

LA CONCESIÓN DE PUERTO FRANCO A MESINA EN 1694*

THE CONCESSION OF FREE PORT TO MESSINA IN 1694

A CONCESSÃO DE PORTO FRANCO A MESSINA EM 1694

ANTONI PICAZO MUNTANER**

Universitat de les Illes Balears

Resumen

Los nuevos proyectos económicos que surgieron en los gabinetes del Carlos II, junto con el diseño de una política de acercamiento a las elites y oligarquías locales, precipitó en una nueva visión del que sería un nuevo horizonte en el Mediterráneo: la creación de un puerto franco en Mesina. Este debería contentar a las elites, imprimir un nuevo desarrollo económico en todo el Mediterráneo hispánico y competir con las potencias enemigas.

Palabras clave

Carlos II – Mesina – puerto franco – Mediterráneo

Abstract

The new economic projects that emerged in the cabinets of Carlos II, along with the design of a policy of rapprochement with local elites and oligarchies, rushed into a new vision of what would be a new horizon in the Mediterranean: the creation of a free port in Messina. This should please the elites, boost a new economic development across the Mediterranean Hispanic and compete with enemy powers.

Keywords

Carlos II – Messina – Freeport – Mediterranean

* Fecha de recepción del artículo: 9/01/19. Fecha de aceptación: 7/5/19.

** Profesor Ayudante doctor, Historia Moderna. Universidad de las Islas Baleares. Dirección postal: Calle Joan Alcover, 54-6-A, 07006 Palma de Mallorca, España, email: a.picazo@uib.es

Este artículo forma parte del proyecto de investigación “HAR2015-67585-P “Gobierno, guerra, grupos de poder y sociedad en el reino de Mallorca durante la Edad Moderna” (AEI/FEDER, UE).

Resumo

Os novos projectos económicos que surgiram nos gabinetes de Carlos II, juntamente com o desenho de uma política de aproximação das elites e oligarquias locais, precipitaram uma nova visão do que seria um novo horizonte no Mediterrâneo: a criação de um novo Porto livre em Messina. Isso deve agradar às elites, imprimir um novo desenvolvimento econômico em todo o Mediterrâneo espanhol e competir com os poderes inimigos.

Palavras-chave

Carlos II – Messina – porto franco – Mediterrâneo

Introducción

El puerto franco de Mesina, auspiciado por Carlos II en 1694, fue el postrer intentó regnícola para imponer el “reformismo austriaco” y reactivar los resortes económicos y comerciales. El proyecto se enmarcó en un ideario completamente innovador, con la idea de volver a ubicar a España en un lugar destacado dentro del marco político-económico de Europa y, como señala Manuel Herrero, centrarse en las grandes prioridades del interior de la península.¹ No obstante, pocos años después de ese intento, la muerte de Carlos II acabaría con la dinastía Austriaca, y rediseñaría el mapa político europeo.

Las últimas investigaciones evidencian que el reinado del último de los Austrias se caracterizó por un resurgir de la economía, y de una forma especial en los denominados “reinos periféricos”.² Efectivamente, la restauración del orden económico hacia 1680 generó un caos momentáneo, pero liberó a la monarquía de aquellos males monetarios que la subyugaban. Asimismo, en Galicia, toda la cornisa Cantábrica, Andalucía,

¹ M. HERRERO SÁNCHEZ, “El declive de la monarquía hispánica en el contexto internacional durante la segunda mitad del siglo XVII”, en M. C. SAAVEDRA, *La decadencia de la monarquía hispánica en el siglo XVII, viejas imágenes y nuevas aportaciones*, Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, 2016, “La reducción de los compromisos en el exterior y la nueva estrategia en busca del equilibrio de poderes han sido identificadas por algunos autores como la prueba del abandono de la política dinástica que había guiado hasta el momento a los Habsburgo y como el deseo de dar prioridad a las cuestiones peninsulares”, p. 43.

² P. O'BRIEN, “European economic development: the contribution of the Periphery”, *Economic History Review*, 25 (1982), pp. 1-18.

