

EL MOVIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO DE PALMA SEGÚN LAS SERIES DE "ENTRADAS" Y "SALIDAS" DE NAVÍOS DEL SEMANARIO ECONÓMICO

(1779 - 1820)

1. PLANTEAMIENTO DEL TEMA

El objetivo de este trabajo es el proporcionar información acerca de la actividad comercial del puerto de Palma a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Para ello hemos consultado la publicación de la Sociedad Económica de Amigos del País, el *Semanario Económico*, que ha constituido el eje de nuestra labor. La citada publicación es el portavoz de una entidad que, formada mayoritariamente por el clero y la aristocracia, busca afianzar la situación de privilegio de la clase social dominante por medio de la promoción de mejoras en la agricultura para conseguir así mayores productos para el intercambio. En síntesis, se puede afirmar que lo único que se pretende es realizar unos cambios limitados con tal de oponerse a un "proceso revolucionario". El *Semanario Económico* cumple pues la función de divulgador de las premisas de la Sociedad que le dió origen. En él se encuentran reseñas acerca de mejoras de cultivo, así como consejos prácticos para combatir las enfermedades del ganado, y otros temas. Es interesante constatar las informaciones presentadas acerca de la evolución de los precios; y la situación tipográfica destacada (generalmente en primera o segunda página) de las entradas y salidas de navíos, citando su nombre, el del patrón, el cargamento y los puertos de procedencia y destino.

No obstante, y a pesar de lo interesante de la fuente consultada, somos conscientes de que el presente estudio se ve limitado debido a la poca especificación de la misma. Nos encontramos con que las series son incompletas, lo que causa grandes inconvenientes a la hora de elaborar unas conclusiones. Así por ejemplo, algunos productos de importación vienen citados en cantidades concretas; sin embargo hay mercaderías que entran en el puerto de Palma, pero que no están explicitadas cuantitativamente, lo cual origina que los cálculos a ese nivel sean inexactos, si bien aproximativos.

Es imposible tener una idea fehaciente del período comercial estudiado confiando únicamente en el *Semanario Económico*. Si así fuera, la primera conclusión que extraeríamos a la vista de las tablas de la balanza comercial, sería que no hubo un movimiento "expansivo" de exportación, haciéndonos caer en el error de que en Mallorca no se producían apenas salidas de navíos. Ello es porque el apartado dedicado a las exportaciones adolece igualmente de información: no se reseñan las partidas de embarcaciones, y cuando se citan no se señalan las cantidades concretas de los productos que llevan. Aquí podemos ver un temor al corsarismo, que incide en la omisión de estos datos. El final del XVIII y el comienzo del XIX conoce lo que podemos calificar como "operación limpieza" por parte de los capitanes corsarios mallorquines en la costa insular, hecho que parece plasmar un mínimo de tranquilidad comercial. Sin embargo, el corsarismo sigue existiendo constituyéndose en elemento turbador para la navegación circundante y próxima a la Isla, poniendo en peligro la carga de los navíos. El mismo *Semanario Económico* es elocuente cuando cita el ejemplo de un corsario que apresa un laúd arrojando al mar la valija del Correo del Real Servicio, arrebatándole el cargamento de aceite y otros géneros que esta embarcación transportaba. El temor a sucesos como éste hace que se omitan en la mayoría de las ocasiones las salidas de mercancías de la Isla.

Sin embargo, otras fuentes de que disponemos¹ son más explícitas e indican que desde el puerto de Palma partían navíos cargados de vino, arroz, aceite y aguardiente (entre otros productos) para las colonias americanas, siendo puntos importantes de contacto La Habana y Montevideo; así como la salida de navíos hacia puertos mediterráneos, principalmente de la costa española e islas del archipiélago balear. No obstante, estos materiales no han sido utilizados en la estructura del presente trabajo, que se limita a la presentación de los datos extraídos de la fuente consultada centrando nuestra atención en dos aspectos bien concretos:

- la balanza comercial en los años escogidos, y los productos más significativos en la transacción comercial,
- las rutas de importación/exportación, ampliando el punto anterior; y la importancia de los puertos mediterráneos para el avituallamiento de Mallorca.

Señalamos pues que este estudio debe ser entendido como el embrión de otro futuro, más completo y sistematizado (utilizando otras fuentes para completarlo, rellenando los vacíos informativos) de la dinámica comercial mallorquina.

¹ Archivo de Simancas. Dirección General de Rentas, 2.^a Remesa, leg. 575 y 576. Archivo del Reino de Mallorca, A. H. 6.192-6.205 y 6.209-6.214.

2. LA BALANZA COMERCIAL. PRODUCTOS MAS IMPORTANTES EN EL INTERCAMBIO.

La primera constatación que se plantea a lo largo de los años estudiados es que hay unas diferencias marcadas en las transacciones comerciales, observando altibajos en el movimiento portuario y una intensificación de la importación/exportación en unos años determinados. Aunque a partir de 1787 se experimenta un mayor dinamismo mercantil, nuestro puerto conoce claramente una notable actividad comercial entre los años 1802 y 1804, para caer posteriormente, entre 1806 y 1820, en una fase de escaso movimiento de navíos. En este contexto, la balanza comercial mallorquina experimenta las características que siguen:

I.—Los productos que son importados en cantidades abundantes son los cerealícolas, fundamentalmente el trigo. Los años que nos llaman la atención por la cantidad de grano que entra en nuestro puerto son 1798, 1800 y, sin lugar a dudas, 1804 y 1805, procedente en su mayor parte de Idra, Specia, Ipsara y Arceo e importándose en menores cantidades de puertos peninsulares y norteafricanos. Las entradas de este cereal se resumen en el apéndice I;² en el segundo apéndice se observa la relación cuantitativa de arroz y cebada, ambos productos básicos en las importaciones. Podemos afirmar que estos tres géneros son de primera necesidad para los mallorquines e invariablemente aparecen en el apartado de la importación.

Debemos decir que la afluencia de productos es particularmente notable entre 1799 y 1805, siendo señaladamente intenso el movimiento mercantil entre 1802 y 1804. Entran en estos tres años 2.226 navíos, haciendo una media anual de 742. De otro lado, al estar puntualmente consignadas las salidas—un total de 1970 navíos con una media anual 656'6 —tenemos una visión más general y aproximada, lo que nos mueve a señalar que este trienio es relevante en el intercambio comercial, pudiéndose comprobar los productos entrantes en el apéndice III. Al mismo tiempo, presentamos en el apéndice IV la relación de mercaderías que llegan a nuestro puerto a finales del siglo XVIII, concretamente en el período que va de 1792 a 1798. Consignamos únicamente estos años por razón de espacio, y porque además creemos que reflejan con claridad el esquema que siguió la dinámica mercantil en los dos últimos decenios del XVIII, es decir, escasos contac-

² Debo agradecer a Francisca María Serra Cifre la proporción de datos relativos al período 1779-1791 analizado por ella en su trabajo *El comercio mallorquín a finales del siglo XVIII*, inédito, Facultad de Filosofía y Letras de Palma, curso 1976-1977, y que he utilizado a lo largo de todo este estudio.

tos con el exterior y regularidad comercial. Esta tónica se rompe al iniciarse el siglo XIX; la fuente consultada nos muestra un ligero incremento en el número de navíos que fondean en nuestra bahía y, más que nada, una mayor variedad de productos llegados a la Isla. En tal aspecto, hemos elaborado un cuadro estadístico que hace referencia precisamente a las importaciones en los primeros años del nuevo siglo, y con relación a las mercaderías principales de avituallamiento; dicho cuadro — que puede examinarse en el apéndice V — nos sugiere la dependencia mallorquina de puertos orientales en cuanto al abastecimiento de trigo y cereal, y el importante contacto con el Levante español de donde se recibe prácticamente la totalidad de las entradas de arroz.

