado por el comercio de Valencia —series del *Peatge de Mar*—, aunque en este caso solo se cuente con los libros de entradas.⁷

En relación a los pesos, la metrología vigente en los reinos de Valencia y de Mallorca no es la misma y aunque han surgido dudas sobre qué peso aplicar o si se trata de peso neto o bruto, no parecen un problema grave. En Mallorca las fuentes registran la entrada de arroz con tres unidades básicas, a veces, complementarias: la carga, el quintal y la libra. Nuestra medición siempre se ha hecho en libras a partir del peso de Mallorca teniendo en cuenta la siguiente correspondencia: la carga pesa 3 quintales y cada quintal son 100 libras, mientras la libra pesa 407 gramos.⁸ Por la parte valenciana hemos tomado las equivalencias, específicas para el arroz, proporcionadas por Hamilton, donde la carga pesa 3 quintales y cada quintal son 120 libras, mientras la libra pesa 355 gramos.⁹ La principal diferencia entre los pesos del arroz en Valencia y Mallorca se encuentra en que para el arroz en Valencia se utiliza la arroba prima, de 30 libras, mientras que la arroba mallorquina pesa 25 libras (en ambos casos el quintal cuenta con 4 arrobas). Como resultado, el quintal valenciano pesa 42'6 kilogramos, un 4'46% más

⁶ Para Mallorca esta fuente ofrece datos para 26 años (véase Cuadro I), pero no recoge todos los productos. Están ausentes algunos que gozan de exención fiscal como el trigo o productos estancados como la sal. Sin embargo, algunos productos estancados sí se recogen: naipes, tabaco, pólvora...

⁷ J. Fontana Lázaro, "Sobre el comercio exterior de Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII. Notas para la interpretación de la coyuntura catalana", *Estudios de Historia Moderna*, V, 1995, pp. 199-218. Para Valencia: A. Castillo Pintado, *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Seminario de Historia Social y Económica de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid, Madrid, 1967; E. Salvador Esteban, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Universidad de Valencia, Valencia, 1972; R. Blanes Andrés, *El puerto de Valencia: encrucijada de rutas, productos y mercaderes (1625-1650)*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2003; o V. Blanquer Roselló, *El comercio naval de importación de Valencia en el tercer cuarto del siglo XVII (1651-1675)*, Valencia, 2016, tesis doctoral en red <https://roderic.uv.es/handle/10.550/50871>, fecha de la consulta: 9-3-2023.

⁸ Estas equivalencias, no específicas para el arroz, se obtienen de F. Sevillano Colom, "Pesas y medidas en Mallorca desde el siglo XIII al siglo XIX", *Mayurqa*, XII, 1974, p. 75 y se confirman con las propias de las fuentes cuando una partida de arroz viene expresada en cargas y libras.

⁹ E.J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Ariel, Barcelona, 1983, pp. 197-198. Véase también T. Peris Albentosa, "La evolución de la agricultura valenciana entre los siglos XV y XIX: rasgos cualitativos y problemas de cuantificación", *Revista de Historia Económica*, XIII-3, 1995, p. 483 quien toma los datos de E. Mateu Tortosa, *Arros y paludismo*, Alfons el Magnànim, Valencia, pp. 72-73.

que el de Mallorca (40'7 kilogramos). Sobre este porcentaje de sobrepeso entre ambas unidades hay que tener en cuenta que, como recuerda Hamilton para Valencia, “...la carga de arroz era un peso bruto que incluía de 5 a 10 libras de tara...”.¹⁰ Es decir, entre un 1'39% y un 2'78%. Con estos datos la libra valenciana y la mallorquina, para el arroz, cada vez están menos distantes. Sin embargo, no sabemos si los registros aduaneros del puerto de la Ciutat de Mallorca recogen pesos brutos o netos. Por todo ello, aunque es muy probable que las fuentes mallorquinas no tengan en cuenta la tara, consideramos que la diferencia entre ambos pesos puede ser un debate estéril y, debido a la escasa variación, mantenemos las unidades mallorquinas.

EL COMERCIO BILATERAL ENTRE AMBOS REINOS: LOS PRODUCTOS AGRARIOS

El comercio entre los reinos de Valencia y Mallorca presenta tres particularidades. En primer lugar, se basa en un intercambio fundamentado en productos agrícolas y alguna manufactura, pero no en los más habituales. Es un comercio de intercambio de queso por arroz. La segunda particularidad, que debe condicionar lo dicho hasta ahora, se refiere a las dificultades de hablar de relaciones bilaterales entre ambos reinos debido a las grandes diferencias de los intercambios realizados con tierras valencianas y/o alicantinas. Valencia suele proporcionar un tráfico de viajes redondos, mientras Alicante es un gran puerto de escala en el que las reexportaciones son muy importantes. Es por ello que cabe precisar que centraremos nuestra atención en los barcos que entran y/o salen de los puertos valencianos, pero no del conjunto del Reino de Valencia. Hablamos, por lo tanto, de Valencia y Cullera (Cuadro 1). La tercera particularidad se refiere a que es un tráfico intenso y constante, tan solo interrumpido o alterado por los efectos de la guerra.