Cataluña, Valencia³ y Mallorca la dinámica económica comenzó a normalizarse y, en algunos sectores, a presentar fuertes y evidentes crecimientos. Desde la Corte individuos formados, como Veitia Linaje, establecían los primeros pasos para un “reformismo austriaco” en la hacienda pública, el comercio y la industria que empezaría a dar sus frutos bajo el reinado de Carlos II, pero que tendrían el máximo esplendor con el primero de los Borbones. Los reinos Mediterráneos tampoco se escaparon de esa tendencia al crecimiento y estabilidad, en especial Sicilia,⁴ y como veremos de una forma más concreta y desarrollada, Mesina, lo que en cierta forma también repercutiría en otras áreas e islas, entre ellas el reino de Mallorca.

Ciertamente, todos los hombres de confianza que rodeaban al rey estaban plenamente convencidos de la necesidad de mejorar la situación económica, incrementar la producción y el comercio para, de esta manera, poder obtener unas entradas suficientes en el erario público que les permitieran atender sus problemas internacionales, y una de las fórmulas que aparecían en el horizonte eran los puertos francos, entre ellos el de Mesina parecía tener un buen futuro. Este ya se había intentado efectuar bajo el reinado de Felipe IV, pero algunos personajes allegados al rey, en las Consultas realizadas, determinaron que “...no era conveniente...”⁵ por temor a restaurar antiguos privilegios⁶ y por la gran autonomía⁷ que, de por sí,

³ Sugerimos el magnífico trabajo de J. CASEY, *The Kingdom of Valencia in the Seventeenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979; J.A. SÁNCHEZ BELÉN, *La política fiscal en Castilla durante el reinado de Carlos II*, Madrid, Siglo XXI, 1996; C. SANZ, *Los banqueros de Carlos II*, Valladolid, Universidad, 1989; M. GARZÓN, *La Hacienda de Carlos II*, Madrid, IEF, 1989.

⁴ B. YUN CASALILLA, “Del Centro a la Periferia: la economía española bajo Carlos II”, *Studia Historica*, 20 (1999), pp. 45-76 explica como en una zona tradicionalmente percibida como una economía anquilosada cobró una gran importancia los reajustes y la capacidad para generar crecimiento económico.

⁵ Archivo Histórico Nacional, Sección Nobleza (AHN, Nob), Frías C74 D58-78, *Consultas a la junta secular sobre la concesión de escala franca en Mesina, 1648*.

⁶ Sobre los privilegios vid. Biblioteca Nacional de España (BNE), MS 23034, *Consolato di Mare di Mesina*, una recopilación de privilegios y ordenanzas que abarcan desde Ruggeo a Carlos V.

⁷ BNE, Ms-1/64178, *El duque de Osuna, virrey de Sicilia, al marqués de la Ynojosa, gobernador de Milán, Mesina, 5 de noviembre de 1615*, fol. 89. L. A. RIBOT GARCÍA, “La Clemenza Reale...” de Francesco Strada, una exaltación absolutista de la Monarquía de España en la Sicilia *Estudios de Historia de España*, XXI/1-2 (2019), pp. 35-54

ya gozaba la ciudad.⁸ Además, el aluvión de críticas y reproches que arribaron a la Corte ayudó aún más a paralizar el proyecto. Estos reproches vinieron básicamente de dos lugares. Por un lado del Santo Oficio, y por otro de las autoridades de Palermo,⁹ la gran antagonista de la isla, como señala Luis Ribot¹⁰ y Bruno Pomara.¹¹