Señalemos, por otra parte, que se observa una relativa movilidad de otros puertos mallorquines — Sóller, Andraitx — que son receptores principalmente de ganadería, pliegos y correo. Esto puede ser por: a) la mala comunicación terrestre que fomenta el que muchas mercaderías se transporten directamente a unos puertos determinados con el fin de satisfacer mejor desde allí los sectores próximos; b) la defectuosa instalación del puerto de Palma que tuvo que ser posteriormente ampliado. Ello indica que los navíos que no tienen cabida opten por dirigirse a otros puntos cercanos al puerto palmesano, que registró las variables en las entradas de navíos que se reproducen en el apéndice VI, observándose también un movimiento de pasajeros a partir de 1788 que presentamos en el apéndice VII.

II.—La salida de productos de la Isla tiene el problema de definir con exactitud los que realmente salen como exportación, y los que lo hacen con navíos que están en escala. Examinando la naturaleza del género podemos tener una idea aproximada; hay productos típicos de exportación como la naranja, el aceite, el aguardiente y la fruta; hay otros que, o bien son excedentes de importaciones anteriores que se comercializan, o son productos de paso hacia nuevos destinos. La exportación de excedentes que señalamos es un dato a tenerse en cuenta: el 25 de febrero de 1804 se exporta a Niza cera y goma arábica, géneros que antes se transportaron al puerto de Palma el día 21 de enero del mismo año por el patrón mallorquín Gabriel Sorá. Haciendo un breve paréntesis, quiero remarcar que el estudio inicial del material de Simancas (ver nota n.º 1) nos presenta la exportación de arroz “de Cullera” — importado en cantidades abundantes por Mallorca — a puertos de las colonias americanas, así como una relación de mercaderías diversas que salen hacia Suramérica no exclusivamente ceñidas al monopolio exportador del aceite y la naranja.

Con respecto a esto, se observa que en los años de mayor movimiento comercial la fruta y la naranja han desbancado al aceite como producto fundamental de exportación. Al no existir en el *Semanario Eco-*

nómico una cuantificación de las salidas, hemos realizado un cálculo en función del número de navíos que transportan aceite, fruta y naranjas, géneros estos últimos que salen exportados a través de Sóller y Palma, notando pues esa "descentralización" portuaria a la que aludíamos más arriba. Los resultados, en los años más prominentes en cuanto a transacciones comerciales, vienen presentados en el apéndice VIII. Su lectura nos manifiesta que el 38'7% y el 36%, para 1802 y 1804 respectivamente, de las embarcaciones que dejan el puerto de Palma, van cargadas de naranjas, frutas, aguardiente y aceite, lo cual nos permite presentarlos como productos más significativos de la exportación mallorquina. Al igual que hicimos en el apartado dedicado a las importaciones, en el apéndice IX se detallan las variables de las mercaderías de salida en relación a los años 1802, 1803 y 1804; en cuanto a los navíos, contabilizamos y resumimos las partidas en el apéndice X.

3. IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS MEDITERRANEOS PARA MALLORCA. RUTAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION

En este epígrafe pretendemos presentar algunos datos en relación a los puntos de contacto más frecuentes en el movimiento comercial; es decir: Menorca, Ibiza, País Valenciano y Barcelona, dedicando un breve análisis a las conexiones con el norte de Africa por su tradición histórica en el intercambio comercial con nuestra Isla. En función de esto y de lo señalado en el epígrafe 2 del presente estudio, hacemos un esquema de rutas usuales en la importación/exportación.

a) *Menorca e Ibiza.* El puerto de Palma es un punto importante en las rutas comerciales del Mediterráneo, significando la unión entre Africa y Europa y un centro de seguridad para los navíos en sus travesías transmediterráneas. Sin embargo, el comercio mallorquín no puede ser entendido sin detallar la estrecha unión transaccional con las otras islas del archipiélago balear. Los contactos mantenidos con Menorca e Ibiza son periódicos y abundantes, hasta el punto que entre 1779 y 1791, de los 5.656 navíos que entran en el puerto de Palma el 33'52% proceden de puertos menorquines y de la isla de Ibiza, registrándose las variables del 21'02% para los primeros, y 12'5% para la segunda. Y teniendo en cuenta que en cada año hay cantidades de navíos de los cuales no se especifica el punto de origen, lo que nos hace suponer que ese porcentaje señalado es todavía mayor. Estos contactos comerciales son tan decisivos que en 1817 la práctica totalidad del pescado importado proviene de Menorca e Ibiza, en unos momentos de verdadera inestabilidad política y económica. De otro lado, Menorca significa también un nuevo punto de escala para el comercio de importación a Mallorca: gran can-

tividad de trigo y cebada se transportan a Palma vía Mahón, y los años 1805 y 1808 son claros al respecto. En el primero de ellos citamos la entrada de un 40'7% del total de la cebada importada a través del puerto de Mahón; y en 1808 el trigo se importó por medio de puertos menorquines en un 85'08%. Por su parte, Ibiza es la escala del avituallamiento de arroz que viene del Levante español. Las actividades del puerto ibicenco son extraordinarias en algunos momentos, sobre todo en 1807 en que los contactos comerciales se incrementan; y en los años que Mallorca apenas mantiene un contacto regular con puntos de Europa (1808 y 1816-1820, teniéndose relaciones comerciales con Marsella, Ipsara y Mesina, fundamentalmente), los puertos de Mahón, Ciudadela e Ibiza, junto a los levantinos — Denia, Cullera, Valencia y Alicante — y catalanes — Barcelona y Tarragona, sobre todo — son los enclaves comerciales con los que la Isla sostiene una relación profunda.

b) *País Valenciano*. A fines del siglo XVIII, Valencia pierde terreno en lo comercial por no contar con un puerto que dé salida a sus productos y potencie su agricultura comercializada, facilitándole el acceso al mercado internacional; esto origina la primacía del puerto de Alicante que fue el más importante del País Valenciano durante el siglo XVIII.³ Entre 1780 y 1790 fondearon en el puerto de Palma 50 navíos procedentes de Valencia y 362 de Alicante; es decir, un 87'8% del total de ambas variables corresponden al puerto alicantino. Si a esto añadimos los 355 cuyos puntos de origen son Denia y Cullera, tenemos un porcentaje del 15'4% sobre el total de los navíos que entran en el puerto palmesano, lo que nos da una idea de la gran importancia de Valencia, Alicante, Denia y Cullera en el movimiento mercantil. Máxime cuando el 99% de arroz es importado directamente de estos puertos. Incluso en los años en que no hemos encontrado datos numéricos (años que van de 1816 a 1820), las citas de la llegada de arroz son frecuentes y de una periodicidad semanal.

c) *Barcelona*. Las transacciones mercantiles con esta ciudad catalana son básicas, realizándose con ella el servicio de correos. Sin embargo, y a pesar de ser Barcelona el foco que polariza prácticamente el comercio con nuestra isla, los puertos catalanes ejercen una dinámica comercial notable. De esta manera, el 15'8% de los navíos que entran en nuestra bahía, proceden de Cataluña (entre 1779-1791); y el 15'4% de los que salen lo hacen rumbo a la región catalana. Concretizando más, y centrándonos en dos años de gran movimiento portuario (1801 y 1802) tenemos los siguientes porcentajes para Barcelona y Tarragona:

³ JOSÉ MIGUEL PALOP: *Fluctuaciones de precios y abastecimiento en la Valencia del siglo XVIII*, Instituto Valenciano de Estudios Históricos, 1977, pp. 72-73.