El tráfico. Durante el siglo xvi la relación de barcos llegados al puerto de Valencia otorga a Baleares la tercera posición con el 7'01% (1148 embarcaciones) con un tráfico prioritario desde Mallorca (877 barcos). A pesar de que Cataluña genera con Valencia un tráfico marítimo mucho más intenso y diversificado por las procedencias, sorprende que Barcelona, con 274 barcos, se halla por detrás de Mallorca.¹¹

Todo parece indicar que para el siglo xvii los contactos son igualmente intensos e incluso más frecuentes que los que la isla mantiene con Cata-

¹⁰ E. J. Hamilton, *El tesoro americano...*, p. 197.

¹¹ Baleares es superada por las embarcaciones procedentes del resto del Reino de Valencia (9243 barcos con el 56'44%) y de Cataluña-Rosellón (3200 barcos con 19'54%). Estas cantidades corresponden a los treinta años analizados por la profesora E. Salvador Esteban, *La economía valenciana...*, pp. 152-174.

luña.¹² Para todo el período de 1657 a 1718 Mallorca registra la entrada de un total de 697 barcos procedentes del Reino de Valencia (con una media inferior a las 32 embarcaciones al año) y los flujos quedan acotados a seis puertos. El más importante es Alicante de donde proceden una media cercana a 16 barcos/año, seguido de Valencia con poco más de 13. A mucha distancia aparece Cullera, especializado en el comercio de arroz, con un total de 49 barcos, lo que representa 2’2 barcos al año.¹³

CUADRO 1. TRÁFICO MARÍTIMO ENTRE MALLORCA Y EL REINO DE VALENCIA (Y CATALUÑA), 1657-1718 (NÚMERO DE BARCOS Y MEDIAS ANUALES)

Puerto	NB Origen	MA	NB Destino	MA
Alicante	348	15.8	253	18.0
Altea (Alicante)	1	0.04	0	0
Denia (Alicante)	48	2.2	12	0.5
Cullera (Valencia)	49	2.2	3	0.1
Valencia	243	11.0	271	12.3
Vinaroz (Castellón)	8	0.4	1	0.04
Total Reino de Valencia	697	31.7	540	24.5
Barcelona	380	17.3	419	19.0
Resto de Cataluña	183	8.3	77	3.5
Total Cataluña	563	25.6	496	22.5

Fuente: A. Bibiloni Amengual, *Els fluxes del comerç exterior mallorquí, 1650-1720*. Apén-dice documental de la tesis doctoral, pp. 17 y 24 (documento inédito). Sobre el tráfico total de 22 años. NB = número de barcos; MA= media anual.

Este tráfico es constante y solo hechos coyunturales lo modifican sus-tancialmente. Valencia presenta una sola anomalía, en el contexto de la in-certidumbre generada tras la batalla de Almansa y la aplicación del Decreto de Nueva Planta al Reino a finales de junio de 1707. Así, entre septiembre de 1707 y septiembre de 1708 en el puerto de Mallorca no se registra ningún

¹² El Cuadro 1 indica que a pesar de que Barcelona se halla por encima de Alicante y Va-lencia, con 380 barcos (17’3 al año) el conjunto de Cataluña está por debajo del Reino de Va-lencia con 563 barcos (25’6 al año).

¹³ Completan la lista un barco procedente de Altea en 1683-1684 y 8 barcos de Vinaroz (tres en 1660-1661, uno en 1678-1679, uno en 1684-1685, uno en 1688-1689, uno en 1699-1700 y uno en 1715-1716). Las salidas desde Mallorca hacia el Reino de Valencia reflejan un tráfico parecido con la supremacía de Valencia (12’3 barcos/año) por encima de Alicante (11’5 barcos/año) y el hundimiento de Vinaroz (un barco en 1701-1702) y Cullera con tres barcos (uno en 1684-1685 y dos en 1715-1716) y la desaparición de Altea.

barco procedente o con destino a Valencia.¹⁴ Durante ese mismo año, sin embargo, se mantiene abierto el tráfico con Alicante ya que Mallorca recibe 39 barcos y despacha otras 28 embarcaciones a ese destino.

Las mercaderías. Mallorca, que tiene una economía basada en la exportación de aceite —representa entre un 60 y 80% según los años— no tiene en Valencia un mercado demasiado importante para este producto.¹⁵ Valencia prefiere queso, alcaparras y paños de baja calidad (estameñas, frisetas, anascotes y mantas). A cambio Valencia proporciona arroz. No solo arroz, pero sí fundamentalmente, y cualquier otro producto se halla lejos del cereal. Este tipo de intercambios se mantiene, por lo menos, desde el siglo XVI¹⁶ y los datos que conocemos del seiscientos no presentan cambios sustanciales¹⁷ en cuanto a la composición aunque es posible que sí en términos de magnitud.