Los grandes argumentos empleados por Palermo para solicitar la parálisis del proyecto eran que sería un peligro extremo para el reino al permitir que sus enemigos *entrasen* en él. Además era “...*costumbre pedir informe al virrey y en esta materia se pretende la execucion sin este caso...*”,¹² siendo evidente que Mesina estaba en los confines de los dos reinos (Sicilia y Nápoles), y que la escala franca suponía un peligro para la fe y la religión en ambos. Las principales causas que las autoridades de Palermo utilizaron fueron pues: la penetración de enemigos de la Corona; que los malos vasallos de Mesina podrían tener comunicación con Príncipes extranjeros;¹³ y que hubiera tumultos y pudieran ser ayudados

de 1682”, en M. H. DA CRUZ, (*et. al.*), *Pueblos, naciones y Estados en la Historia*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1994, pp. 77-97, “la revuelta de Mesina iniciada el 7 de julio de 1674, se prolongó durante casi cuatro años, como consecuencia del apoyo de Francia a los rebeldes... como castigo Mesina fue despojada de todos sus privilegios y duramente sometida”, p. 77.

⁸H. KOENIGSBERGER, *La práctica del Imperio*, Madrid, Revista de Occidente, 1975, explica en la p. 121 que “...*Mesina llegó pronto a presumir que poseía más libertades que cualquier otra ciudad dependiente de algún príncipe...*”.

⁹En 1651 el senado de Palermo se había dirigido al virrey, el duque del Infantado, para que fijara su residencia en dicha ciudad, AHN, Osuna, CT 18, D53, *Carta del senado de Palermo a [Rodrigo Sandoval Mendoza, VII] duque del Infantado [virrey de Sicilia] para que resida en dicha ciudad, 22 de septiembre de 1651*.

¹⁰L. A. RIBOT GARCÍA, “La Clemenza Reale...” de Francesco Strada, una exaltación absolutista de la Monarquía de España en la Sicilia de 1682”, en DA CRUZ, *op. cit.*, pp. 77-97, “Mesina era, frente a Palermo, el otro gran modelo urbano del reino....la prosperidad de Mesina se basaba en la producción y el comercio de seda”, p. 77.

¹¹B. POMARA, *Bandolerismo, violencia y justicia en la Sicilia Barroca*, Madrid, FEHM-CSIC, 2011, “Palermo y Sicilia eran dos ciudades antagonistas, y representaban dos almas distintas de Sicilia, la feudal y la mercantil. Palermo, la capital del Reino, estaba abarrotada por la nobleza isleña ligada a las grandes propiedades feudales, mientras que Mesina era la máxima productora y exportadora de seda”, p. 59.

¹²AHN, Nob, Frías C74 D58-78, *Consultas a la junta secular sobre la concesión de escala franca en Mesina, 1648*, fol. 32.

¹³H. KOENIGSBERGER, “English Merchants in Naples and Sicily in the Seventeenth Century”, *Estudios de Historia de España*, XXI/1-2 (2019), pp. 35-54

por esos mismos Príncipes,¹⁴ que fue una verdadera proyección de futuro. Ello, en una coyuntura interna en donde el mismo virrey, el VII duque del Infantado, advirtió a Felipe IV que, frente al problema del bandidaje, tenía las manos atadas porque los barones de la isla daban protección, y amparaban, a los bandidos.¹⁵ La gravedad del bandolerismo y de las parcialidades en Sicilia llegó a ser sumamente preocupante, tal como ha sido analizado por B. Pomara.¹⁶

Sin embargo, algunas líneas evidenciaban los temores más apremiantes: “...*el comercio disminuirá en Palermo y Nápoles y vendrá a ser Mesina como un estanco de todas las mercaderías para venderlas al precio que ellos quisieran y enriquecerse a costa del Reyno...*”.¹⁷

turey”, *The English Historical Review*, 244, (1947), pp. 304-326 p. 305 “In the Levant and even more in the central Mediterranean conditions of trade were radically different. Here there were old-established static markets and organized export industries for currants, oil, silk, and wine. The volume of trade remained constant and limited, and any expansion of English trade meant a diminution of the trade of Spain or Venice or of their dependencies. For the Ottoman and Venetian empires and the Italian dependencies of Spain were not colonies of the American and Indian type but states or constituent parts of empires with rights and individuality of their own. Successful expansion of English trade in the Mediterranean was therefore dependent on two main factors: commercial efficiency greater than that of the older trading powers together with the provision of a better market, and political backing of the English merchants by a government strong enough to secure them against armed attacks by their rivals or restrictions imposed on them by the governments of the countries in which they traded. This meant that the expansion of English trade in the Mediterranean was directly dependent on naval power and, as this increased in the course of the seventeenth century, so trade increased and the position of the English merchants became more secure.” A media que las redes inglesas se fueron consolidando en Italia y en el Mediterráneo la cooperación, la colaboración con los agentes comerciales fue incrementándose, de tal suerte que en 1664 según explica el mismo Koenigsberger, “... the south Italian trade had sufficiently recovered for the English merchants to ask for the appointment of several consuls and for a clearer definition of their duties and authority...”, p. 314.