		BARCELONA	TARRAGONA
Entradas:	1801 . . .	21'2%	3'2%
	1802 . . .	18'7%	3'6%
Salidas:	1802 . . .	17'9%	2'9%

La tónica característica en estas relaciones mercantiles es la periodicidad y regularidad.

d) *Los puertos norteafricanos.* Los contactos entre el puerto de Palma y los puertos del norte de Africa se remontan a los tiempos de Jaime I cuando conquistó Mallorca para eliminar la piratería musulmana y sarracena, y lograr una plataforma de lanzamiento para proyectarse hacia el norte africano y el Mediterráneo Central y Oriental. Estas relaciones se mueven siempre en un marco de temor a los contagios. El establecimiento de cordones sanitarios entorno a Mallorca es un hecho que se sostiene durante todo el período estudiado. Las cuarentenas se dan normalmente con las embarcaciones venidas de Africa directamente o bien las procedentes de puertos andaluces. No hay que olvidar que la peste se constituye en el agente de ruptura brusca de las relaciones comerciales. Tanto es así que el 20 de octubre de 1804 sólo salen de nuestro puerto dos navíos por causa de esta enfermedad. Sin embargo, es necesario señalar una vez más que la peste sobrevive a los espíritus que la temen, viéndola en todas partes y bautizando con su nombre a cualquier epidemia.

A pesar de esto, las conexiones con el norte de Africa se mantienen, haciéndose escasas en los últimos años estudiados al limitarse el contacto casi exclusivamente a Argel, convirtiéndose este puerto en el núcleo aglutinador de mercancías hacia Mallorca.

Los géneros que se importan del norte africano son mayormente trigo y ganado. A pesar de que el trigo de Africa parece ser más económico,⁴ Mallorca no se desvincula de la dependencia en la importación de cereal de los puertos orientales. El peligro al contagio está latente; el trayecto seguido por los navíos para traer el trigo a la Isla es bastante irregular, llegando normalmente por Menorca y realizándose allí las cuarentenas. En cuanto a la ganadería, aproximadamente un 71'2% se importa de Orán, Bona y Argel.

Si en las relaciones con los otros puertos mediterráneos vistos anteriormente podemos señalar una periodicidad constante en los intercambios, con referencia al norte de Africa observamos unas fases determinadas:

⁴ José JUAN VIDAL: "Comercio del trigo entre Mallorca y Africa del Norte en los siglos XVI y XVII", *Mayurqa*, n.º 15, pág. 73.

- una fase que arranca de los últimos años del siglo XVIII para centrarse en 1792, y que llega a 1802. Los contactos son numerosos y el comercio trigoero es la característica que los define,
- una siguiente fase que podemos definir como “depresiva”, englobando desde 1803 hasta 1820. Se mantienen prácticamente sólo contactos con Argel, Túnez y Orán: el 54'2 % de los navíos proceden de Argel; el 11'8 % de Túnez; y el 14'4 % lo hacen de Orán. El apéndice XI resume claramente la situación en esta etapa. Por otra parte, la salida de productos mallorquines a tierras africanas es mínima, reduciéndose a aguardiente, azúcar y vino con destino a Túnez y Argel.

Finalmente, y en cuanto a trayectos se refiere, los anteriores apartados vistos hasta ahora nos permiten realizar el bosquejo que presentamos en el apéndice XII.⁵

4. CONCLUSIONES

El problema más importante al que nos hemos enfrentado a la hora de realizar el presente estudio es la inexactitud de la fuente, y los vacíos informativos existentes (fundamentalmente de 1808 a 1816). Ello hace que sepamos con poca concreción el movimiento de la balanza comercial mallorquina a través del *Semanario Económico*, necesitando otras fuentes para un estudio más sistematizado y aproximativo y que no recogemos aquí, a pesar de que citamos su existencia y localización. Nos encontramos con que las salidas no se consignan con cantidades, y sólo en algunos años tenemos constancia de aquéllas; por su parte, las entradas no responden a una cuantificación exacta al omitirse igualmente series de datos. Con todo, podemos plantear unas conclusiones provisionales acerca del período comercial analizado, que vienen definidas por estos apartados:

1.—Los productos que entran son predominantemente trigo, cebada, maíz y arroz, lo cual nos sugiere la gran dependencia de Mallorca del exterior con relación al avituallamiento cerealícola, proviniendo mayormente el cereal de los puertos de Ipsara, Idra, Specia, Arceo, Zante, norte de Africa, Denia y Cullera. En cuanto a las salidas, el problema

⁵ Unos mapas que confeccioné en 1978 relativos a las transacciones comerciales, fueron publicados como propios y bajo su nombre por el Dr. D. José Juan Vidal en el *Atlas de les Illes Balears. Geogràfic, Econòmic, Històric*, Ed. especial de *La Caixa*, pp. 62-63: “Rutes més freqüents d'importació al segle XVIII”, “Rutes d'exportació al segle XVIII”, y “Relacions comercials entre les Illes”.

es que, como ya hemos dicho, sólo se citan los productos, pero no las cantidades. En un cálculo que hemos realizado sobre el total de navíos que salen de nuestro puerto, se puede comprobar que, para los años de mayor movimiento comercial se registra una media del 18'5% de embarcaciones que abandonan la bahía con cargamento de naranja y fruta; un 10'55% con vino y aguardiente; y un 8'3% con aceite. Ello nos hace pensar que estas mercancías son las más importantes en la exportación.

2.—Los contactos más significativos se dan con los puertos mediterráneos: Barcelona, Valencia, Alicante, Denia, Cullera, Ciudadela, Mahón e Ibiza. Estas comunicaciones son determinantes en el intercambio comercial, siendo esas ciudades las que mantienen una transacción constante y periódica con el puerto palmesano.

3.—Destacamos unas fases en el movimiento mercantil:

- de expansión comercial que engloba los años 1800-1804.
- de estancamiento y decadencia, encuadrada en los años 1779-1800 / 1805-1820. Incidencia importante tienen los efectos de la guerra (en el último período estudiado) y la crisis agrícola imperante.

4.—Finalmente, reseñamos una cuestión decisiva desde nuestro punto de vista: la de que el comercio no puede ser estudiado desde una perspectiva aislada, individualizándolo y sometiéndolo únicamente a un tratamiento cuantitativista. Por el contrario, las relaciones comerciales tienen sus conexiones en las formaciones socio-económicas para poder explicar su razón de ser y su importancia. Esto centra nuestra atención en unos aspectos concretos que esbozamos a continuación:

a) El dominio del clero y la aristocracia sobre la tierra impide que se trastorquen las relaciones económicas. La formación de la Sociedad Económica de Amigos del País no logra atajar los problemas de la agricultura al no existir un cálculo detallado de costos, producción y rentas, incidiendo esto en las relaciones comerciales. La concentración de la propiedad en manos de esos estamentos hace que se ocasionen especulaciones en las cosechas, y que se fundamente el “equilibrio” económico por medio de la importación de grano.

b) La importación abundante de cereales, y la escasa trascendencia de entradas de mercaderías relacionadas con una incipiente industria, nos muestra las limitaciones de un “desarrollo industrial” que algunos especialistas han querido constatar en la sociedad mallorquina de fines del XVIII y principios del XIX. Creemos pues en el error de planteamiento de algunos historiadores al tildar con el nombre de “proletariado” a un sector de la población de la Isla.

c) La circulación de géneros es un fenómeno que nos ayuda a determinar la estructura de clases. El análisis de los períodos comerciales pensamos que no debe ir desligado de su fundamentación, esto es: los propietarios de los medios de producción y detentadores de unos excedentes para su comercialización. También por ello se quiere señalar una vez más el carácter aproximativo e introductorio de este estudio y la necesidad de complementarlo y ampliarlo para un mejor conocimiento de las relaciones sociales y económicas de Mallorca en los años que se han visto.