Durante el primer cuarto del siglo XVII Mallorca fue el principal abastecedor de Valencia en aceite y queso.¹⁸ Sin embargo, la oferta insular se diversifica y crece en el segundo cuarto del seiscientos cuando los datos de Blanes Andrés indican que Mallorca es el principal proveedor valenciano de aceite (95'4%), queso (59'3%), estameñas (76'4%) y seda (71'4%). Para el tercer cuarto de siglo Blanquer Roselló ofrece datos para el conjunto del Archipiélago Balear, y no solo para Mallorca, y otorga al conjunto de las islas la hegemonía en la provisión de aceite (64%), bizcocho (39%), alcaparras (83%), sobrasada (58%) y queso (91%), mientras que de los productos no agrícolas encabeza el abastecimiento de tejidos como estameñas y anascotes (74 y 72%) y cueros de toro adobados (63%).¹⁹

De entre todos estos datos de las fuentes valencianas hay que destacar que, más allá de los porcentajes, el queso que llega a Valencia procedente de

¹⁴ Más allá de septiembre de 1708 desconocemos qué ocurrió con la operatividad del puerto de Valencia ya que las fuentes que manejamos dan un salto cronológico hasta el verano de 1715.

¹⁵ En determinados momentos las exportaciones totales de aceite de Mallorca son espectaculares, como ocurre en la década de 1680. En los cinco años de los que se tienen datos la exportación acumulada se acerca a los 10 millones de litros, lo que significa que Mallorca exporta diez veces más aceite que el que Sevilla destina a Indias. A. Bibiloni Amengual, *El comerç exterior...*, pp. 57-81 y L. García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700)*, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1980, pp. 246-251.

¹⁶ E. Salvador Esteban, *La economía valenciana...*, p. 360 cita estos mismos productos para el quinientos. Para el primer tercio del siglo XVII la lista de mercaderías se mantiene sin cambios A. Castillo Pintado, *Tráfico marítimo...*, pp. 54-55.

¹⁷ Especialmente las investigaciones de R. Blanes Andrés, *El Puerto de Valencia...*, y de V. Blanquer Roselló, *El comercio naval...*

¹⁸ A. Castillo Pintado, *Tráfico marítimo...*, pp. 128-130.

¹⁹ Además, Mallorca es el segundo abastecedor de Valencia en aguardiente (28%) y en algunos productos reexportados como algodón (17%), algodón hilado (17%) y palo campeche (15%). V. Blanquer Roselló, *El comercio naval...*, pp. 213, 221, 227, 252, 265, 336, 342, 369, 375, 382, 400, 433, 494.

las islas pasa de 60.246’5 arrobas en el segundo cuarto de siglo a 107.889’7 arrobas en el tercer cuarto, con un aumento del 37%. Los valores absolutos y relativos son demoledores.²⁰ Desde el punto de vista de los datos mallorquines el reino de Valencia es el principal mercado al que exportan queso ya que durante el período 1657-1718 Valencia y Alicante reciben el 39% y 20’9% respectivamente de todo el queso exportado.²¹ Sin embargo, es un sector en decadencia ya que frente a la creciente importancia del mercado valenciano el conjunto de la exportación de queso cae más del 40% al pasar de una exportación media anual de 60.568 piezas (1657-1690) a 24.921 piezas (1691-1718).²²

Por otra parte, mientras para Mallorca el arroz valenciano es fundamental, desconocemos el significado del mercado mallorquín para las exportaciones valencianas de este producto. Las fuentes disponibles no son generosas ya que para el Reino de Valencia, como ya hemos indicado, se conservan los libros de entradas de productos, pero no los libros de las salidas (‘exides’).

CUADRO 2. IMPORTACIÓN DE ARROZ EN MALLORCA POR DÉCADAS Y MERCADOS, 1636-1718 (%)

Década (nº años)	Puertos valencianos	Puertos catalanes	Puertos franceses	Puertos italianos	Otras procedencias	Total
1630-39 (1)	72,32	0		27,68	0	100
1640-49 (0)	-	-	-	-	-	100
1650-59 (1)	84,77	0	0	14,82	0,41	100
1660-69 (2)	62,40	15,33	8,01	13,34	0,91	100
1670-79 (4)	57,78	5,33	9,80	20,74	6,34	100
1680-89 (6)	66,35	0,83	4,55	23,50	4,77	100
1690-99 (4)	68,89	0,80	7,03	15,10	8,18	100
1700-09 (5)	42,33	4,63	20,74	29,68	2,62	100
1710-19 (3)	56,82	1,25	1,57	28,90	11,45	100
media (26)	59,25	2,89	7,56	23,89	6,40	100

Fuente: elaboración propia.

Los datos contenidos en el cuadro 2 son claros. Los puertos valencianos son hegemónicos en el abastecimiento de arroz a Mallorca concentrando una media cercana al 60%. Esta supremacía solo se rompe por los datos de 1707-1708 cuando Valencia representará el 1’68% frente al 18’41% de los puertos catalanes y el 79’9% de los italianos (Génova). Es el efecto de la derrota de Almansa y la afección borbónica de Valencia.

²⁰ Para entender estos datos hay que tener en cuenta que el número de años analizados por dichos autores es desigual (13 años por parte de Blanes Andrés y 17 años por Blanquer Roselló), por lo que he utilizado como referencia la media anual de cada período.

²¹ A. Bibiloni Amengual, *El comerç exterior...*, gráfico 7, p. 96.