¹⁴ BNE, VC/972/16, *Manifiesto de Don Carlos, Ventimilla, conde de Prades, al rey nuestro señor sobre la pérdida de Taormina, 8 de marzo de 1677.*

¹⁵ AHN, Nob, Frías, C71 D17, *Carta del VII duque del Infantado, virrey de Sicilia, a Felipe IV, dos de septiembre de 1652*, fol. 52.

¹⁶ B. POMARA, *Bandolerismo...op. cit.*

¹⁷ *Ibidem*, fol. 43.

Por su parte la Inquisición¹⁸ también aportó un aluvión de quejas “...*che questa libertá di commercio porta la communicatione de Catholicis con Giudei, Turchi, Heretici...*”¹⁹ poniendo en peligro la unidad de la Fe y arriesgándose sobremanera a un contagio epidémico. Junto a esto, Mesina perdería totalmente el respeto a los virreyes y sobre todo porque los beneficios del Rey serían muy escasos y que todo el provecho concurriría únicamente en la ciudad y particulares de Mesina.

El puerto franco

Como otros muchos reinos hispánicos, Sicilia había sufrido el impacto de la política imperial de los Austrias en todos sus aspectos: aumento de precios, crisis de subsistencias, despoblación, ruina económica, sublevaciones, guerra, parálisis comercial...y un largo etcétera. A tenor de la propia situación insular siciliana, pero especialmente en Mesina,²⁰ la Corte hispana desarrolló unas medidas encaminadas a incrementar el comercio de la ciudad y elevar la población del reino.²¹ Estas medidas estaban basadas principalmente en el establecimiento de un puerto franco que sirviera como catalizador económico de la isla. Las intenciones eran,

¹⁸ Los problemas generados por la Inquisición de Sicilia llevó a la Corte a actuar, tal y como lo expresa M. RIVERO RODRÍGUEZ, “Corte y ‘Poderes provinciales’: el virrey Colonna y el conflicto con los inquisidores de Sicilia”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 14 (1993), pp. 201-225, “Sería, con dos sendas órdenes reales de 26 de Junio de 158 - y de 22 de noviembre de 1582- cuando acabó por anular virtualmente la supremacía del Santo Oficio. Con la de 1581, también llamada “sentencia de Almada”, obtuvo el control de los aforados que servían en la Administración Real, quienes, si cometían delitos en el ejercicio de su cargo, perdían sus privilegios e inmunidades, pudiendo ser procesados en los tribunales ordinarios”.

¹⁹ *Ibidem*, fol. 47. Para el Santo Oficio de Sicilia, el comercio, y más especialmente con Judíos, Turcos y Berberiscos estaba en contradicción e iba en detrimento de la Fe Católica.

²⁰ La insularidad generaba un gran aluvión de problemas añadidos, véase en AHN, Osuna CT-619 D-16 “*Carta de Melchor de Borja al Duque del Infantado, Rodrigo Sandoval de Mendoza, en la que manifiesta la necesidad en que se halla Mesina desde que se encargó por haber embarcado Juan de Austria y ser corta las cosechas, 31 de marzo de 1650*”.

