

NA 1059560
NEA 1040166

**V CONGRESO DE LA ASOCIACION DE
HISTORIA ECONOMICA**



VOL. II



**DONOSTIA-SAN SEBASTIAN
29-30 Septiembre y 1 de Octubre de 1993**

ASOCIACION DE HISTORIA ECONOMICA

Escuela Universitario de E. Empresariales	
nº registro	16.765
nº entrada	18.986
Fecha	2.V.2002
CDU	338.1(46c)
Don	338J(46c) ASO
Librería	II

LAS REDES COMERCIALES EUROPEAS DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX (circa 1900-1936). El impacto sobre la economía de las Islas Baleares de los intercambios con la Europa avanzada¹

Carlos Manera
Universitat de les Illes Balears

1. Introducción.

Desde un punto de vista económico, y con la exclusión de períodos históricos excepcionales, las islas Baleares han dispuesto siempre de una economía abierta. Su privilegiada posición en el Mediterráneo ha hecho del archipiélago una pieza codiciada para diferentes imperios y un eslabón importante en sus estrategias diplomático-militares y comerciales. Esto ha contribuido, junto a factores estrictamente internos, a perfilar una determinada evolución de la economía insular. La conexión mercantil de Baleares con plazas extranjeras ha sido, pues, una constante que, a su vez, ha generado estrategias precisas en el ámbito de la estructura productiva. Los ejemplos al respecto son claros y se refieren al ámbito de la economía setecentista de Mallorca, la mayor de las islas. Así, el crecimiento de la producción de ciertas mercancías -es el caso de los aguardientes- obedece, en coyunturas concretas, a un aumento de la demanda externa, primordialmente nortatlántica. Del mismo modo, la progresión de un género emblemático en la economía isleña, el aceite, se vincula a las necesidades de mercados europeos, bien sea para consumo humano, como sucede en las plazas de Amsterdam o Génova, ya como *input* industrial, comprobable en el caso de las potentes jabonerías de Marsella².

Ahora bien, estos intercambios con Europa no siempre han sido predominantes en el conjunto del comercio balear, ni han afectado por igual a los diferentes enclaves que componen su infraestructura portuaria. En ese sentido, el presente trabajo se centra sobre todo en la actividad comercial de Palma de Mallorca, la rada balear más importante y mejor estudiada, con el objetivo de concretar sus principales redes europeas en el primer tercio del Novecientos y calibrar la composición de las mercancías que integran la estructura comercial. Se impone advertir que en este análisis no he incorporado los numerosos fondos microeconómicos recogidos, de manera que la perspectiva que aquí ofrezco está

¹Esas páginas constituyen un primer e incompleto (queda todavía mucha información por procesar) borrador sobre el tema en cuestión, y se adscriben al proyecto de investigación *Un modelo de industrialización insular en el Mediterráneo: el caso balear* (referencia SEC 31892), financiado por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología (CICYT) del Ministerio de Educación y Ciencia. La colaboración de Joana Maria Escartín Bisbal ha sido fundamental para la elaboración de los datos.

²Sobre estos aspectos, véase C. MANERA, *Comerc i capital mercantil a Mallorca, 1720-1800*. Consell Insular de Mallorca (Palma de Mallorca 1988).

forzosamente sesgada hacia las cifras más globales del comercio exterior, sin contemplar las estrategias particulares de los negociantes. Esos intercambios internacionales son, en términos comparativos, mucho más modestos que los generados en régimen de cabotaje; sin embargo, parece claro que éstos últimos contactos constituyen muchas veces -sin que ello pueda ser siempre demostrable cuantitativamente- un primer circuito que se prolonga posteriormente cuando, desde plazas peninsulares, se canalizan hacia el exterior mercancías mallorquinas. Este tipo de transacciones resultan decisivas para la economía balear³.

Las fuentes sistematizadas son diversas. Básicamente, se trata de los Boletines y de las Memorias de la *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca* (BOCIN, en adelante) entre 1898 y 1936, que aportan materiales, muy ricos a nivel estadístico, que he procesado de acuerdo con el objetivo que antes he fijado. En algunos casos, he cotejado las variables resultantes con las obtenidas a partir de las *Estadísticas del Comercio de Cabotaje y Estadísticas del Comercio Exterior*⁴ para los años objeto de estudio, con la finalidad de constatar la relevancia de este último tráfico sobre el primero, hecho que permite pensar -como ya se ha advertido- que cargamentos librados en redes más próximas pudieran ser drenados hacia mercados extranjeros desde plazas españolas.

³En tal sentido, Barcelona se consolida como una de las plazas perennorias para los intereses comerciales de las Baleares durante el período que se analiza. Eso no es un fenómeno nuevo habida cuenta que, ya desde fines del siglo XVIII, el peso del Principado es notable para los intercambios mallorquines. Los primeros sondeos de los materiales privados exhaustivos, que corresponden a industriales isleños del sector textil, corroboran esa estrategia que prioriza las transacciones desarrolladas principalmente con el mercado catalán.

⁴En estos momentos, y en el marco del proyecto de investigación citado *supra*, nota núm. 1, se está informatizando las *Estadísticas de Comercio de Cabotaje* y las *Estadísticas de Comercio Exterior* para todos los puertos de Baleares. En este papel apporto algunos resultados que se refieren a períodos y a mercancías concretas. Dada la gran utilización de fondos similares para otros puertos, es importante consultar la escasa coincidencia de los dos grupos de fuentes elaboradas en nuestro trabajo (las de la *Cámara de Comercio* y las *Estadísticas* señaladas) lo cual, si bien no pienso que, en lo que afecta al puerto de Palma, modifique radicalmente las primeras conclusiones establecidas, sí que significa un toque de atención sobre el grado de fiabilidad de los materiales trabajados. Sin duda, la precaución estadística a la hora de abordar el tema relativiza apreciaciones que pueden formularse de manera apresurada, sin una crítica conveniente de las fuentes analizadas. Igualmente, se advierte la necesidad de comparar consistentemente las series oficiales con las emanadas de distintos organismos privados, con el fin de calibrar la disparidad existente entre cifras que, en principio, responden a idénticos objetivos.

2. La demanda europea y su influencia sobre el mundo agrario de Mallorca.

2.1. La revitalización económica de fines del Ochocientos en base a la especialización agrícola. El crecimiento de la viticultura, la expansión de la especialización agrícola. El crecimiento de la viticultura, la expansión de la especialización agrícola. El crecimiento de la viticultura, la expansión de la especialización agrícola.