²² A. Bibiloni Amengual, *Els fluxes del comerç exterior...*, p. 258.

¿A qué puertos valencianos nos referimos? Las fuentes mallorquinas no destacan por desagregar los destinos. En el mejor de los casos se habla de *Valencia*, pero sin aclarar si se trata de la ciudad o del reino. Sin embargo, cuando se detalla el puerto de destino destaca lo que E. Salvador definió para el siglo XVI como “el principal puerto arrocero”: Cullera.²³ Parece, por lo tanto, que el arroz que consume Mallorca procede de dos, y con el tiempo, tres enclaves: Cullera, Valencia y Denia.

Por término medio, entre 1636 y 1718, cada año arriban a Mallorca poco más de 12 barcos cargados de arroz procedentes de tierras valencianas. Este tráfico arrocero se encuentra en sintonía con los datos del cuadro 1 que recogen el total del tráfico marítimo. Hablar del litoral valenciano es sinónimo de arroz. Pero los datos del cuadro 3 nos obligan a ser más precisos. El arroz importado por Mallorca desde Valencia presenta importantes fluctuaciones anuales, que minimizamos con las medias anuales y, por otra parte, los datos de todo el período deben diferenciarse en dos etapas. La primera es un período muy extenso (1636-1715), con 74 años de los que se conoce el movimiento comercial de 23 años, y la segunda (1716-1718) es mucho más corta con tres años de los que se tiene información ininterrumpida. La diferencia entre ambas es el espectacular crecimiento del volumen de arroz que llega a Mallorca, tanto del Reino de Valencia como de otros puertos, especialmente Génova. El crecimiento del tráfico entre ambas etapas es del 51%, mientras la cantidad de arroz transportada hacia Mallorca se multiplica por 2,6.

CUADRO 3. BARCOS LLEGADOS AL PUERTO DE CIUTAT DE MALLORCA CON CARGA DE ARROZ PROCEDENTES DEL REINO DE VALENCIA, 1636-1708/1716-1718

Puerto de procedencia	barcos				arroz			
	1636-1708		1715-1718		1636-1708		1715-1718	
	NMA	%	NMA	%	QMA	%	QMA	%
Alicante	1,00	8,71	0,67	3,85	194,23	6,97	90,2	1,23
Cullera	0,83	7,20	10,67	61,54	248,76	8,93	5.103,82	69,56
Cullera/Denia	0,04	0,38	-	-	8,61	0,31	-	-
Cullera/Valencia	0,39	3,41	-	-	85,83	3,08	-	-
Valencia	7,87	68,56	4,00	23,08	1.989,24	71,41	1.289,18	17,57
Valencia/Alicante	0,13	1,14	-	-	18,07	0,65	-	-
Valencia/Denia	0,04	0,38	-	-	14,30	0,51	-	-
Vinaroz	0,04	0,38	-	-	0,52	0,02	-	-
Denia	1,13	9,85	2,00	11,54	226,25	8,12	853,61	11,63
	11,48	100,00	17,33	100,00	2.785,81	100,00	7.336,81	100,00

Fuente: elaboración propia. NMA= número medio anual; QMA= quintales medios anuales.

²³ E. Salvador Esteban, *La economía valenciana...*, p. 357.

Todo parece indicar que la llegada de la paz tras la Guerra de Sucesión y la consiguiente apertura general del tráfico marítimo tiene un efecto muy positivo en el comercio del arroz y en la capacidad abastecedora de la isla: Mallorca importa mucho más arroz y diversifica más sus mercados abastecedores.

Además, en la segunda etapa se certifica algo que se intuía para la primera, cuando Cullera se convierte en el puerto protagonista de este tráfico y este comercio. Para la etapa 1636-1708 Mallorca recibe la visita media anual de poco más de un barco con carga de arroz procedente de Cullera²⁴ que, a la vez, representa el 11% del tráfico arrocero total. En la segunda etapa los datos del tráfico casi se multiplican por nueve, la procedencia del arroz de Cullera se muestra sin ambigüedades y este puerto proporciona a Mallorca una media cercana al 70% del arroz que consume la isla. Las fuentes mallorquinas confirman lo que la historiografía valenciana sabe desde hace décadas consolidando a Cullera como el gran puerto arrocero.

Mención aparte merece Denia que, lejos del protagonismo de Cullera, consolida una creciente aportación en el tráfico arrocero. Denia solo está presente en nuestros registros desde mediados de la década de 1680. Sin embargo, desde 1690-1691 todos los años Denia registra una participación de entre 1 y 3 barcos²⁵ y unas cantidades que le permiten aportar por encima del 9% del total del arroz que procede de la región. El puerto de Alicante tampoco es ajeno al tráfico. Y es así por lo menos desde el siglo XVI, aunque a lo largo del XVII su aportación de arroz, por lo menos hacia el mercado mallorquín, es exigua y tiende a reducirse.²⁶ Se trataría de un tráfico arrocero hacia Mallorca que no alcanza la media de un barco al año.

²⁴ Este resultado se obtiene de atribuir a Cullera el tráfico arrocero detectado desde Cullera, Cullera/Denia y Cullera/Valencia que suma 1'26 barcos años y representa el 11% del total.