²¹ Según G. TRIVOLLI, *La diputazione degli Stati e la crisi del Baronaggio siciliano*, Palermo, 1966, en la década de 1680 la Corona intentó poner orden en la vida económica y administrativa de la isla.

como ya se ha dicho, revitalizar el comercio²² con la finalidad de evitar y prevenir cualquier otra rebelión²³ o intervención francesa, por cuanto se estaba en pleno conflicto. Recordemos que la situación fiscal²⁴ y económica deparó no pocos problemas a la Corte hispana a raíz de la insurrección de Mesina²⁵ en 1674²⁶ y que en la década de los 90 la hacienda regia estaba prácticamente, según explica Kamen, en “bancarrotas permanentes”.²⁷

Referente a aquella, el marqués de Bayona no dudó en culpar al Senado de la ciudad y más especialmente a los jurados y a la nobleza isleña “...los jurados acaudillan al pueblo y yo quedo sitiando sin poder hacer

²² M. SMITH, *Storia della Sicilia Medievale e Moderna*, Bari, Ed. Laterza, 1970, explica como la exportación comercial de Mesina entró en franco declive y más aún la seda. A finales del siglo XVI Mesina exportaba 2000 fardos anuales de seda por un valor de dos millones de escudos, a comienzos del siglo XVII la producción aumentó a 8000 fardos y la exportación a 5000, pero a finales de la centuria había caído hasta el punto de que las exportaciones estaban casi paralizadas. Ello degeneró en una gran caída de la población, mucha de ella a través de la emigración. Así, en la misma época se estaba ampliando el puerto comercial de Palma de Mallorca, hallando en dichas obras muchos sicilianos contratados como obreros, *vid.* Archiu del Regne de Mallorca –ARM– “*Llibre del Diner del Moll, 1695-1696*”. Los salarios y precios eran los siguientes: 45 jornadas de 9 hombres, 26 libras mallorquinas; 629 viajes de carro de rocas, 205 libras, 930 quarteras de cal, 77 libras.

²³ L. A. RIBOT GARCÍA, “Carlos II, el centenario olvidado”, *Studia Historica*, 20 (1999), pp. 19-44. p. 39 explica como “...durante el reinado de Carlos II se produjo una mejora general de las relaciones entre la Corte y la Periferia de la Monarquía...”.

²⁴ Las dificultades financieras de la ciudad llevaron a la creación de un “inventario de cargos públicos” para valorar las necesidades económicas de la administración, *Vid.* AHN, Nob. Frías C-84-D-57, *Relatione di tutti gli officii della citta de Mesina, 15 de noviembre de 1687*.

²⁵ L.A. RIBOT GARCÍA, *La revuelta antiespañola de Mesina. Causas y antecedentes*, Valladolid, 1982, y también el más clásico F. GUARDIONE, *La rivoluzione di Mesina contra la Spagna*, Palermo, A. Reber, 1906. *Vid.* también BNE, MS-11029, *Papeles Varios*, fol.41-64 *Relación de la reducción de Mesina en 1678*, de Francisco de Sales.

²⁶ A. R. PEÑA IZQUIERDO, “El virrey de Sicilia Cardenal Portocarrero y la revuelta de Mesina a través de la correspondencia con el plenipotenciario español en Venecia Marqués de Villagarcía (1677-1678)”, *Revista electrónica de Historia Moderna*, 2-4 (2003), “Así, en el conflicto messinés se pueden identificar dos etapas. Una primera va de 1672 a 1674. Comenzó con las protestas populares ante los desabastecimientos, y acaba centrada en la lucha de poder entre los dos grandes cuerpos estamentales de Messina: el sector mercantil y la nobleza-oligarquía propietaria. Durante esta fase no se cuestionó el poder virreinal. La segunda etapa se inició con el asentamiento del triunfo del sector mercantil al frente del gobierno de la ciudad (1674). Para llevar a cabo su proyecto político-económico y asegurarse el control sobre la Sicilia nororiental, dicho sector comercial buscó el apoyo de Francia”.