El último tercio del siglo XIX, y más concretamente el período 1870-1890, se corresponde en la isla de Mallorca a una etapa de importante actividad económica. Desde la óptica comercial, en esas décadas destacan dos rasgos esenciales: en primer lugar, la consolidación de los intercambios internacionales sobre la base primordial de la producción agraria; en segundo término, las firmes conexiones con los mercados peninsulares españoles, sobre todo con Barcelona (cuyos lazos con Mallorca ocupan el campo mercantil, pero también el bancario y el bursátil), a partir de una oferta más diversificada que incluye alimentos y manufacturas. La especialización agrícola en vinos y almendras, producciones más estimadas en el exterior que los tradicionales renglones insulares -cereales y aceite-, permite entender esta coyuntura de esplendor económico que impone, a su vez, la formación de una amplia red mercantil en los principales puntos de consumo. Sin embargo, debe matizarse que esa situación es excepcional en un mundo en crisis: la Gran Depresión provocó importantes caídas en los precios de las materias primas, de los *outputs* característicos de la segunda revolución industrial -como es el caso del acero-, y de ciertos géneros alimenticios⁵. Pero parece afectar poco a los viñedos. Así, entre 1879 y 1891 los vinos conocen aumentos notables en sus cotizaciones, de manera que se consiguiera en un caso especial en el marco de una recesión general. En Mallorca, la actividad agraria se caracterizará por su orientación clara hacia una especialización vitícola que no es desconocida en la isla, con el objetivo de avalluar los mercados exteriores de unos productos -vinos y, en menor medida, aguardientes- muy apreciados por la demanda internacional⁶. Volveré más adelante sobre este punto.

Desde una perspectiva más general, las variables del tráfico exterior de las Baleares constatan un saldo positivo, a juzgar por los datos del quinquenio 1880-1884⁷. Sin embargo, conviene especificar lo siguiente.

5Cf. S.B. SAUL, *The Myth of the Great Depression, 1873-1896* (London 1978); para España, ver especialmente R. GARRABOU, "La crisis agraria española de finales del siglo XIX: una clapa del desarrollo del capitalismo", en R. GARRABOU-L. SANZ (eds.), *Historia agraria de la España contemporánea*, vol. 2, (Barcelona 1980) pp. 477-542.

6 Sobre el crecimiento de las haciendas consagradas a la villa en Mallorca, cf. J. BINIMELIS, *Evolució del*

... *... les Boles en 1884 (Palma de Mallorca 1886).*

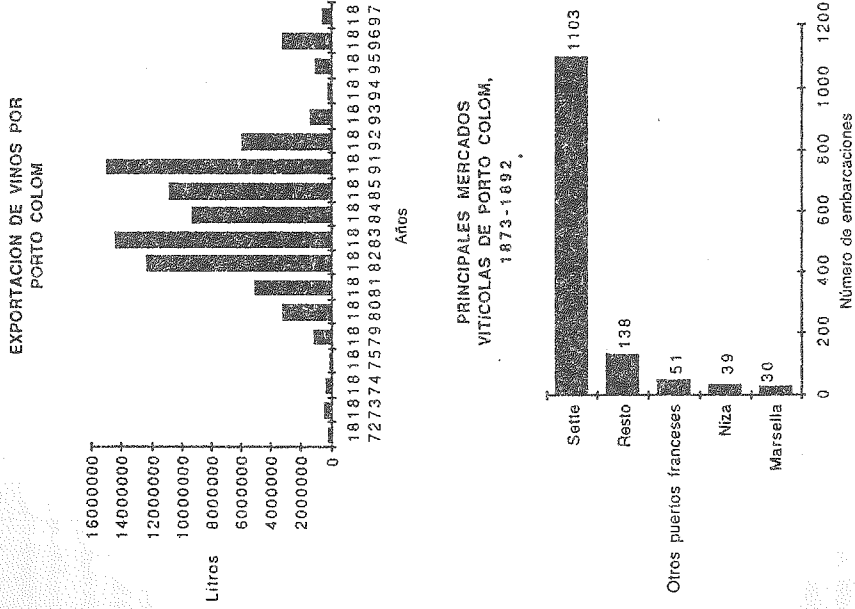
En primer término, los intercambios directos con América se mantienen en un claro equilibrio. Y piénsese que estamos en un momento expansivo en el comercio insular, cuando determinadas producciones locales -vinos, aguardientes, mantas, zapatos-, todas ellas muy apreciadas en Ultramar, disfrutan de una fluida demanda exterior. Pero no son los mercados americanos sus primordiales puntos de venta, por lo que las transacciones impulsadas en ellos no deben verse como los principales mecanismos compensatorios para la balanza de pagos. Además, los únicos puertos de Baleares que se relacionan con América son Palma, Alcudia, Ibiza y Mahón, con claro predominio del primero y una marcada regularidad; es decir, las bahías que experimentan un tangible crecimiento mercantil -caso de Porto Colom, con una tasa cercana al 400% entre 1880 y 1883- no se vinculan a los flujos comerciales ultramarinos, pero ostentan cifras determinantes en su tráfico particular con el área europeo-africana.

En segundo lugar, el comercio con Europa y África es el factor que inclina la balanza favorablemente para las islas. El saldo es claramente positivo, y se explica por el dominio gradual de los mercados más próximos, que se patentiza en las cantidades totales. Las importaciones de América evolucionan desde el 36% -sobre el valor introducido en 1880-1881-, al 26% en 1882 y 23% para 1883; mientras las Exportaciones obedecen a idénticos parámetros: 31% (1880), 27% (1881), 22% (1882) y 17% (1883). A estos datos se contraponen los correspondientes a Europa y África. En relación a las importaciones, en 1880-1881 el 64% de su avalúo global proviene de dicha área geográfica, y en 1882-1883 estos porcentajes significan, respectivamente, el 74% y 73%; en las exportaciones, el alza es más notoria: 69% (1880), 73% (1881), 78% (1882) y 83% (1883).

Las cifras del comercio de cabotaje certifican un déficit exterior de 8.308 miles de pesetas para los años 1880-1884. El peso de los puertos de Palma y Mahón es palmario: más del 60% del cabotaje se debe a la bahía mallorquina, mientras 1/4 parte del mismo se genera desde las radas menorquinas. Los intercambios se encuentran, pues, muy polarizados en Palma, situación que difiere con la presentada para el comercio exterior. Recuérdese que Porto Colom, ensenada de dimensiones modestas en comparación a la de la capital balear, manifiesta unos importantes indicadores desde 1881 -a la par que su comercio de cabotaje es más bien exíligo-, hecho que cabe atribuir a las remesas vitícolas extraídas, primordialmente, hacia mercados europeos y africanos.

En este importante quinquenio, la balanza comercial global arroja un saldo positivo, y ese superávit tiene una vinculación muy clara con las ventas de vinos en los mercados europeos desde Porto Colom. Efectivamente, ni por el puerto de Palma ni por el de Mahón, los dos más importantes de Baleares, se expende más de lo que se compra, y las diferencias en favor de las extracciones del resto de radas no justifican el resultado final. En el caso de

sus techos máximos en 1883 y 1891, despachándose en ambos años cerca de 15 millones de litros.



FUENTE DE LOS GRÁFICOS PRECEDENTES: Elaboración propia sobre los datos extraídos de: para 1872-1885, A. GONZÁLEZ, "Sobre el comercio de vinos a través de Porto Colom (1879-1892)", inédito; para 1891-1897, *Estadística del Comercio Exterior*.