CARLOS MANERA ERBINA

APENDICES

APÉNDICE I

ENTRADAS DE TRIGO

1779	. . . .	18.941 q., 380 qu., 170 c.
1780	. . . .	65.635 q., 3.000 s.
1781	. . . .	16.645 q.
1782	. . . .	23.656 q., 200 b.
1783	. . . .	3.716'56 q.
1784	. . . .	18.730'40 q., 437 qu.
1785	. . . .	65.523 q., 6.181 qu., 40 c.
1786	. . . .	15.700 q., 280 qu.
1787	. . . .	790 q., 95 ca.
1788	. . . .	76.626'2 q., 1.190 c., 1.210 se., 860 m.
1789	. . . .	79.246'6 q., 600 c., 1.400 m.
1790	. . . .	42.152'2 q., 740 m.
1791	. . . .	26.642 q., 750 m.
1792	. . . .	53.515 q., 6.930 f., 5.355 m., 6.120 e., 206 ch., 140 sa.
1793	. . . .	20.930 q., 320 f.
1794	. . . .	20.705 q, 9.255 f, 6.400 m.
1795	. . . .	62.052 q., 20.894 f., 83 ch., 2.038 m.
1796	. . . .	61.723 q., 21.074 f.
1797	. . . .	33.626 q., 4.420 f.
1798	. . . .	252.007 q.
1799	. . . .	50.458 q., 2.600 f., 20 s.
1800	. . . .	100.550 q., 7.466 f, 18 ch.
1801	. . . .	35.457 q., 22.700 k.
1802	. . . .	31.290 q., 4.800 f.
1803	. . . .	34.845 q., 21.187 f., 1.020 m.
1804	. . . .	416.715 q., 4.301 f., 150 ch.
1805	. . . .	252.628 q., 4.840 f., 1.800 c.
1806	. . . .	213.600 q.
1807	. . . .	40.270 q., 1.270 f, 98 ch.
1808	. . . .	4.000 q., 870 f.

REFERENCIAS

— b.:	barriles	— k.:	kilos
— c.:	cargas	— m.:	medidas
— ca.:	cajas	— q.:	quarteras
— ch.:	cahices	— qu.:	quintales
— e.:	esterells	— s.:	sacos
— f.:	fanegas	— sa.:	salmas
		— se.:	septiers

APÉNDICE II

ENTRADAS DE CEBADA Y ARROZ

(Las mismas referencias que en el Apéndice I, añadiendo la "t": tonelada)

CEBADA		ARROZ	
1779 .	1.535 q.	1779 .	3.922 s., 100 c.
1780 .	1.328 q.	1780 .	5.775 s.
1781 .	4.500 q.	1781 .	3.966 s., 890 c., 450 qu.
1782 .	sin especificar cantidad.	1782 .	1.717 s.
1783 .	1.062 q.	1783 .	4.253 s.
1784 .	2.175 q., 60 qu.	1784 .	340 c.
1785 .	2.678 q.	1785 .	2.343 s., 3.859 c.
1786 .	850 q., 150 qu.	1786 .	5.722 s., 1795 ca.
1787 .	sin especificar cantidad.	1787 .	7.327 s., 1.618 c.
1788 .	4.955 q.	1788 .	2.609 s., 2.971 c., 450 q., 1.040 qu.
1789 .	3.200 q.	1789 .	4.202 s., 2.893 c.
1790 .	8.997 q.	1790 .	1.529 s., 1.656 c.
1791 .	6.275 q., 940 c.	1791 .	37.295 s., 1.085 c., 970 qu.
1792 .	5.070 q., 6.395 f., 130 ch.	1792 .	2.775 s., 3.197 c., 1.400 qu.
1793 .	2.470 q., 1.400 f.	1793 .	4.069 s., 705 c.
1794 .	1.814 q., 8.050 f.	1794 .	382 s.
1795 .	3.185 q., 9.056 f., 296 ch.	1795 .	2.524 s., 934 c.
1796 .	1.174 q.	1796 .	768 s., 65 qu., 170 c.
1797 .	1.000 q., 200 m.	1797 .	220 s., 100 qu., 418 c.
1798 .	241 q.	1798 .	7.983 s., 505 c.
1799 .	2.860 q., 1.700 f., 550 sa.	1799 .	12.186 s., 60 qu.
1800 .	13.346 q., 10.080 f., 100 ch.	1800 .	18.350 s., 56 c.
1801 .	3.528 q.	1801 .	9.185 s.
1802 .	1.500 f.	1802 .	7.740 s., 20 qu., 10 b., 28 c., 25 t.
1803 .	8.100 q., 12.245 f., 800 m.	1803 .	10.340 s., 300 qu., 291 c.
1804 .	7.406 q., 4.815 f.	1804 .	7.460 s., 845 c., 30 b.
1805 .	4.400 q., 820 f.	1805 .	7.862 s., 668 c.
1806 .	9.500 q., 2.517 f.	1806 .	6.972 s., 1.872 c.
1807 .	650 q.	1807 .	2.645 s., 4.051 c.
		1808 .	234 c.

APÉNDICE III

ENTRADA DE MERCADERÍAS

AÑO 1802

Algodón	300 qu.
Algodón hilado	1 ba.
Alquitrán	139 b., 13 bo.
Arenques	2 b.
Aros	300 fa.
Arroz	7.740 s., 20 qu., 10 b., 28 c., 25 t.
Avellanas	518 s., 50 qu., 50 q.
Azúcar	152 ca., 20 qu.
Bacalao	151 qu.
Batata	1.000 a.
Brea	5 b.
Cacao	102 s.
Cáñamo	110 qu.
Cebada	1.500 f.
Chufletas	20 s.
Dátiles	2 qu.
Hierro	48 qu.
Higos	400 qu.
Licores	7 ca.
Lino	6 ba.
Miel	320 g., 25 qu.
Pólvora	33 b.
Sardina	4 bo., 62 t.
Sebo	30 a.
Tabaco	20 r., 282 qu., 340 a., 2 ca., 172 cu., 8 co.
Trigo	31.290 q., 4.800 f.
Zumaque	60 qu.

AÑO 1803

Algodón	240 qu., 207 pr.
Almendrón	150 q.
Alquitrán	28 b.
Anís	14 balas
Añil	155 z.

Aros	325 fa.
Arroz	10.340 s., 300 qu., 291 c.
Avellanas	190 s., 60 q.
Azucar	725 ca., 15 b.
Bacalao	5 qu.
Batata	400 a.
Brea	50 a., 51 b., 5 bo., 25 qu.
Cacao	202 s., 700 f.
Café	50 qu.
Canela	4 qu.
Cáñamo	10 qu.
Castañas	20 q.
Cebada	12.245 f., 8.100 q., 800 m.
Chufas	1 p.
Crea	3 balas
Cueros	1.407.
Habas	452 ch.
Harina	1.405 b.
Hierro	1.430 qu.
Higos	150 a., 80 qu.
Lino	80 qu., 25 balas.
Melones	70 d.
Muelas	4.
Palo	100 qu.
Pasa	30 a., 18 qu.
Pimienta	181 qu.
Quina	20 ca.
Salitre	12 s.
Sardina	19 bo., 49 cs.
Sebo	19 qu.
Seda	36 balas.
Sémola	1 p.
Sosa	34 qu.
Suela	10 qu.
Tabaco	428 r., 658 qu, 36 cu., 203 ca.
Tártaro	8 bo.
Tejidos	2 balas.
Telerías	4 ba., 5 balas.
Trigo	34.845 q., 21.187 f., 1.020 m.
Vino	24 bo.