²⁵ El máximo se alcanza en 1698-1699 cuando llegan a Mallorca 6 barcos procedentes de Denia con carga de arroz.

²⁶ Se conocen partidas de arroz de Alicante con destino a Londres en 1567-1568 y Barbados en 1651. J.I. Martínez Ruiz y P. Gauci, *Mercaderes ingleses en Alicante en el siglo XVII. Estudio y edición de la correspondencia comercial de Richard Hounsell & Co*, Publicaciones de La Universidad de Alicante, Alicante, 2008, pp. 40 y 85. No debe confundirse el papel de Alicante en la provisión de arroz a Mallorca con el conjunto de su actividad comercial. A tal efecto recomendamos las palabras de Vicente Montojo: “En las dos últimas décadas del siglo XVII, por lo tanto, el comercio de Alicante experimentó una evolución favorable al principio (1679-1689) y desfavorable durante la guerra (1689-1697), pero positiva después (1697-1700)”; y V. Montojo Montojo, “El comercio de Alicante en el reinado de Carlos II”, *Saitabi*, 60-61, 2010-2011, p. 330. Por otra parte, a finales del siglo XVII el arroz es un producto habitual de las exportaciones de Valencia hacia el Atlántico. Entre 1696 y 1699 el arroz representa el 8'77% de las exportaciones realizadas por la compañía “Martín y Riquer” a Lisboa. C. Martínez Shaw, “Algunos aspectos del comercio valenciano con Lisboa a fines del siglo XVII”, en *Primer Congreso de Historia del País Valenciano. III*, Universidad de Valencia, Valencia, 1976, p. 486.

CUADRO 4. BARCOS ARRIBADOS A CIUTAT DE MALLORCA PROCEDENTES DE CULLERA CON CARGA DE ARROZ (1715-1718)

Fecha	Tipo de barco	Patrón	Naturaleza patrón	Quintales arroz
22/10/1715	jabeque	Bonet, Pere	---	121,96
25/10/1715	jabeque	Martí, Marc	---	99,00
13/11/1715	jabeque	Palau, Antoni	---	646,29
26/11/1715	tartana	Pauzar, Andre	francés	639,50
27/11/1715	bergantín	Bestard, Andreu	---	226,28
17/12/1715	jabeque	Bonet, Antoni	---	303,85
29/12/1715	tartana	Xiau, François	francés	321,01
27/01/1716	tartana	Velin, Joseph	francés	519,55
18/02/1716	gánguil	Xiau, François	francés	601,60
12/03/1716	bergantín	Bestard, Andreu	---	655,07
23/03/1716	pingue	Ynza, Francesc	---	540,00
03/04/1716	pingue	Federich, Bartomeu	francés	263,68
05/04/1716	tartana	Velin, Joseph	francés	493,09
23/04/1716	bergantín	Santandreu, Joan	mallorquín	511,16
08/05/1716	jabeque	Noguera, Jaume	---	149,08
08/05/1716	nave	Rigs, Samuel	inglés	1.009,93
25/05/1716	tartana	Velin, Joseph	francés	72,40
29/11/1716	bergantín	Plomer, Jaume Antoni	---	926,64
12/12/1716	jabeque	Amengual, Gabriel	---	1.343,74
12/12/1716	tartana	Astriay, François	francés	57,00
07/01/1717	jabeque	Escardo, Francesc	---	621,07
16/01/1717	jabeque	Mora, Antoni	---	828,81
04/02/1717	bergantín	Carbonell, Joan	---	1.006,17
10/02/1717	gánguil	Raunier, Joseph	francés	453,08
23/02/1717	bergantín	Xamena, Joan	---	424,52
07/03/1717	barca	Fornari, Martí	---	400,00
18/10/1717	jabeque	Martí, Marc	---	62,65
11/12/1717	jabeque	Calbet, Josep	---	296,97
28/12/1717	jabeque	Cavaller, Miquel	---	348,52
25/02/1718	bergantín	Xamena, Joan	---	480,07
30/03/1718	bergantín	Sayeto, Domingo	---	414,76
04/04/1718	jabeque	Arnau, Rafel	---	474,00

Fuente: elaboración propia.

El Cuadro 4 nos ayuda a entender mejor cómo es este comercio arrocero. Entre junio de 1715 y abril de 1718 entran en el puerto de *Ciutat de Mallorca* 624 barcos, de los cuales 130 llevan carga de arroz. De entre estos hemos seleccionado los 32 barcos que proceden de Cullera.