La fuerte cotización de los vinos mallorquines en los mercados franceses justifica la dedicación exclusiva en avinillarlos: desde 1883 y hasta 1893, según las cifras disponibles,

¹⁰Vid. J. CASTANYER, "L'activitat mercantil al port de Sóller (1835-1862). Tendències conjunturals", *Estudis Balearics*, núm. 25, pp. 31-40; J. RULLAN, *Historia de Sóller, en su relación con la general de Mallorca* (Palma de Mallorca 1875), tomo I.

desaparece por completo el cabotaje en los registros comerciales efectuados en Porto Colom. La demanda gala estimula la producción vitícola a cotas desconocidas, en unos momentos en que, además, los precios del vino en el mercado local tienden a descender por excesos de oferta y, quizás, por reducción en los costes de producción. En 1891 se inicia una caída brutal de los valores de los caldos, que pasan de 15 reales por cuartín en 1889, a 13 en 1890 y poco más de 4 en 1891; mientras en Sette se experimenta, en 1890, una revalorización de los vinos insulares que alcanzan los 30 francos por hectolitro, dato que contrasta con los 15-20 francos pagados en los años 1887-1888. Pero el inicio de la nueva década abre la puerta de la crisis: Francia estaba recuperando gran parte de sus viñedos, a la vez que adoptaba medidas proteccionistas y revisaba sus aranceles con la introducción de tarifas elevadas a los vinos españoles. Al mismo tiempo, la filoxera atacaba las cepas mallorquinas: en 1891 se declaraba la plaga, y dos años después se extendía a toda la comarca vitícola. La otra cara de la moneda del desarrollo económico a partir del monocultivo aparecía en sus manifestaciones más dramáticas: a la caída en la producción la acompañan la recesión en las exportaciones, la ruina de los pequeños productores por su falta de liquidez en la devolución de los créditos, las bajas salariales, los despidos y, como vértice más áspero, la emigración. Lo que se evidencia es que esta demanda francesa de vinos no hace más que confirmar las sólidas infraestructuras ya existentes en las principales plazas galas, de manera que la dinámica red articulada antaño en las costas provenzales por parte de los negociantes isleños especializados en el comercio de cítricos¹⁰ servirá, a su vez, como plataforma para ampliar la base del negocio con otras mercancías, especialmente ciertos frutos secos.

En efecto, las extracciones de almendras y almendrones se convierten, desde los años ochenta, en protagonistas centrales del comercio insular y se confirman, con rendimientos muy saneados, como una de las principales producciones agrícolas de Mallorca. El almendrán cuenta con demandas estables en Inglaterra, Alemania, Bélgica, Holanda, Suecia, Suiza, Estados Unidos y, particularmente, en Francia; en tal sentido, el siguiente cuadro ofrece los datos relativos al mercado de Marsella, donde la mayor parte del almendrán descargado proviene de enseñadas mallorquinas, con clara tendencia expansiva detectable desde 1891. Caber recordar que, en ese año, la filoxera inicia la destrucción de buena parte de los viñedos insulares, observándose un ostensible descenso en las exportaciones de vinos a través de Porto Colom:

Exportación de almendrán mallorquín a Marsella

Año	Kgrs.	Año	Kgrs.
1881	1.172.195	1891	1.237.745
1882	1.013.265	1892	2.219.385
1883	1.306.860	1893	1.282.480
1884	794.305	1894	879.175
1885	1.232.570	1895	1.295.820
1886	362.020	1896	1.279.490
1887	694.255	1897	2.080.810
1888	677.695	1898	2.104.385
1889	977.135	1899	2.240.775
1890	211.140		

FUENTE: BOCOCIN (1900). La Cámara de Comercio reproduce estos datos del *Journal Commercial* de Marsella, núm. 9.

Este intenso consumo exterior estimula la producción mallorquina de almendras, de manera que crece notablemente su área de cultivo: en 1860, cerca de 6.000 hectáreas se dedicaban al citado género, cifra que pasa a 27.000 hectáreas en 1920 y a casi 45.000 en 1936¹¹. Los datos son contundentes: en la década de los años diez, la isla produce una media anual de unos 170 mil quintales métricos de almendras, valorados en cerca de 15 millones de pesetas¹². De hecho, aquellos frutos constituyen en algunos años casi el 30% del valor de las extracciones de Mallorca, seguidos por las partidas de calzados y curtidos (23%) y por las de tejidos y mantas (21%)¹³. La relevancia exterior de almendras y otros productos agrícolas se remarca en los diagnósticos de mercado formulados por la *Cámara de Comercio*: en el mismo pórtico del estallido de la guerra de 1914¹⁴, los empresarios insulares indican que almendras, almendrones, alcázaras, higos secos, naranjas y pulpas de frutas disfrutaban de una posición

¹¹Cf. C. J. CELA CONDE, *Capitalismo y campesinado en la isla de Mallorca* (Madrid 1979), p. 45; y BOCOCIN para los años 1926-1936, en que se detalla la superficie cultivada que oscila entre las 29.333 hectáreas de 1926 y las 49.360 de 1930 y 1931.

¹²Como elementos comparativos, piénsese que otros artículos determinantes en la agricultura mallorquina, que a su vez patentizan cambios agrarios, ostentan variables mucho más ajustadas. En términos monetarios, las naranjas representan unas 600 mil pesetas, las alcázaras 1.725 miles de pesetas y manzanas y albaricoques superan ligeramente el millón. Los principales competidores exteriores del almendrán mallorquín son los italianos de Parma y, en menor grado, los producidos en Bari. Cf. BOCOCIN, 1912, p. 140; 1916, pp. 213-214.

¹³Cf. BOCOCIN (1910). Los datos se refieren a 1909. Se indican las siguientes valoraciones en la balanza comercial de Mallorca: exportaciones/salidas= 55.300 miles de pesetas; importaciones/entradas= 53.100 miles de pesetas.

¹⁴BOCOCIN (1912).

prestigiosa en la Europa más avanzada, con competidores que, en los renglones enunciados, no problematizan en exceso la oferta balear.

Esos indicadores se dinamizan en la segunda mitad de los años veinte, para contraerse entre 1929 y 1932 y rebotar nuevamente una tendencia alcista a partir de 1933, en el marco de una coyuntura en la que caen los precios de almendras y almendrones en el mercado mallorquín, al tiempo que decrece el peso relativo de dichos géneros en el conjunto de la producción agrícola. Con todo, una cuarta parte de los avalúes alcanzados por los principales efectos de la agricultura corresponden a las almendras:

Año	Producción en Qm.	Situación económica de la almendra en Mallorca*			(A)
		Valor miles pías.	Precio medio almendra	Precio medio almendrán	
1926	333.950	38.380	115	-	61
1927	297.769	28.332	24.843	115	29
1928	295.964	31.076	68.790	95	36
1929	197.280	18.741	54.005	105	26
1930	198.250	18.833	53.214	95	35
1931	173.472	13.877	57.717	95	31
1932	108.480	9.980	30.496	92	30
1933	330.925	26.320	90.256	92	30
1934	348.925	22.680	61.009	75	30
1935	233.950	14.738	81.583	65	22
1936	116.976	8.188	89.159	63	14
(*) Se incluyen los datos de Ibiza.		70.216	70	259	10

Los precios medios de la almendra se refieren a pesetas por quintal métrico; los del almendrán, a pesetas por 100 kgrs.