AÑO 1804

Aceite	24 cs.
Aguardiente	170 bo.
Albayaalde	100 ca.
Algodón	73 fa.
Alpiste	40 m., 14 q.
Anascote	2 pq.
Anís	6 balas.
Añil	53 z.
Aros	70 fa.
Arroz	7.460 s., 845 c., 30 b.
Avellanas	90 s., 34 q.
Azafrán	16 li.
Azúcar	1.172 ca., 100 qu, 1 p, 10 bo.
Bacalao	134 qu.
Cacao	229 s., 100 f.
Cáñamo	12 fa., 1 p., 60 balas, 6 a.
Caparrosa	6 s.
Cebada	7.406 q., 4.815 f.
Cera	13 qu., 12 a.
Clavazón	4 qu.
Cobre	100 qu.
Cotonada	2 pi.
Crea	5 balas.
Cueros	1959.
Drogas para botica	3 fr.
Espejos	1 ca.
Habas	10.985 q., 4.815 f.
Habichuelas	200 qu., 777 q.
Harina	27 b.
Hierro	150 qu., 1 p.
Higos	297 qu.
Lino	8 balas.
Maíz	4.950 q.
Mantas	15.
Naipes	2 caj.
Palo santo	4 pedz.
Paños	58 balas, 41 pi., 5 ct.
Pasa	361 qu.
Pellejos	900.
Piedra	4.700 qu.
Pimentón	5 qu.
Pimienta	20 qu., 12 a.

Plomo	100 qu.
Pólvora	80 b.
Ropas	3 balas.
Sardina	123 cs., 4 bo.
Seda	10 balas.
Sebo	20 qu.
Tabaco	882 r., 36 cu., 400 qu.
Telerías	6 ca., 9 ba.
Trigo	416.715 q., 4.301 f., 150 ch.
Vidrio	16 ca.
Vino	106 bo.
Zumaque	16 s.

REFERENCIAS

Las mismas que en los apéndices I y II, añadiendo las siguientes:

— a.: arrobas.	— fr.: fardos.
— ba.: balotes	— g.: garrafones.
— bo.: botas.	— li.: libras.
— caj.: cajones.	— p.: porción.
— co.: corachas.	— pedz.: pedazos.
— cs.: cascós.	— pi.: piezas.
— ct.: cortes.	— pq.: paquetes.
— cu.: cueros.	— pr.: prea.
— d.: docenas.	— r.: rollos
— fa.: fajos.	— z.: zurrónes.

APÉNDICE IV

ENTRADAS DE MERCADERÍAS (1)

	1792	1793	1794	1795
Abadejo				1.000 qu.
Aguardiente				14 bo.
Algarrobas	825 qu.			
Algodón	34 bl.			
Almendras	56 q.			
Almendras sin cáscara	60 qu.			
Avellanas	115 s.		60 s.	
Azúcar	490 ca., 80 qu.			
Bacalao	50 qu.		260 qu.	
Batata	2.300 a.			860 a.
Cacao	53 s.			
Candeal		1.200 f.		
Cueros	3.070			
Esparto	102 ml.			
Habas	600 sa.	400 q.	180 q.	
Harina	3.406 b., 2.120 qu.			
Hierro	2.080 qu.			
Higos			26 qu.	
Melones		600 d.		
Obra de Alcora	58 ca.			
Pescado salado	8 bo.			
Piedras de molino	3			
Salmón				8 b.
Sardinas		68 b., 9 barr.	2 cs.	
Vino	89 pp., 62 cs., 22 bo.	70'5 bo., 55 pp.		6 bo.
Zumaque	150 s.			
Tabaco				2 ma.

	1796	1797	1798
Aceite		12 pp.	7.050 b.
Acero			12 ca.
Aguardiente	50 pp.		
Algodón			73 bl.
Avellanas	44 q.	45 q., 45 s.	110 s.
Azúcar	312 ca.		2 ca.
Batatas		400 a.	
Candeal	919 f.		
Castañas		100 q.	65 q.
Habas	3.950 q.	20 q.	
Habichuelas			400 f.
Hierro			25 qu.
Judías	400 q.		
Maíz			400 f.
Miel		22 qu.	
Moneda		2 mill. r.	1 mill. r.
Platos			700 d.
Pólvora	40 b.		200 a.
Tabaco	3 cu.		
Vino	42 bo.		30 pp.
Zumaque	107 s.		

(1) Las cantidades referidas al trigo, cebada y arroz, se expresan en los apéndices I y II.

REFERENCIAS

Ver apéndices I, II y III, añadiendo estas nuevas:

- barr.: barricas
- bl.: balas
- ma.: mazos
- mill. r.: millones reales
- ml.: millares
- pp.: pipas

ENTRADA DE MERCADERÍAS
CABEZAS DE GANADO Y VOLATERÍA

	1792	1795	1796	1799	1800
Bueyes	250		252		
Burros					
Caballos					
Cabras	595				
Carneros	5.165 (1)	881		1.046	
Gallinas				509	
Ganado lanar					1.427
Machos cabríos	133		2		
Mulas					
Reses en general (2)	198		415		
Terneras					
Vacas	95		262		240
	1801	1802	1803	1804	
Bueyes	336	180	205	166	
Burros		1			
Caballos		17			
Cabras					
Carneros	1.761 (3)	1.599	2.396	261	
Gallinas	150				
Ganado lanar					
Machos cabríos	20	2			
Mulas		4			
Reses en general					
Terneras				67	
Vacas	62		179		

(1) 798 desembarcaron en Andraitx.

(2) No se especifica la clase de ganado.

(3) 90 desembarcaron en Sóller y 80 en Andraitx.

ENTRADA DE MERCADERÍAS

PRODUCTOS DE LOS QUE NO SE ESPECIFICA CANTIDAD

- 1 — 1792: Acero, aguardiente, alquitrán, aros, barrilla, camuesas, castañas, cera, cerdo salado, corcho, cueros, duelas, granadas, higos, limones, loza, maíz, melones, miel, pasas, pertrechos de guerra, pescado, pimienta, plomo, queso, sal, tablas, vidriado.
- 2 — 1793: Aguardiente, algarrobas, algodón, alquitrán, astas de buey, avellanas, azúcar, bacalao, barniz, barrilla, batata, bombas, cacao, castañas, corcho, cueros, cureñas, duelas, esparto, harina, hierro, lana, linaza, losa, matafalúa, nichela, higos secos, miel, palo campeche, pasas, pertrechos de guerra, pescado fresco, pieles, platos, queso, ropas, sal, sebo, tablas, trapos, vidriado, vidrios, zumaque.
- 3 — 1794: Abadejo, aguardiente, algarrobas, algodón, azúcar, barníz, barrilla, batata, cacao, cera, cueros, esparto, gallinas, granada, guijas, hierro, higos, jabón, lencería, madera, melones, nieve, paja, pertrechos de guerra, pescado fresco, pescado salado, sal, sardina, seda, sosa, tabaco, tripas de vaca, vidriado, vino.
- 4 — 1795: Aceite, algarrobas, almendras, azúcar, bacalao, barrilla, botada, cacao, cáñamo, cañones, carne salada, cera, cueros, esparto, habas, harina, hierro, higos, linaza, lino, madera, melones, miel, naipes, paja, pasas, pescado salado, pescado seco, pez, plomo, sal, sosa, tablones, vidriado, vino, víveres para la Armada, zumaque.
- 5 — 1796: Aceite, alcohol, algodón, almendrón, anís, alpiste, alquitrán, aros, bacalao, balas, barniz, batata, botada, cacao, cáñamo, cera, corcho, cueros, dátiles, espartería, garbanzos, habas, harina, hierro, higos, indianas, jabón, lino, madera, melones, miel, palo campeche, paños, pasas, perdigones, pescado fresco, pescado salado, pez, plomo, ropas, sal, tablas, vestuario para la tropa, vidriado.
- 6 — 1797: Algarrobas, algodón, almendras, almendrón, anís, aros para botas, atún, azúcar, bacalao, barniz, barrilla, botada, brea, cacao, cáñamo, canela, carbón, cera, clavos, cueros, chacaran-

dena, esparto, fusiles, habas, harina, hierro, lana, limones, lino, loza, madera, melones, papel, pasas, pescado salado, pez, pieles, pimentón, ropas, sal, sardina, sardina arencada, vino.