El primer factor que caracteriza este comercio es que el transporte se halla muy abierto. Los 32 barcos están comandados por 26 patrones, por lo que la gran mayoría solo realiza un viaje: cuatro patrones hacen dos viajes (los posiblemente mallorquines Andreu Bestard, Marc Martí y Joan Xamena y el francés François Xiau) y tan solo uno visita Mallorca con arroz desde Cullera en tres ocasiones, aunque en el corto período de tiempo de 4 meses (el francés Joseph Velin). En segundo lugar, el escaso papel jugado por los navegantes extranjeros no sorprende. Es cierto que la catalanización de algunos nombres por parte del escribano del puerto, así como la ausencia de la naturaleza en los registros, pueden contaminar la fuente y esconder el auténtico origen de los patrones. Sin embargo, parece que los apellidos predominantes corresponden a navegantes de la monarquía hispánica, y muy especialmente tanto de la propia Mallorca como de Cataluña o del Reino de Valencia. Esta baja presencia extranjera puede deberse a la cercanía de ambos mercados, al predominio de los viajes redondos y a la baja valoración de las cargas. A pesar de ello hay que señalar la presencia en Mallorca de una nave inglesa que descarga más de mil quintales de arroz después de haber hecho escala en Cullera, así como la visita de seis patrones franceses, dos de ellos en varios viajes. En tercera instancia, en cuanto a la periodicidad no parece existir una relación directa entre la importación de arroz y la cosecha triguera al observarse un aumento del tráfico en otoño y en primavera, aunque hay que tener en cuenta que se trata de años en los que no hay carestía de trigo.

CUADRO 5. TIPOLOGÍA Y TONELAJE DE LAS EMBARCACIONES ARRIBADAS A MALLORCA CON ARROZ DE CULLERA Y GÉNOVA (1715-1718)

Tipo de barco	Cullera			Génova		
	Nº barcos	quintales	toneladas	Nº barcos	quintales	toneladas
jabeque	12	441,3	18,0	10	171,6	7,0
bergantín	8	580,6	23,6	8	232,7	9,5
tartana	6	350,4	14,3	2	304,4	12,4
barca	1	400,0	16,3	0	0,0	0,0
gánguil	2	527,3	21,5	2	302,0	12,3
pingue	2	401,8	16,4	8	321,9	13,1
nave	1	1.009,9	41,1	12	319,5	13,0
Sin especificar	0	0,0	0,0	1	64,4	2,6

Fuente: elaboración propia. Quintales y toneladas de arroz.

Por último (Cuadro 5), tampoco sorprende el tipo de embarcaciones utilizadas. A excepción de la nave inglesa ya mencionada, es un comercio ejecutado por embarcaciones de porte mediano o pequeño donde destacan los

jabeques y las tartanas, seguidos de lejos por gánguiles, pingues y una barca, es decir, rápidos barcos de vela latina característicos del Mediterráneo Occidental.²⁷ Si en el mismo Cuadro 5 se comparan los datos de Cullera con los de Génova se observa que para el mismo período de 1715-1718 llegan a Mallorca 43 barcos procedentes de la capital de la Liguria, y el tonelaje medio de arroz es inferior al de Cullera. Esto puede ser engañoso y es fruto del tipo de comercio practicado desde estas plazas. En el caso de los barcos procedentes de Cullera prácticamente solo llevan arroz, mientras que los de Génova completan sus bodegas con multitud de productos que convierten ese puerto en un gran centro de redistribución en el Mediterráneo Occidental y que utiliza prioritariamente embarcaciones de gran porte (naves)²⁸ y requiere el concurso de transportistas de otros pabellones.

EL SIGNIFICADO REAL DEL ARROZ

La relación de Mallorca con el arroz viene de lejos y podría haberse originado en el periodo de dominación musulmana. Las referencias más antiguas hablan de cultivo de arroz en la isla ya en el siglo X convirtiéndose en un producto de exportación a mercados del noroeste de Europa durante los tres o cuatro siglos siguientes. Sin embargo, a partir del siglo XIII hay serias dudas de lo que representó el arroz en el paisaje agrario mallorquín.²⁹ Es decir, cuándo Mallorca pasó de ser un mercado exportador a importador de arroz.³⁰ Para el siglo XIV consta un cambio importante cuando Mallorca reexporta arroz al norte de África y en los siglos XV y XVI lo importa de tierras valencianas

²⁷ A estos hay que sumar ocho bergantines, habitualmente de vela cuadrada. Es el tipo de barco utilizado en Mallorca en esa época para cualquier tipo de transporte. Para el transporte de aceite véase A. Bibiloni Amengual, *Mercaders i navegants a Mallorca durant el segle XVII. L'oli com indicador del comerç mallorquí (1650-1720)*, El Tall, Palma, 1992, pp. 135-154 y A. Bibiloni Amengual, "El transporte de aceite mallorquín durante la segunda mitad del siglo XVII. Los pabellones y las embarcaciones", *Estudis d'Història Econòmica*, 2, 1990, pp. 5-26.

²⁸ Naves comandadas por capitanes tanto genoveses como extranjeros: tres franceses (Pierre Auberis, Joseph Bousier y Charles Jure, con dos viajes), tres ingleses (Richard Ales, Joachim Novell y Rodrigo Mathew) y dos genoveses que podrían pertenecer a la misma familia (Juan Baptista Decoto, o Cotto, con tres viajes, y Benedicto Decoto).

²⁹ A. Bibiloni Amengual, "El arroz en el comercio exterior...", pp. 990-991. Véase también F. Braudel, *Civilización material...*, p. 90; M. Barceló, "Alguns problemes d'història agrària mallorquina suggerits pel text d'Al-Zuhri", *Recerques*, 8, 1978, pp. 48-49; A. Riera Melis, "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; A. Watson, *Innovaciones en la agricultura en los primeros tiempos del mundo islámico*, Universidad de Granada, Granada, 1998, pp. 49-50; G. Silvéry, *L'économie du Royaume de France au siècle de Saint Louis (vers 1180- vers 1315)*, PUL, Lille, 1984, p. 269.