El resto de productos agrícolas está constituido por: cereales, legumbres, vid y olivo de Mallorca e Ibiza.

(A) % del valor de las almendras sobre el total de la producción agrícola.

FUENTE: Elaboración propia sobre los datos de los BOCOCIN correspondientes.

Cabe destacar que esta producción cuenta con una utilidad secundaria, pero no menos determinante que también conviene subrayar: las cáscaras de dicho fruto, inútiles en el mundo agrario, significan un efectivo material energético que nutre, junto a otros *inputs*, los motores de gas pobre consagrados a mover telares u otros instrumentos de las fábricas isleñas. La conexión entre agricultura comercial e industria -recalcada en publicaciones recientes¹⁵- aparece así en una de sus vertientes más nítidas.

2.2. Coyuntura crítica e industria. Las demandas europeas de productos transformados mallorquines: la importancia del calzado.

En el análisis de las relaciones comerciales entre el puerto de Palma y las principales radas europeas es fundamental incorporar, tal y como se ha remarcado, la perspectiva de los

¹⁵Sobre la relación existente entre los sectores primario y secundario en la economía mallorquina, véase C. MANERA, "La *via mallorquina* a la industrialización: algunas hipótesis i constatacions", *Estudis Balearics*, núm. 43 (1993), pp. 51-60; y J. ROCA, "Modernització agrícola i desenvolupament industrial. El cas de Mallorca (1850-1950)", *Estudis Balearics*, núm. 43, pp. 109-118.

fase irregular en las salidas por el puerto de Palma hasta llegar a la coyuntura bélica, con clara tendencia al crecimiento. El estado de crisis de aquel sector no es ignorado por algunas de las instituciones económicas insulares. La propia *Cámara de Comercio* se hacía eco de la problemática central de la industria en cuestión, considerada como uno de los ejes medulares de la economía mallorquina¹⁷.

Para los empresarios, la pérdida de las colonias representa la causa principal de la recesión, lo cual impone el estímulo de operaciones con el mercado ibérico, fuertemente competitivo dada la concurrencia de artículos similares a los isleños, producidos en otras zonas con procesos mecanizados. En parte, esas apreciaciones son ciertas. Si se observa la gráfica de salidas de calzado por el puerto de Palma, un hecho se manifiesta con claridad: la inexistencia de correlación entre el comercio de cabotaje y el exterior a partir de 1900. Nótese como, hasta el año citado, la curva dibuja una evolución paralela, con un claro avance entre 1895 y 1897, la caída de 1898 motivada por la crisis colonial, y la recuperación -sobre todo en lo que atañe a las exportaciones hacia el extranjero- de 1900. Este año, junto a 1915, son los únicos en que los datos de cabotaje y los de exterior se colocan muy cerca unos de otros; pero a partir de 1900 los primeros experimentan un crecimiento palmario, mientras los segundos notifican un escaso dinamismo. El impacto de la pérdida de los últimos dominios americanos se hace sentir. Dicho de otra forma: los puertos españoles que, probablemente, actuarán como redistribuidores hacia el extranjero del calzado mallorquín, son ahora los que más interesan a los industriales mallorquines, de forma que éstos sitúan en un segundo nivel las conexiones *directas* con los mercados internacionales.

Sin embargo, los *trends* de las extracciones, medidos en unidades físicas, no indican suficientemente la significación relativa de botas y zapatos -y la de otras producciones industriales- en el conjunto del comercio y, por extensión, en la estructura económica; mientras que las valoraciones son las que pueden ofrecer una orientación más adecuada sobre la relevancia de esas partidas, siempre que se tomen con todas las precauciones posibles. Es bien sabido que las estimaciones monetarias de las *Extradísticas del Comercio de Cabotaje* y de las *Extradísticas del Comercio Exterior* no son fiables¹⁸, pero creo que, en

¹⁷BOCIN (1913), pp. 174-177. He calculado, a partir de los datos de la propia *Cámara* y de lo publicado sobre el mercado de trabajo mallorquín, que unas 5.000 personas se dedicarían a la industria del calzado en la isla de Mallorca; sobre la población obrera, véase F. MOLINA, "Industria i força de treball a començaments del segle XX. El cas mallorquí: una reflexió entorn a la formació del proletariat modern", *Estudis d'Història Econòmica*, 1990-1, pp. 33-49.

¹⁸Cf. V. ANDRÉS ÁLVAREZ, "Historia y crítica de los valores de nuestra Balanza de Comercio", *Moneda y Crédito*, núm. 4 (1943), pp. 11-25; G. TORRELLA-P. MARTÍN-I. SANZ-S. ZAPATA, "Las balanzas del comercio exterior español: un experimento histórico-estadístico 1875-1913" en J.L. GARCÍA DELGADO-J. SEGURA (coord.), *Ciencia Social y Análisis Económico. Estudios en homenaje al profesor Valentín Andrés*

tráficos "indirectos", en los que se utilizan las redes tejidas en plazas peninsulares españolas. Sólo así pueden entenderse determinados indicadores del puerto de Palma, como por ejemplo los que se refieren a salidas de textiles -mantas, especialmente- y calzados -boregués, sobre todo-, de importante consumo en Alemania y Francia (particularmente en coyunturas críticas como, por ejemplo, la de la Gran Guerra). Los datos patentizan que las infraestructuras más estimuladas no son, precisamente, las que geográficamente se ubican en industriales mallorquines siguen confiando de manera notoria en mercados próximos como el exterior; por el contrario, ya en períodos bélicos, ya en tiempos de paz, negociantes e industriales de Barcelona, toda vez que cuentan con ventajas harto significativas: la disposición de buenas rentas de localización y, dada su febril actividad económica, el mantenimiento de inmejorables contactos con plazas europeas, de manera que es plausible una reducción de costes de transacción sin inversiones excesivas. En tal sentido, el caso del calzado es ilustrativo, las cifras confirman claramente su peso económico crucial, e insinúan la utilización de plataformas peninsulares para una posterior canalización de las remesas de botas y zapatos hacia el exterior, como se comprobará enseguida.

La importante producción de calzado, estimulada en parte por la demanda europea, genera a su vez áreas de especialización desde los últimos años del siglo XIX, de forma que se advierte como poblaciones tradicionalmente agrarias incrementan la población activa del sector secundario, dado el proceso de formación de talleres y fábricas de zapatos. Esto es particularmente observable desde 1921, con aumentos significativos del número de centros fabriles en núcleos de población ya vinculados a las actividades del cuero¹⁶.