- 7 — 1798: Abadejo, algarrobas, alquitrán, añil, arcos de madera, barrilla, batata, botada, cacao, cáñamo, carbón, ceniza, cera, esparto, estatuas de mármol, habas, hojalata, leña, lencería, linaza, lino, madera, melones, palo campeche, pescado fresco, pez, sal, sardina salada, sebo, sosa, vidriado, zumaque.
- 8 — 1802: Aceite, aguardiente, ajos, alcaparras, almagre, añil, anís, aros para botas, aros de hierro, botas, café, cañamiel, canela, caparrós, carbón de piedra, castañas, cebollas, cera, congrios, corcho, cueros, chufas, duelas, esparto, estopa, estraza, frisoles, granadas, habas, hierro, hojalata, jabón, jarcia, lana, lencerías, losa, madera de cedro, manteca, manzanas, melones, muelas de molino, naipes, obra de Manises, ollas, palo campeche, paños, pasas, pescado salado, pez, pimentón, pimienta de tabaco, plomo, polvos de caoba, quincalla, resina, sal, salmón, sardina arencada, suela, telerías, terralla, tocino, trapos, vestuario para la tropa, vitriolo.
- 9 — 1803: Aceite, algarrobas, arenques, barniz, botada, bretaña, caballos, cebo, cera, coches, corcho, esparto, estraza, filetes, gallinas, grana, granadas, jabón, lana, losa, loza, madera, manzanas, murtones, nueces, ollas, pertrechos de guerra, pescado salado, pieles, plomo, quinquillería, sal, tablas, zumaque.
- 10 — 1804: Afelpados, almendra, almendrón, anchoa, azulejos, batata, botada, brea, café, canela, carbón, castañas, cebo, cebollas, cenizas, chufletas, damasco, duelas, esparto, estampas, goma arábica, grana, hojalata, jarcia, lana, leña, lencería, libanés de esparto, lienzos, limo, loza, madera, melones, miel, obra de Manises, ollas, palo campeche, paños, platos, pez, quina, ron, sal, sillas, suela, tablas, tejidos, tocino.

APÉNDICE V

PRODUCTOS MAS SIGNIFICATIVOS EN LA IMPORTACIÓN

AÑO	PRODUCTO	% (1)	PUERTO DE PROCEDENCIA
1803	Trigo	32'3	Arceo
		21'1	Idra
		15'4	Salónica
	Cebada	28'3	Arceo
		24'8	Cartagena
Arroz	98	Denia y Cullera	
1804	Trigo	49'3	Idra
	Arroz	99	Denia y Cullera
	Cebada	35'4	Idra
		50'8	Almeria
	Habas	repartido	
	Maíz	50'5	Odessa
Azúcar	82	Cuba	
1805	Trigo	27'9	Idra
		18'8	Ipsara
		10'8	Specia
	Arroz	99'7	Denia y Cullera
	Cebada	40'7	Mahón
	Habas	96'7	Samos
	Maíz	60	Zante
40		Liorna	
1806	Trigo	50'5	Idra
	Arroz	98	Denia y Cullera
	Cebada	82'4	Idra
	Habas	100	Liorna
	Harina	85'7	Nueva York
1807	Trigo	37'5	Specia
		25'4	Idra
		14'5	Cerdeña
	Arroz	98	Denia y Cullera
1808	Trigo	85'08	Mahón

(1) Los porcentajes se refieren al total del producto.

APÉNDICE VI

ENTRADAS DE NAVÍOS

1779 . . .	214	1796 . . .	592
1780 . . .	236	1797 . . .	523
1781 . . .	402	1798 . . .	529
1782 . . .	556	1799 . . .	427
1783 . . .	370	1800 . . .	562
1784 . . .	439	1801 . . .	466
1785 . . .	499	1802 . . .	828
1786 . . .	417	1803 . . .	706
1787 . . .	427	1804 . . .	692
1788 . . .	563	1805 . . .	424
1789 . . .	544	1806 . . .	432
1790 . . .	521	1807 . . .	325
1791 . . .	468	1808 . . .	640
1792 . . .	592	1816 . . .	121 (1)
1793 . . .	502	1817 . . .	564
1794 . . .	701	1818 . . .	601
1795 . . .	579	1820 . . .	305 (1)

APÉNDICE VII

LLEGADAS DE PASAJEROS

1788 . . .	1.826	1800 . . .	1.577
1789 . . .	1.812	1801 . . .	1.765
1790 . . .	1.665	1802 . . .	4.101
1791 . . .	1.744	1803 . . .	2.970
1792 . . .	2.026	1804 . . .	2.637
1793 . . .	1.510	1805 . . .	1.764
1794 . . .	2.041	1806 . . .	1.874
1795 . . .	1.988	1807 . . .	1.682
1796 . . .	3.413	1808 . . .	2.929
1797 . . .	1.726	1816 . . .	837 (1)
1798 . . .	2.128	1817 . . .	2.105
1799 . . .	1.430	1818 . . .	1.867
		1820 . . .	708 (1)

(1) Año incompleto.

APÉNDICE VIII

PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION

1802	% de navios que salen transportando este producto
Naranja y fruta	21'8
Aguardiente y vino	10'3
Aceite	6'6
1804	
Naranja y fruta	15'2
Aguardiente y vino	10'8
Aceite	10

APÉNDICE IX

SALIDA DE MERCADERÍAS

AÑO 1802

Aceite	Cataluña, Valencia, Mahón, Marsella y otros puer- tos franceses.
Aceitunas	Menorca, costas de España.
Aguardiente	Francia, Cataluña, Mahón.
Almendra	Cataluña, Mahón, región andaluza.
Almendrón	Cataluña, Cádiz, Málaga.
Azúcar	Barcelona y zonas costeras.
Bellotas	Mahón.
Bizcochos	Mahón.
Cacao	Barcelona.
Cebada	Cataluña, Menorca.
Escobas	Mahón.
Esparto	Ibiza, Menorca, Cataluña.
Fruta	Mahón, Cataluña, Francia.
Garbanzos	Mahón, Barcelona, región levantina.
Habas	Cataluña.
Legumbres	Mahón, Barcelona.
Leña	Mahón.
Limonos	Cerdeña.

Mulas . . . .	. Valencia.
Naranjas . . . .	. Francia, Cataluña, Mahón, Ibiza.
Nieve . . . .	. Ibiza.
Ollas . . . .	. Mahón.
Palo campeche . . . .	. Barcelona.
Pipas . . . .	. Mahón.
Queso . . . .	. Cataluña y Levante.
Sal . . . .	. Niza.
Salvado . . . .	. Tarragona.
Tabaco . . . .	. Barcelona.
Telerías . . . .	. Cataluña.
Terralla . . . .	. Ibiza.
Vidrio . . . .	. Mahón.
Vino . . . .	. Francia e Italia.