²⁷ H. KAMEN, *La España de Carlos II*, Barcelona, Crítica, 1986, p. 603.

más...”.²⁸ Además, el marqués, en cierta forma, exculpó al pueblo llano de los alborotos²⁹ en tanto que aquel abogaba por la paz y desconfiaba de los franceses “...lo Universal del pueblo clama a voces su deseo de quietud...pero como la maldad y malicia de los jurados y nobleza llevaban el fin que se está experimentando...y mucha gente del pueblo ve mal que se haya llamado a los franceses...”.³⁰

Por tanto, ante una situación de precariedad económica a las que se añadían las continuas presiones francesas en el Mediterráneo, la Corte hispana deseaba soslayar cualquier nueva acción que pusiera en peligro sus intereses territoriales. Por ello, nada mejor que intervenir y mejorar la economía siciliana evitando riesgos y, de hecho, posibilitando un incremento del erario público y más cuando los gastos militares de la isla eran muy elevados.³¹ Más sí se tiene en cuenta que en 1685-86 se consignaron 352.116 escudos a defensa de los cuales, 320.909 estuvieron destinados básicamente a los pagos de los soldados y 31.146 a reparación y mantenimiento de fortificaciones. En 1689-90 los gastos fueron 322.190 escudos dedicándose 291.995 a los soldados y 30.205 a fortificaciones.³²

²⁸ AHN, Nob. Frías C74 D47-50, *Cartas enviadas por el marqués de Bayona al Conde de Peñaranda sobre los desordenes populares sucedidos en Mesina, 1674*, fol. 2.

²⁹ El descontento venía consolidándose desde hacía tiempo, vid. AHN, Osuna, CT18, D74, *Carta de Martín Maldonado de las Barillas a [Rodrigo de Sandoval Mendoza, VII] duque del Infantado, dándole cuenta de la muerte del duque de Osuna, virrey de Sicilia y de los desplantes de los cortesanos sicilianos, 25 de octubre de 1656*. Y también el magnífico expediente AHN, Osuna CT19 D8, *Carta de Nicolás Fernández de Castro a [Rodrigo de Sandoval Mendoza, VII duque del Infantado] duque del Infantado, sobre los abusos que se cometían en el reino de Sicilia por la debilidad del nuevo virrey y lamentado el termino del gobierno del duque en la isla, 31 de mayo de 1656*.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ L. A. RIBOT GARCÍA, “Las provincias italianas y la defensa de la Monarquía”, *Manuscrits: revista d’història moderna*, 13 (1995), pp. 97-122 “un escrito enviado a Felipe III por el antiguo virrey de Sicilia, Juan Fernández Pacheco, duque de Escalona, en 1611, señalaba: “La infantería española es el segundo nervio y más fuerte, –se entiende que de la defensa (el primero serían las fortalezas y castillos)– porque defiende el Reyno del enemigo, y presérvale de lo que intentarían los domésticos, y amigos fingidos, y es parte para expeler el Turco, quando quisiesse hazer pie y tomase alguna plaza, y bastante para sugetar qualquiera tierra que se levantasse, es temida y respetada y vale mucho por allá todo español”, p. 105.

³² AHN, Nob. Frías C75 D37-38, *Relaciones de lo que se ha de pagar en 1689-90 a los militares de Sicilia*.

Esta situación de gastos crecientes y tan elevados llevó a la Corona a incrementar la venta de cargos lo cual degeneró en una verdadera patrimonialización de los cargos públicos en manos de las grandes familias de la oligarquía mesinesa.

La decisión regia también debe encuadrarse en el intento de satisfacer las pretensiones del poderoso sector mercantil mesinés y de la oligarquía local, que originó la revuelta de 1674,³³ y que, en definitiva, pretendía controlar totalmente la zona norte de la isla.³⁴ De esta forma, la formación de un puerto franco en Mesina generaría un flujo comercial más activo y una división mucho más marcada con Palermo, su rival del sur. La situación de Mesina hacía necesario, dadas las rivalidades con Francia, implementar infraestructuras defensivas. En 1688 se levantaron nuevas baterías en la entrada del puerto y se barró este con una cadena, para evitar que una flota de unos veinte navíos franceses pudiera atacar dicho puerto.³⁵

³³ L. A. RIBOT GARCÍA, “Las provincias italianas...*op. cit.*”, “Tras la reconquista de la rebelde Mesina (1678), se edificó una potente ciudadela, como elemento disuasorio y represivo que evitara nuevos sobresaltos”, p. 111.