³⁰ P. Macaire, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Atelier, Lille, 1986, p. 328.

para consumo propio.³¹ Ya en el siglo xvii queda claro el papel de Mallorca respecto al arroz: se trata de un producto que se trae de fuera, pero cuál es el alcance de este tráfico arrocero sobre la dieta de los mallorquines.

Contestar a esta pregunta no es fácil, aunque unos cálculos sencillos permiten hacer estimaciones importantes. El Cuadro 6 se construye tomando como referencia una población media de 100.000 personas para todo el período y para el conjunto de la isla,³² de la que a la capital le correspondería una media de alrededor del 28%; por otra parte, se considera una ración de 50 gramos por persona (ración de acompañamiento: arroz más otro alimento).³³

CUADRO 6. IMPORTACIÓN Y CONSUMO ESTIMADO DE ARROZ EN MALLORCA (1636-1718)

Década (nº años)	Importación (QMA)	Nº raciones semanales isla de Mallorca (100.000 h.)	Nº raciones semanales Ciutat de Mallorca (28.000 h.)
1630-39 (1)	1.069	0,18	0,65
1640-49 (0)	n.d.	n.d.	n.d.
1650- ³⁰ (1)	4.657	0,79	2,82
1660-69 (2)	3.830	0,65	2,32
1670-79 (4)	4.443	0,75	2,69
1680-89 (6)	6.320	1,07	3,83
1690-99 (4)	4.441	0,75	2,69
1700-09 (5)	5.143	0,87	3,11
1710-19 (3)	12.911	2,19	7,82
media (26)	5.588	0,95	3,38

Fuente: elaboración propia. QMA= quintales medios anuales.

La ya referida fluctuación anual se repite en el caso de los datos medios decenales, posiblemente debido a las distorsiones provocadas por las diferencias de años computables por década. Según se considere a quién va desti-

³¹ J. Torres Fontes, “Relaciones comerciales entre los Reinos de Mallorca y Murcia en el siglo xiv”, *Murgetana*, 36, 1971, p. 11.

³² La estimación de la población de Mallorca a lo largo del siglo xvii se realiza a partir de los siguientes datos: 112.763 habitantes para 1585; 99.192 habitantes 1667; y 93.324 habitantes para 1715. Los datos de 1585 y 1715 proceden de J. Juan Vidal, “Notas sobre la población y la vida urbana de la Mallorca moderna”, *Mayurqa*, 17, 1977-1978, pp. 58 y 59. El dato de 1667 procede de A. Campaner (*Cronicón Mayoricense*, Ajuntament de Palma, Palma, 1984, pp. XV y 426) y es completado por A. Domínguez Ortiz (*La sociedad española en el siglo xvii. Vol. I. El estamento nobiliario*), CSIC, Madrid, 1963, p. 110) al afirmar que la población de 99.192 personas “sería algo más de 100.000 agregando el clero”. Por lo tanto, Domínguez se basa en Campaner y este en un diario de Juan Antonio Mateu titulado “Llibre de algunas cosas de la Ciutat y Regne de Mallorca: Memorias”, sin fecha.

³³ Tomamos como valor medio de población urbana un 28% que se deduce de J. Juan Vidal, “Notas sobre la población...”, pp. 58 y 59 y corresponde a un 23,11% para 1585 y un 33,26% para 1715.

nado el arroz importado las conclusiones son muy diferentes. Si tomamos el conjunto de la isla (unas 100.000 personas) la media para todo el periodo indica que cada mallorquín puede tomar una ración de arroz a la semana, duplicándose esta posibilidad en la segunda década del siglo XVIII.

Sin embargo, si el arroz importado se destinara al mercado urbano (unas 28.000 personas) los resultados son sorprendentes ya que desde la década de 1650 hasta 1710 cada habitante de la Ciutat de Mallorca podría comer arroz casi tres veces a la semana, superando esta posibilidad durante los años ochenta y la primera década del siglo XVIII. Sin embargo, durante la década de 1710-1719 se podría comer arroz más de una vez al día (7'82 raciones/semana).

Estos datos deben tomarse con precaución y, a pesar de ser estimaciones, persisten demasiadas lagunas que no nos permitan hablar con contundencia de pautas de consumo relativas al arroz. Consideramos que hay que tener en cuenta tres cuestiones. Por una parte, sabemos poco de la población mallorquina del siglo XVII, así como de su evolución o fuertes contracciones como la producida por la peste de 1652. En segundo lugar, a las cifras de población consideradas hay que sumar el alcance de la población flotante/extraordinaria, unos consumidores que deben contemplar el impacto de la actividad comercial por el abastecimiento de embarcaciones; la militar, por lo mismo que la anterior y por el alojamiento de tropas; y los refugiados que huyen de la peste, que en determinados momentos pueden ser muy importantes.³⁴ En este sentido hacemos nuestra la reflexión de Lleonard Muntaner cuando destaca la importancia de los diferentes tipos de comportamiento en relación a las pautas de consumo y establece como primera característica de la Ciutat de Mallorca, para 1730, su carácter marítimo y la creación de dos tipos de mercado, terrestre y marítimo.³⁵

Es probable que el arroz se destinara prioritariamente al mercado urbano, aunque no es lógico que ese fuera su destino exclusivo. En cualquier caso, una vez realizadas estas estimaciones en función del tipo de consumidor y especialmente de su ubicación y actividad económica el arroz aparece como un alimento muy a tener en cuenta.