AÑO 1803

Aceite . . . .	. Palamós, Barcelona, Mahón, Ciudadela, Liorna, Valencia, Marsella.
Aceitunas . . . .	. Mahón.
Aguardiente . . . .	. Gibraltar, Génova, Barcelona, Mahón, Cádiz, Málaga, Liorna, Canarias.
Alcaparras . . . .	. Canarias.
Algodón . . . .	. Barcelona.
Almendras . . . .	. Valencia, costas de España.
Almendrón . . . .	. Cádiz, Cartagena, Málaga, Génova, Valencia.
Añil . . . .	. Barcelona.
Anchoas . . . .	. Mahón.
Azúcar . . . .	. Barcelona.
Barrilla . . . .	. Marsella.
Cebada . . . .	. Mahón.
Fruta . . . .	. Mahón, Ciudadela.
Guijas . . . .	. Cataluña.
Habas . . . .	. Salou, Barcelona, Cartagena.
Harina . . . .	. Mahón.
Lana . . . .	. Barcelona.
Legumbres . . . .	. Mahón.
Mantas . . . .	. Valencia, Cullera.
Mulas . . . .	. Ibiza
Naranjas . . . .	. Francia, Cataluña, Mahón.
Nieve . . . .	. Ibiza
Paja . . . .	. Mahón.
Queso . . . .	. Valencia, Cullera.

Salvado . . . .	. Barcelona.
Terralla . . . .	. Ibiza, Mahón, Málaga.
Trapos . . . .	. Barcelona.
Trigo . . . .	. Valencia.
Vino . . . .	. Barcelona, Cádiz.
Yeso . . . .	. Mahón, Ciudadela.

AÑO 1804

Aceite . . . .	. Mahón, Ciudadela, Barcelona, Denia, Valencia, Cádiz, Francia.
Aguardiente . . . .	. Cádiz, Mahón, Liorna, Cartagena, Trieste, Ciudadela, Túnez, Canarias, Guayra, Cumaná, Malta, Argel, Sicilia, Málaga, costa de España.
Alcaparras . . . .	. Liorna.
Algarrobas . . . .	. Barcelona.
Algodón . . . .	. Costas de España.
Almendrón . . . .	. Cádiz, Liorna, Barcelona, Valencia, Marsella.
Azúcar . . . .	. Barcelona, Argel.
Carbón . . . .	. Mahón.
Carnaza . . . .	. Barcelona.
Cebada . . . .	. Valencia, Vinaróz, Cádiz.
Cera . . . .	. Niza.
Cueros al pelo . . . .	. Barcelona.
Escobas . . . .	. Barcelona.
Espartería . . . .	. Marsella.
Estraza . . . .	. Barcelona.
Fruta . . . .	. Mahón.
Goma arábica . . . .	. Niza.
Habas . . . .	. Valencia, Tarragona.
Habichuelas . . . .	. Barcelona.
Higos . . . .	. Mahón, Marsella, Vinaróz.
Lana . . . .	. Barcelona.
Leña . . . .	. Mahón, Barcelona.
Licores . . . .	. Francia.
Limonos . . . .	. Mahón, Barcelona.
Madera . . . .	. Mahón.
Mantas . . . .	. Cullera.
Naranjas . . . .	. Mahón, Barcelona, Tortosa, Valencia, Rosas, Francia, Tarragona.
Obra de palma . . . .	. Mahón, Ciudadela.
Paja . . . .	. Mahón.
Pasas . . . .	. Mahón.

Plomo	Cadaqués, Marsella, Liorna.
Queso	Tarragona, Valencia, Cullera, región catalana.
Salvado	Tarragona.
Tejas	Ibiza.
Telerías	Cádiz, Alicante, Cartagena.
Terralla	Ibiza, Mahón, Ciudadela.
Trapos	Barcelona.
Trigo	Palamós, Valencia, Málaga, Cartagena, Cádiz, Denia, Alicante, Cullera.
Vino	Mahón, Liorna, Ciudadela, Cádiz, Barcelona, Túnez, Malta, Argel.
Yeso	Mahón.

APÉNDICE X

SALIDA DE NAVÍOS

1779	160	1789	243
1781	78	1790	198
1782	193	1791	138
1783	135	1797	146
1784	103	1802	770
1785	94	1803	663
1786	149	1804	537
1787	215	1805	2
1788	303		

APÉNDICE XI

IMPORTACIONES DEL NORTE DE AFRICA

AÑO 1803

Mercancía	Pasajeros	Puerto de Procedencia
— —	—	Túnez
— 2.000 fan. trigo.	—	Orán
— 70 bueyes, sémola.	1	Orán
— —	—	Túnez
— 452 cahizes habas, pliegos para el R. Servicio.	5	Túnez y Biserta
— (Entra en cuarentena).	—	Túnez
— 60 reses vacunas, gallinas.	—	Túnez
— 8 botas tártaro, almendrón, palo campeche, zumaque y pliegos.	3	Argel
— Vacío.	—	Argel
— 119 bueyes, 820 medidas de trigo.	—	Orán
— 36 balas de seda.	4	Túnez
— 39 reses vacunas, 200 medidas de trigo, 800 de cebada y 3 bueyes.	—	Orán
— 1 porción de cera.	3	Bona
AÑO 1804		
— 7 terneras, 64 bueyes.	3	Orán
— Cera, sebo, goma arábiga.	15	Salé
— 150 cahizes de trigo.	4	Bona
— 40 medidas de alpiste, 2 quintales de cera.	2	Argel
— 93 bueyes.	2	Coll (Argel)
— Cera.	4	Argel
— Algodón.	24	Túnez
— 9 bueyes, 6 terneras.	—	Orán
— Bueyes y terneras.	—	Orán
— —	2	Argel
— —	—	Túnez

Mercancía	Pasajeros	Puerto de Procedencia
— 6 quintales de cera.	—	Argel
— Cueros al pelo, lana.	2	Argel
— —	3	Orán
— —	—	Túnez y Mahón
— —	4	Bona
— 6 quarteras cebada, 12 arrobas cera, 6 arrobas cáñamo, duelas, 4 quintales clavazón, 14 quarteras alpiste.	—	Argel
— Cáñamo, cera, hojalata.	—	Argel
AÑO 1805		
— Cera.	1	Argel
— Hojalata.	1	Argel
— 5 quintales de cera, lana, piedra tosca, rasura de cuernos.	2	Argel
— 3.500 quarteras trigo.	17	Salé
— Varios géneros.	54	Tánger
— Un pliego.	—	Túnez
— Cera, atún, hojalata.	6	Argel
— Varios géneros.	3	Argel
— Cera, aros para pipas, hojalata.	1	Argel
— Cera, hojalata.	1	Argel
— En lastre.	—	Argel
— En lastre.	—	Orán
— Cera, varios géneros.	76	Argel
— Cera, lino, aros para pipas, 10 cajas vidrios, cuchillos.	2	Argel
— Cueros salados, cera.	2	Argel
— En lastre.	—	Argel

AÑO 1806

Mercancia	Pasajeros	Puerto de Procedencia
— Cera, lino.	1	Argel
— Cera, lino, telerías.	23	Argel
— Cuero, cera, alpiste.	2	Argel
— Cueros, lino.	5	Argel
— Cueros salados.	5	Argel
— 12 quintales cáñamo, cera, añil, hojalata.	3	Argel
— —	—	Túnez
— 8.000 quarteras trigo.	—	Idra y Túnez
— —	—	Argel
— Cera, vitriolo, hojalata, 50 cueros, cueros salados.	1	Argel
— Cera, hierro, aceite de linaza.	1	Argel
— Harina, vitriolo.	—	Argel
— Vitriolo, estaño, cueros salados.	—	Argel
— —	13	Salé
— Pliegos para Alicante.	—	Argel
— Cera.	6	Argel
— Esparto.	1	Argel

AÑO 1807

— Avellanas.	2	Argel
— Varios géneros.	2	Argel
— —	4	Tetuán
— Cueros salados, cera, esparto.	1	Argel
— Cueros salados, cera, 3 cajas hojalata.	—	Argel
— Cera.	3	Argel
— Cera.	—	Argel
— Alpiste, cera, macarrones, sardina.	6	Argel
— Hierro.	—	Ceuta
— —	—	Túnez
— —	11	Orán