Ahora bien, las exportaciones directas de botas y zapatos, principalmente hacia Europa (aunque cabe advertir que también se incorporan aquí las variables relativas a los mercados antillanos) atraviesan momentos de una evidente irregularidad durante el primer tercio del siglo XX. Entre 1890-1900, se conoce una fuerte expansión de los registros, si bien con bruscas fluctuaciones apreciables en las caídas de 1898 y 1899, la fulminante recuperación de 1900 y la posterior pérdida de 1901. Desde ese momento y hasta 1913 se patentiza una coyuntura receptiva -pero sin alibajos importantes- que culmina en el inicio y desarrollo de la guerra europea, años en los cuales no se manifiestan incrementos espectaculares en las extracciones de calzado; la única excepción es 1915, en que los cargamentos destinados al extranjero alcanzan cerca de las quinientas toneladas. No obstante, las cifras de cabotaje detallan la fuerte expansión desde 1899 hasta 1905, abriéndose una

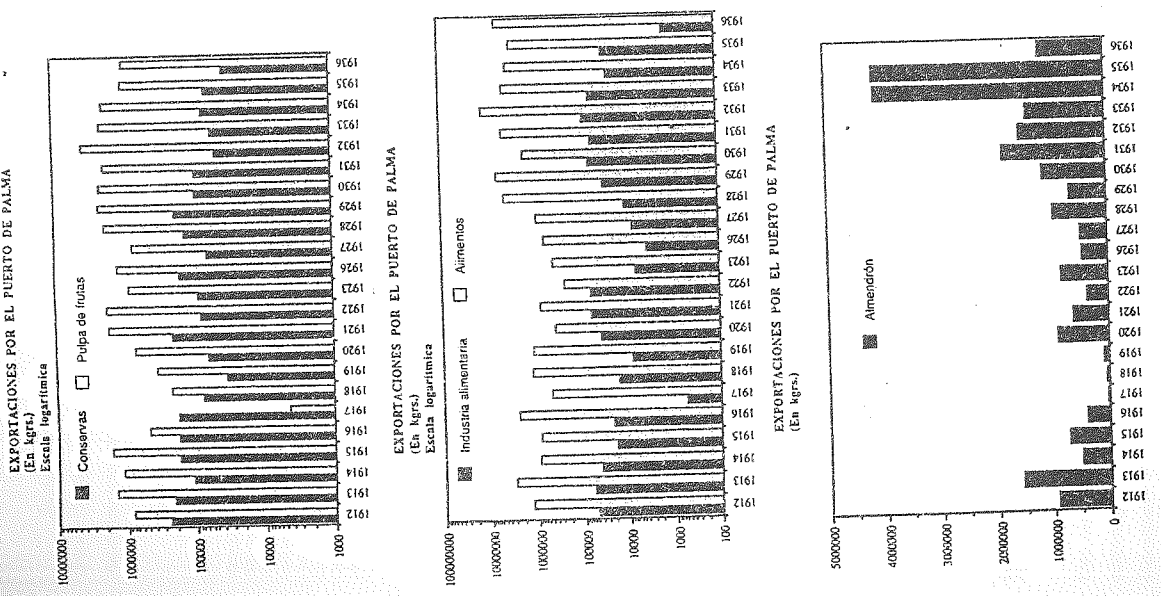
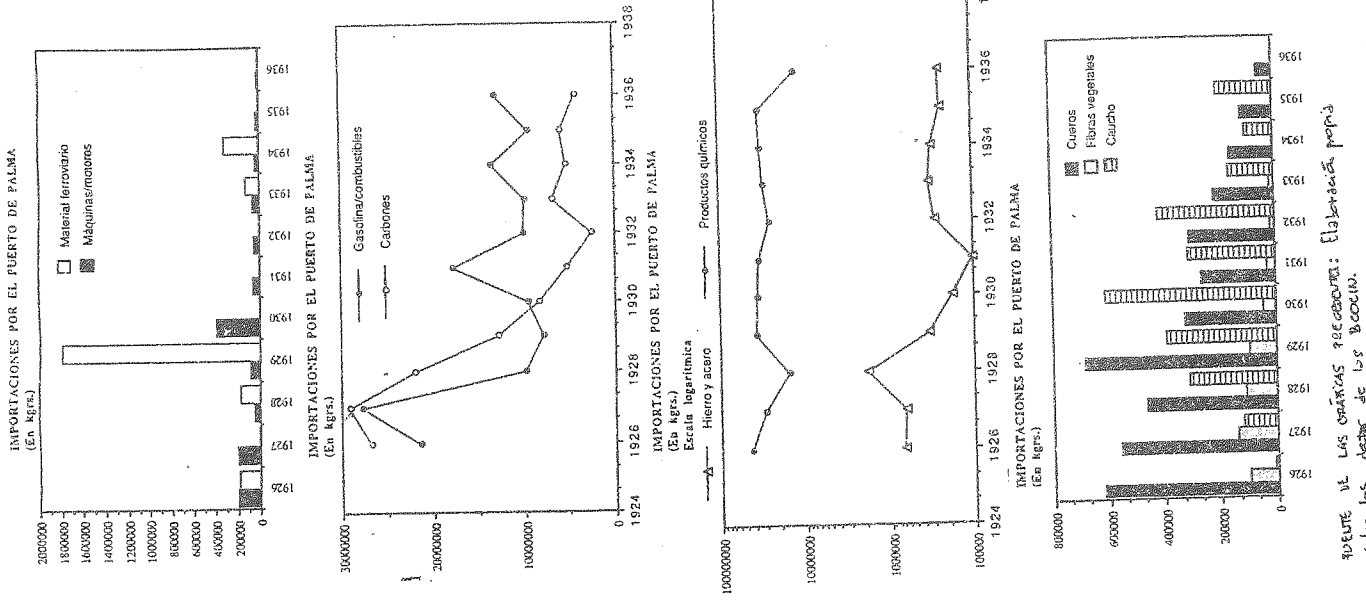
¹⁶Cf. A. VIDAL, "Las actividades industriales a Lluemajor (1870-1936). De les faneries a la importància del calçar", en C. MANERA-J.M. PETRUS, *Del taller a la fàbrica. El procés d'industrialització a Mallorca* (Palma de Mallorca 1990), pp. 135-148.

nuestro ejemplo, son útiles para enuerever el peso de cada mercancía en el conjunto de las transacciones, toda vez que las utilizaré como magnitudes de comparación, en expresiones relativas. No obstante, cabe indicar que diferentes fuentes ponen en relieve la significación antes apuntada, tal y como se manifiesta a continuación:

SITUACIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS INDUSTRIALES DE MALLORCA EN 1914				
MERCANCÍA	CANTIDAD	VALOR	DESTINO	COMENTARIOS
Calzado	840.761	13.436.176	EUROPA, Cuba, América sur, EE.UU., Francia, Alemania	Cuba, Puerto Rico, Filipinas, Francia, Argelia, Marruecos
Textiles(1)	1.361.338	8.144.463	España(6)	República china y sudeste asiático, Marruecos
Construcción(2)	2.444.537	1.580.383	Local, Tíbet, Persia, China, Alemania, Francia, Portugal	Oriente
Cerámicos	458.396	2.023.634	América sur, India, China, Marruecos, Alemania, Francia, EE.UU., Local	Canarias, América
Alpargatas	634.504	450.657	Méjico	Francia, Cuba, Puerto Rico, Canarias, Argelia, Bélgica, Inglaterra, Austria, Rusia
Botas y zapatos	730.000		País	Francia, Alemania, Bélgica, Inglaterra, Austria, Rusia
Dátiles	371.893	832.232	Granada, Zaragoza	Canarias, Cuba, Portugal
Embutidos	446.649	1.561.371	Local	Cuba, Francia, Argentina, Uruguay, Bélgica, Argelia, Portugal
Otros pellos	207.236	146.432	Local	Francia, Argelia, Puerto Rico
Jabón común	332.321	160.126	Local	Perú, India, China, Argelia
Jarabe(3)	135.578	194.504	Italia	Canarias, Portugal

(1) 1914

Álvarez (Madrid 1978), pp. 487-513; L. PRADOS DE LA ESCOSURA, "Las estadísticas españolas del comercio exterior, 1850-1913: el problema de las valoraciones", *Moneda y Crédito*, núm. 156 (1981), pp. 43-60; N. DE LA FUERTA, "Las fuentes cuantitativas en el estudio de los puertos desde la historia económica. Un ejemplo: el puerto de Bilbao", *Estudios Balcánicos*, núm. 43, pp. 5-26.



1. Los países industrialmente mejor situados en Europa absorben el grueso de los envíos directos al extranjero de alimentos diversos, productos agrícolas de especialización e industria alimenticia de Mallorca. Esos géneros son los más significativos que aparecen en las redes comerciales europeas establecidas desde el principal puerto isleño, de manera que se constata esa orientación clara en el avituallamiento de algunas de las naciones europeas más desarrolladas. Entre éstas, el peso de los mercados franceses sigue siendo determinante, dada la importante demanda -cerca de la mitad de los envíos desde Palma- de los renglones insulares más cotizados, en concreto los almendrones, como se comprueba a continuación:

Mercados y mercaderías de exportación del puerto de Palma de Mallorca, 1923-1936 (% de kgrs. sobre el total del grupo)

	I	II	III	IV	V	VI
Alemania	5,28	5,87	68,31(*)	16,00	24,27	4,95
Bélgica	16,79	85,75	11,64	73,02	49,27	96,48
Francia	70,72	2,69	15,11	3,49	19,14	1,49
Italia						
TOTAL	92,79	94,31	95,06	92,51	97,63	99,63

I= Alimentos; II= Conservas; III= Cárnicos; IV= Higos pasos; V= Almendras/almondón; VI= Higos pasos.

(*) Se refiere, sobre todo, a curados.

FUENTE: Elaboración propia sobre los datos de los BOCIN de los años correspondientes.

2. Este tráfico de exportación devuelve al puerto de Palma mercancías determinantes para el funcionamiento de la economía mallorquina y, más concretamente, para la organización de su particular proceso urbanizador e industrial; véanse los datos concretos:

Mercados y mercaderías de importación del puerto de Palma de Mallorca, 1923-1936 (% de kgrs. sobre el total del grupo)

	Materiales construcción	Maderas	Hierro/ acero	Combustibles	Carbones	Máquinas/ motores	Material ferroviario
Alemania	5,70	16,23	52,00		5,69	19,00	9,39
Bélgica	8,37		13,79				
Dinamarca	56,57	60,93	4,97	1,30		3,52	68,8
Holanda	4,04					26,94	
Inglaterra	9,22		21,94	2,64	91,91	16,53	
Italia	9,14			2,09			4,66
Rumania				21,53			
Rusia				55,02			
Suecia		11,01				7,26	
Suiza						18,66	
Yugoslavia						16,77	
TOTALES	93,04	88,17	92,70	82,58	99,60	91,91	99,62

FUENTE: Elaboración propia sobre los datos de los BOCIN de los años correspondientes.

APÉNDICE ESTADÍSTICO Y GRÁFICO

1. Mercancías que integran los distintos grupos formados de IMPORTACIÓN, 1912-1923

Energéticos: aceites lubricantes, aceites minerales, aglomerados, antracitas, carbón mineral, carbón vegetal, cok, gasolinas y productos similares, hulla, oleumafas, petróleo, petróleo bruto, pirita de hierro, residuos de petróleo.
Químicos: abonos químicos, alquitranes, azufre, barnices, betunes, breas vegetales, carburo de calcio, cloruro de potasio, cloruro de cal, cloruro de calcio, colas, colofonias, colores, compuestos insecticidas, cremas, ceras, estearina, extractos tintóreos, fosfatos, fósforo, glicina para usos industriales, jabón, jabón, nitruo de soda, palmitina, parafina, perfumería y esencias, pinturas, productos farmacéuticos, productos químicos, soda cáustica, sulfato amónico, superfosfatos, tintas.
Cueros: cueros frescos, cueros salados, cueros sin salar, pieles, pieles adobadas, pieles curadas, pieles chabadas, pieles de gamuza, suela.
Metales: hierro, acero en cualquier forma, acero en planchas, agujas, alambre, aluminio y aleaciones, aparatos de cianización, azúcares de hierro, basidores, baterías de cocina, cables, cajas de hierro, canas de hierro, cerraduras para puertas, clavos, cocinas de hierro fundido, cocinas económicas, correas y enrejados, cubiertos de mesa, vajilla de hierro, herramientas, hierro en barras, hierro en chapas, hierros en planchas, hierro manufacturado, hojalata, hojas de estufa, molinos de café, muelles de hierro, resortes de hierro, piezas de cobre, piezas forjadas, plomo manufacturado en cualquier forma, quincalla, resortes de hierro, ruedas de acero, ruedas de hierro, tijeras, tornillos, tubos de acero, tubos de bronce, tubos de cobre, tubos de hierro, tubos de latón, vagones, zinc en planchas.
Maquinaria: acumuladores, bobinas, bombas de todas clases, calderas, cuadros de distribución, dinamos, dinamos electrodinamos, escarificadores, escarpadoras, generadores de vapor, generadores multibulbales, instrumentos de ciencias, locomotoras, maquinarias agrícolas, maquinaria diversa, maquinaria para el monocultivo, maquinaria textil, máquinas de coser, máquinas de escribir, máquinas de gas, máquinas herramienta, máquinas de vapor, máquinas para hacer caldera, máquinas reloj, motores, motores de combustión interna, piezas para motores, trilladoras mecánicas, turbinas de vapor, volantes para máquinas.
Fibras textiles y vegetales: abaca, bambú, caña, crin vegetal, desperdicios de algodón, enca, esparto, fibras vegetales, junco, lino, lino en rama, mimbre, paja, rami.
Manufacturas textiles: algodón hilado, algodón tejido, paños, tejidos de cáñamo, tejidos de punto, tejidos de yute, tejidos varios, terciopelos.
Alimentos: bacalao, cañela, cebada, cereales, conservas alimenticias, dátiles, dulces, frutas, frutas de mesa, frutas secas, granos, palates, per-palo, pimienta, queso, salvado, trigo.
Coloniales: azúcar, cacao, café.
Abonos diversos: abonos, abonos minerales.
Manufacturas diversas: abalorios, amiano, aparatos de cirugía, armario, aros, automóviles, bicicletas, cajas de cartón, curión, caucho, corcho, comedores eléctricos, cristal, chimenas, dogas, esparto en condelaria, espejos, espino artificial, estampas, filtros, flejes, fonógrafos, goma, gorras, gutapercha, hules, inodoros, instrumentos musicales, interruptores, juguetes, ladrillos, lámparas, libros, madera ordinaria en tablones, mapas, mimbre obrado, motos, muebles, objetos de escritorio, objetos de madera, palma obrada, pates, relojes, papel, papel de fumar, pianos, pipería de madera, porcelana, quinqués, sacos vacíos, tablones de madera, tela esmeril, teléfonos, telégrafos, velocípedos, vidrio, yeso obrado.
Otras mercancías: aceite de coco, aceite de oliva, aceite de palma, aceites varios, aguas minerales, alabastro, algodón estirado, aljiste, amianto, caballos, cal, cal hidráulica, cemento, ceras, cortezas, forraje, grasas, jaspe, jaspe, leña, licores, mármol, mulas, ocras, paja, papel, pasta para hacer papel, piedras, productos vegetales, sebo, semillas, semillas oleaginosas, simiente de sésamo, tierras, troncos de madera, vinos espumosos.