CONCLUSIONES

La historiografía se hace eco de las constantes prohibiciones al cultivo del arroz en el Reino de Valencia desde la baja Edad Media y se convierte

³⁴ En el contexto de la guerra de sucesión advirtió sobre estos puntos A. Santamaría Arández, *Nueva Planta de gobierno de Mallorca*, Consell Insular, Palma, 1989, p. 212.

³⁵ Ll. Muntaner i Mariano, "Un model de ciutat preindustrial. La Ciutat de Mallorca al segle XVIII", *Treballs de Geografia*, vol. 33, 1976, p. 21.

en un tema recurrente de los estudios sobre su cultivo debido a la relación que tiene con el consumo de agua y la salud pública.³⁶ Para la Edad Moderna se mantiene la polémica, pero cabe plantearse si las peticiones –y rechazos– de cultivo estarían relacionadas con una mayor rentabilidad del arroz frente a otros usos del suelo.³⁷ Es en este contexto en el que la creciente exportación de arroz a Mallorca durante el siglo xvii no solo estaría relacionada con un aumento de su consumo en la isla, sino con el consiguiente incremento de la capacidad de producción del Reino de Valencia, especialmente desde mediados del seiscientos.³⁸ En cualquier caso, la persistencia de estas tensiones incluso a lo largo del siglo xix hace que Calatayud Giner destaque que “...el arroz no tuvo una fácil inserción en las estructuras agrarias valencianas...”.³⁹

El hecho de que el arroz no llegara a convertirse en un sustituto del trigo no menoscaba su importancia ya que podía inaugurar una nueva situación en la que la ausencia de trigo continuaría generando descontento y, muy posiblemente, altercados sociales, pero no necesariamente hambre. Aun así, cuando a lo largo del siglo xvii Mallorca no cosechó el trigo necesario, se siguieron activando los resortes –ayudas de costa– para poner en marcha el abastecimiento exterior y garantizar una demanda que seguía condicionada por factores culturales e históricos.

³⁶ Esta cuestión es un tema transversal en la obra de A.J. Cavanilles, *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia*, CSIC, Zaragoza, 1958, 2 vols, especialmente en las páginas 214-254 del volumen I. Véanse también M. Peset Reig y J.L. Peset Reig, “Cultivos de arroz y paludismo en la Valencia del siglo xviii”, *Hispania*, 32/21, 1972, pp. 277-375; J.V. Boira i Maiques, “L'arròs, el regadiu i el bon govern: les cartes i documents de Pasqual Caro en l'obra de Cavanilles”, *Cuadernos de Geografía*, 62, 1997, pp. 283-299; A. Alberola Romá y D. Bernabé Gil, “Tercianas y calenturas en tierras meridionales valencianas: una aproximación a la realidad médica y social del siglo xviii”, *Revista de Historia Moderna*, 17, 1998-1999, pp. 95-112; M. Ardit, “La prohibición del cultivo del arroz en la ribera del Turia (siglos xvi-xviii)”, en R. Franch Benavent y R. Benítez Sánchez Blanco (eds.), *Estudios de Historia Moderna en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban. II. Economía. Sociedad. Cultura*, Universitat de València, Valencia, 2008, pp. 537-549; o R. Bueno Marí y R. Jiménez Peydró, “Crónicas de arroz, mosquitos y paludismo en España: el caso de la provincia de Valencia (ss. xviii-xx)”, *Hispania*, LXX/236, 2010, pp. 687-707.

³⁷ El movimiento alcista de los precios y el creciente beneficio es un argumento utilizado para explicar la expansión del cultivo del arroz en la Valencia de los siglos xviii y xix. Véase F. Casal Novoa, “El precio del arroz en la ciudad de Valencia según las compras del Hospital General (1719/20-1785)”, en *Primer Congreso de Historia del País Valenciano*. III. Universidad de Valencia, Valencia, p. 554; M.L. Villora Reyero, “Sobre la libre introducción del arroz...”, p. 167 y T. Peris Albentosa, “La evolución de la agricultura...”, p. 483.

³⁸ J. Casey, *El Reino de Valencia...*, pp. 55-57.

³⁹ S. Calatayud Giner, “Tierras inundadas. El cultivo del arroz en la España contemporánea (1800-1936)”, *Revista de Historia Económica*, XX/1, 2002, p. 42. Véase también T. Peris Albentosa, “La evolución de la agricultura...”, p. 483 y E. Mateu Tortosa, *Arroz y paludismo*, Alfons el Magnànim, Valencia, 1987.