Mercancía	Pasajeros	Puerto de Procedencia
— —	1	Argel
— Aceite, cera, cueros salados para Marsella.	—	Bugía
— Cebada, cera, alpiste.	—	Argel
— Botas vacías para Barcelona.	—	Argel
— Hojalata.	—	Argel
— —	4	Argel
— Hierbas para tintes.	—	Orán
— —	1	Argel
— —	6	Argel
AÑO 1808		
— Trigo.	5	Argel
— Habichuelas, alquitrán.	4	Argel
— Aceite, cera, barrilla, cueros salados para Marsella.	2	Bugía
— Bacalao.	1	Orán
— Cera, azúcar.	4	Argel
— 40 fanegas de trigo.	6	Argel
— 40 cueros tabaco, hojalata, bacalao.	—	Orán
— Azúcar, cueros.	—	Argel
— —	11	Argel
— Cera y 2 pliegos.	1	Argel
— Trigo, habas.	—	Argel
— Tabaco.	—	Bona
— Cueros.	—	Orán
— Azúcar, cera.	3	Argel
— Cebada, hierro.	2	Argel
— Hierro, cueros, cera.	5	Argel
— —	2	Argel
— Carbón, mercaderías destino Mahón.	4	Ceuta
— 23 bueyes, 53 terneras, 80 carneros.	—	Orán
— Habas.	—	Túnez
— Vino, aguardiente.	2	Argel

AÑO 1816

(Del 7 de Septiembre hasta finales de año)

Mercancía	Pasajeros	Puerto de Procedencia
— Cueros salados, cera.	—	Tetuán
— Pliegos.	—	Tánger
— Bacalao.	1	Ceuta

AÑO 1817

Mercancía	Pasajeros	Puerto de Procedencia
— Trapos y trigo.	—	Bugía
— Cueros salados.	1	Tánger
— Ganado vacuno y lanar.	—	Orán
— Cueros, cera, y astas de buey.	1	Ceuta
— Ropas y lastre.	—	Ceuta
— Cera y aceite de pescado.	1	Tetuán
— Cueros salados, cera.	—	Tetuán

AÑO 1818

Mercancía	Pasajeros	Puerto de Procedencia
— Cera y madera.	—	Tetuán
— —	—	Argel

AÑO 1820

(De 1 de Enero al 1 de Julio)

Mercancía	Pasajeros	Puerto de Procedencia
—	—	Orán

BALANCE DE LAS ENTRADAS DE NAVÍOS

Puerto de procedencia	Número de navíos	Porcentajes/total
Argel	64	54'23 %
Orán	17	14'40 %
Túnez	14	11'86 %
Tetuán	5	4'23 %
Ceuta	5	4'23 %
Bona	4	3'38 %
Bugía	3	2'54 %
Salé	3	2'54 %
Tánger	3	2'54 %
Totales	118	99'95 %

APÉNDICE XII

RUTAS Y TRAYECTOS USUALES

a) De importación:

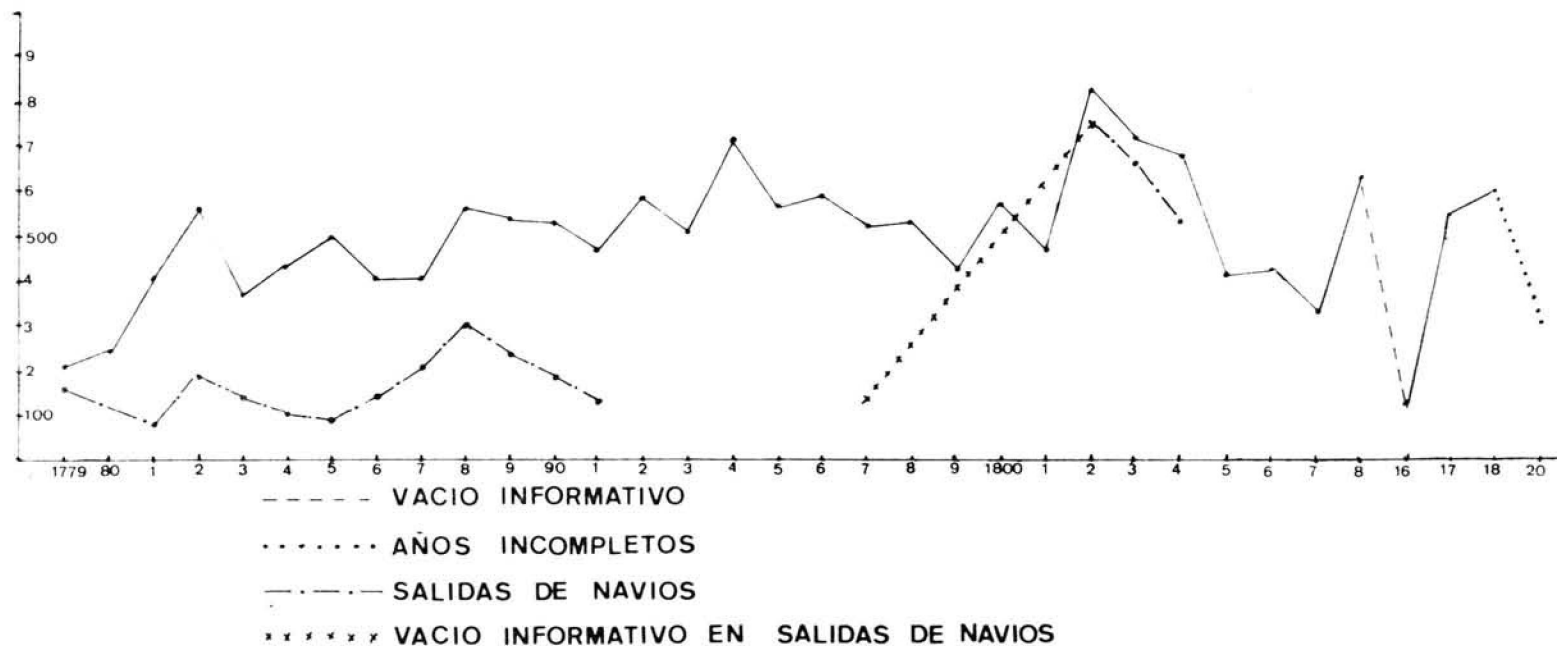
	Géneros más significativos	Trayecto
Rutas frecuentes	Trigo	Puertos orientales- Palma, norte de Africa-Palma, puertos orientales-Mahón-Palma.
	Cebada	Puertos orientales-Palma, puertos orientales-Mahón-Palma, Almería-Palma.
	Arroz	Denia-Palma, Cullera-Palma.
Rutas menos frecuentes	Trigo	Marsella-Palma, Malta-Palma, Marsella-Barcelona-Palma, Alicante-Palma.
	Cebada	Nápoles-Palma, Malta-Palma, Marsella-Palma, Argel-Palma, Orán-Palma, Almería-Palma, Cádiz-Palma.
	Otros géneros	
	Esparto	Cartagena-Palma, Almería-Palma.
	Ganadería	Orán-Palma, Argel-Palma, Bona-Palma, Barcelona-Palma.
	Habas	Samos-Palma, Liorna-Palma.
	Harina	Nueva York-Palma, Gibraltar-Palma.

b) De exportación (1):

	Géneros más significativos	Trayecto
	Naranjas y frutas	Palma-Barcelona, Palma-Marsella.
	Aceite	Palma-Barcelona, Palma-Tarragona, Palma-Génova, Palma-Valencia.
	Aguardiente	Palma-Sicilia, Palma-Denia, Palma-Barcelona, Palma - colonias americanas.

(1) Al estar especificadas con claridad las rutas de salida en el apéndice IX, consignamos únicamente algunos ejemplos de las mismas.

MOVIMIENTO DE NAVIOS



COMERCIO TRIGUERO (IMPORTACION)