³⁴ D. PALERMO, *Sicilia 1647. Voci, esempi, modelli di rivolta*, Palermo, Quaderni di Mediterraneo, 2009, “Un’analisi articolata della storia della Sicilia tra il XV e il XVII secolo esige una riflessione sui molteplici caratteri del dualismo tra Palermo e Messina: una vera e propria rivalità che si alimentava di ragioni che andavano al di là del pur così difundido contenzioso municipalístico. Essa affondava le sue radici nel particolare modello di relazioni tra città e corona instauratosi nell’isola in periodo aragonese; nel diferente tessuto economico e sociale que caracterizzava le due città e che, più in generale, differenziava la Sicilia orientale da quella occidentale; nel carattere policentrico della realtà isolana e nella mancanza di una coerente spinta centralizzatrice dei sovrani Asburgo”, p. 62.

³⁵ AHN, Nob. Osuna, CT.113, D.11 “Carta de Luis Moreno [Pascual Borja Centelles, X duque de Gandía], informando de la azarosa llegada de su compañía a Palermo, tras un intento de motín; su socorro de Messina; la amenaza que suponen las flotas de pirtas argelinos, franceses y holandeses que merodean por el Mediterráneo”. Las noticias de la amenaza francesa sobre Mesina fueron recurrentes, en 1676 el embajador español en Génova envió una carta anunciando la formación de una armada formada por unos 40 bajeles que se dirigían hacia Mesina, AGS, EST, LEG, 3614, 136, “Carta de Antonio Domingo de Mendoza Caamaño, marqués de Villagarcía, embajador en Génova, a Carlos II, rey de España, referente a los socorros franceses que han salido de Tolón a Messina, 1676”.

Así, el 15 de diciembre de 1694, en los años centrales de máxima preocupación por la cuestión sucesoria y el extremado protagonismo de Mariana de Neoburgo, Carlos II envió un pliego de condiciones secretas al virrey y capitán general del reino de Sicilia Francisco Gómez Pacheco de Sandoval, IV duque de Uceda³⁶ para el establecimiento, desarrollo y vigilancia del denominado puerto franco de Mesina. Estas decisiones estaban basadas en la gran actividad comercial y económica que tenía Livorno, el cual desde que el Gran Duque de Saboya Fernando I en 1591 decretó toda una serie de medidas tendentes a agilizar la economía y el comercio, la ciudad se convirtió en uno de los principales centros de trato del Mediterráneo.³⁷ Además, el 11 de marzo de 1676 el Gran Duque Cossimo III de Medici había ordenado la constitución del puerto franco de Livorno, completado este con el bando de 2 de julio de 1693, que vendría a consolidar todos y cada uno de los privilegios otorgados a los comerciantes. Así pues, las autoridades hispanas tenían un modelo organizativo y legal donde mirar cuando establecieron las instrucciones para el puerto de Mesina.

Básicamente esas instrucciones eran las siguientes:

1-Cuidar y velar por la pureza de la religión, aplicándose una especial vigilancia para que el comercio no introdujera los vicios y males que, en ocasiones, solían acarrear, especialmente aquellos derivados de la penetración ideológica protestante aunque aplicando una laxitud muy grande. Las directrices de la corona provocaron quejas en la Inquisición sobre el tema del registro de navíos y, ante éstas, se dictaminó que el Comisario de Mesina “...no pasase a visitar (como antes lo hacia) los vageles y embarcaciones de infieles que entraren, cautelando de otra forma la introducción de libros y papeles prohibidos...”.³⁸ En cierta forma, las autoridades hispánicas creían que los modelos colaborativos se debían imponer sobre los coercitivos, especialmente en materia económica.

³⁶ AHN, Nob, Frías C74D44, *Instrucciones de Carlos II al Duque de Uceda para establecer puerto franco en Mesina*, 15 de diciembre de 1694.