2. Mercancías que integran los distintos grupos formados de EXPORTACIÓN, 1912-1923

Energéticos y minerales: ácidos tarátricos, carbonos minerales, carbonos vegetales, cok, hulla, mineral de hierro.
Químicos: alquitranes, ceras, cloruro de sodio, jabón común, productos químicos, resinas, superfosfatos.
Calzado y cuero: artículos de labaridero, calzado, pieles adobadas, pieles de conejo, pieles sin curtir.
Metalurgia: acero forjado, baterías de cocina, hierro en barras, hierro forjado, hierro manufacturado, hojalata, metales, plomo.
Madera: leña, muebles, objetos diversos, pipería, tablas, tablones.
Tejidos e hilados de algodón: algodón hilado, tejidos de algodón blancos, tejidos de algodón con mezcla, tejidos de algodón estampados, tejidos de algodón de punto, tejidos de algodón en medias, tejidos de algodón tejidos.
Tejidos lana: alfombras, mantas, tejidos de lana.
Lana sin obrar: lana sucia.
Tejidos otras fibras: alfombras de fibras vegetales, sacos de yute, tejidos de abaca, tejidos de cáñamo, tejidos de lino, tejidos de rami, tejidos de seda, tejidos de yute, tejidos llanos de yute, velas de barco.
Esparto/palma: bambú, caña, crin, esparto, junco, mimbre, palma, rafia (todos estos productos se exportan obrados y sin obrar).

Otras manufacturas: aparatos, arados, aparatos eléctricos, automóviles, baldosas, barro, camiones, carros, carón, comedores de agua, comedores de gas, corcho, condelaria, cubos, escarificadores, estampas, folios, jarcia, joyería, latón, licores, máquinas, maquinarias, mechas, molineras, motores de más de dos cilindros, papel espumoso, periódicos, pelis, porcelana, redes, sacos, tinajas, velocípedos, vidrio.
Ind. alimentaria: confituras, chocolate, dulces, embutidos, galletas, melazas, pasta para sopas, queso.
Conservas: conservas de frutas, conservas de hortalizas, conservas de legumbres.
Prod. vitícolas: aguardiente anisado, espíritu de vino, licores, vinagre, vino de Málaga y similares, vino negro, vinos diversos, vinos espumosos, vinos generosos.
Aceite: aceite de oliva.
Almendra: almendra.
Almendron: almendron.
Higos secos: higos secos.
Pulpa de frutas: pulpa de frutas.
Alimentos: aceitunas, ajos, albaricoques, alcachofas, arroz, avellanas, azafrán, bacalao, cacahuetes, carne de coco, carne salada, castañas, cebada, cebollas, dátiles, frutas secas, granada, higos chumbos, hortalizas, huevos, jamón, langostas, leche, legumbres, legumbres secas, limones, maníca, manzanilla, marisco, naranjas, nueces, ostias, pasas, patatas, pescado fresco, pescado salado, peco, pez-palo, pimienta, pimiento molido, productos vegetales, sardina salada, tocino, tomates, trigo, uvas.
Otras mercancías: abonos, ágatas, alabastros, aves de corral, aves muertas, aves vivas, caza menor, cemento, cortezas curtientes, cuernos, esmeril en polvo, forraje, grasas animales, hielos para pescar, huesos, mármol, paja, paquetes postales, perlas, piedras, productos vegetales medicinales, raíces, sal, semillas, tierras, varios, yeso.

3. MAPAS. Redes comerciales europeas del puerto de Palma de Mallorca antes del estallido de la Guerra Civil Española. Mercados de importación y mercados de exportación.

En los mapas que se adjuntan, cada pequeño cuadrado de la leyenda equivale aproximadamente un 10%.

Cuando el tanto por ciento es inferior a un 5%, se anota simplemente el signo de la mercancía correspondiente, sin precisión porcentual.

Los datos relativos a este período, 1912-1923, se presentan sin distinción de mercados, toda vez que no se ofrece esta información en la fuente consultada. A partir de 1926 va es posible precisar las áreas de mercado, detalladas en los listados correspondientes. Las variables se expresan solamente en kgs, habida cuenta que no se dispone, por el momento, de valoraciones fiables que permitan reducir en términos monetarios las correspondientes unidades físicas.

Combustibles
Carbones

Máquinas/motores
Material ferroviario

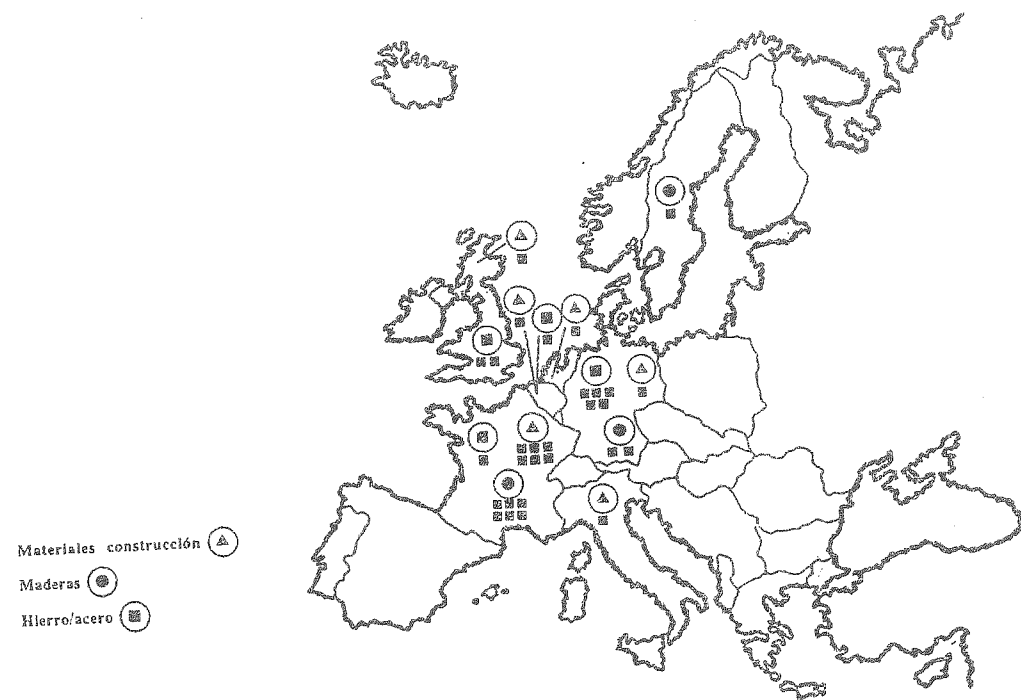
REDES COMERCIALES EUROPEAS DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA ANTES DEL ESTALLIDO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA
Mercados de importación



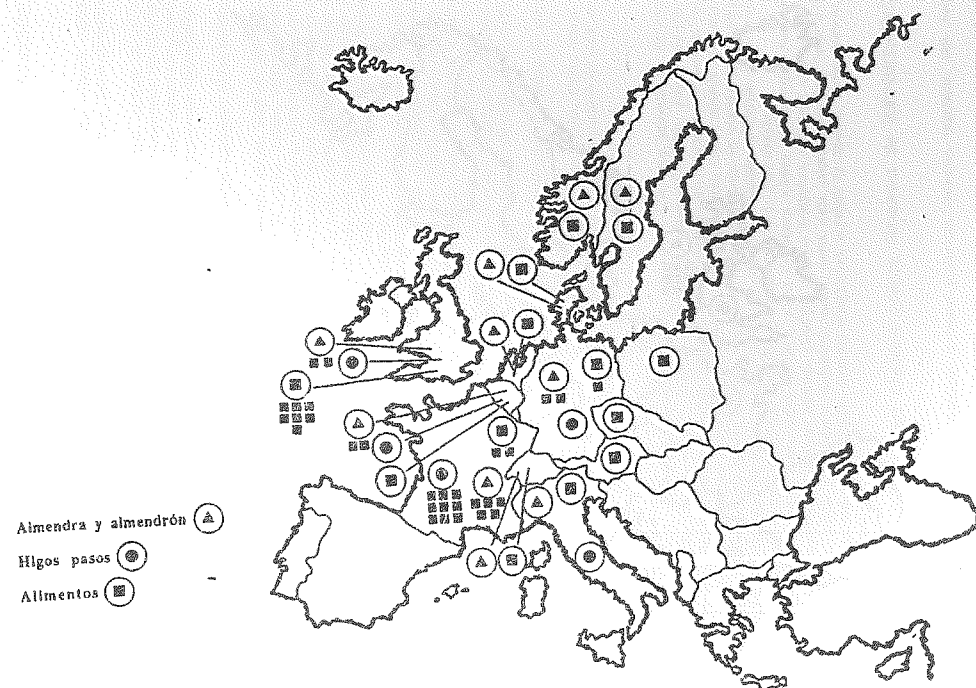
REDES COMERCIALES EUROPEAS DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA ANTES DEL ESTALLIDO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA
Mercados de importación



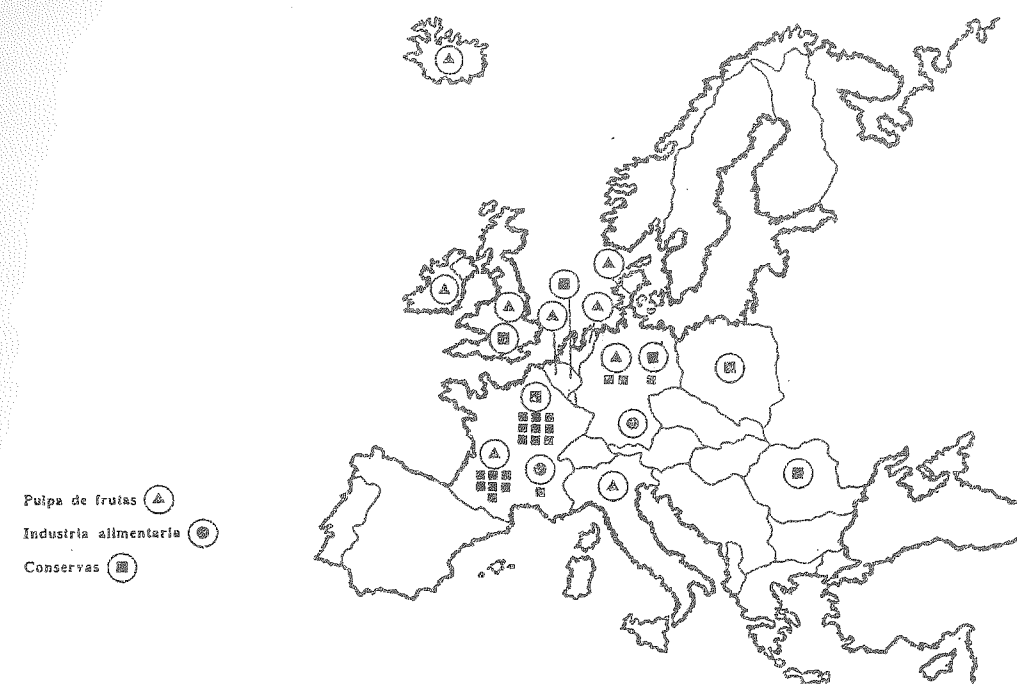
REDES COMERCIALES EUROPEAS DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA ANTES DEL ESTALLIDO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA
Mercados de importación



REDES COMERCIALES EUROPEAS DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA ANTES DEL ESTALLIDO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA
Mercados de exportación



REDES COMERCIALES EUROPEAS DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA ANTES DEL ESTALLIDO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA
Mercados de exportación



REDES COMERCIALES EUROPEAS DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA ANTES DEL ESTALLIDO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA
Mercados de exportación