³⁷ Esta dinámica impuesta se revitalizó aún más con la denominada “Livornina”, el decreto de 1593 que facultaba a todas las naciones a comerciar en Livorno.

³⁸ AHN, Nob. Frías, C60 D89-108, *Cartas de Carlos II al duque de Uceda, virrey de Sicilia, relativas al gobierno de Estado*, fechada el 28 de noviembre de 1695.

2-Elegir cuidadosamente a personas de total confianza para la custodia del Lazareto, notificando a la Corona el titular responsable del mismo y cualquier cambio que se produjera en el mismo. Este punto se convirtió en un tema crucial, por cuanto el riesgo de contagio de epidemias en el Mediterráneo continuaba siendo extremadamente elevado.

3-Igualmente, designar aquellas personas más adecuadas para desempeñar los cargos de Diputados de Sanidad. Tanto el Lazareto como la vigilancia sanitaria eran elementos sumamente importantes, cabía evitar cualquier tipo de contagio epidémico que pudiera diezmar tanto Sicilia como el reino de Nápoles, en especial cuando el comercio de trigo con el norte de África de muchos reinos cristianos había aumentado notablemente, detectándose algunos brotes de peste en Argel, Túnez y Egipto.³⁹

4-Destinar un lugar a propósito para el establecimiento del puerto franco, con todos los medios convenientes y necesarios para aquel menester pues era uno de los “...*puntos más esenciales para atraer comercio...*”⁴⁰, y para el desarrollo económico de la ciudad y la isla. La dinámica económica de Mesina mejoró notablemente en los últimos años de la centuria. Uno de los motivos fue el incremento del tráfico comercial inglés que se había introducido en Italia y en Mesina. Un ejemplo de ello lo tenemos en la nave de 240 toneladas, fletada por mercaderes ingleses, concretamente Matthew Mead, Dormer Sheppard, Thomas Sheppard, James Ball, Francis Stratford y John Coltman, los cuales habían partido de Gallipoli, realizando una escala en Mesina, de la que partieron con destino a Londres y con una carga de aceite y seda valorada en 26.000 libras.⁴¹

5-Establecer un régimen aduanero similar al de Liorna para las mercancías que se comercializasen en la isla, y únicamente cobrar la estancia a las naves que utilizasen el puerto franco. Estas directrices se harían públicas y notorias para todos los negociantes. Incluso en este aspecto se

³⁹ J. JUAN VIDAL, “El comercio de trigo entre Mallorca y el norte de África entre los siglos XVI y XVII”, *Mayurqa*, 15 (1976), pp. 73-92. Tabarca, en Túnez, era uno de los lugares privilegiados para importar trigo.

⁴⁰ AHN, Nob. Frías, C60 D89-108, *Cartas de Carlos II al duque de Uceda, virrey de Sicilia, relativas al gobierno de Estado*, fechada el 28 de noviembre de 1695, fol. 2.

⁴¹ National Archives of United Kingdom –NAUK–, PA, HL-PO-01-506-1268, *Sheppard v. Dominique and others*.

dieron órdenes para que “...los hebreos que residen en Liorna y otras partes de Levante no se les pusiera embarazo ni a sus personas ni a sus mercaderías...”⁴² e incluso a aquellos que en 1686 habían escapado de Mallorca del último gran auto de fe. Como ya hemos señalado, el modelo de Liorna tuvo mucha influencia, tanto en la oligarquía comercial como en la misma Corona, para establecer las bases del de Mesina, especialmente tras la llegada masiva de capital y productos ingleses. El 7 de mayo de 1667 Antonio Maria Vincentti escribió una carta al senado de Venecia desde Florencia en la que se advertía que tres galeras francesas habían llegado al puerto de Livorno y que tres navíos de guerra ingleses (el Leopard, el Centurión y el Portsmouth habían abandonado Messina, escoltando a un convoy de más de veinte barcos mercantes, en su mayoría de comerciantes londinenses.⁴³

6-Crear las infraestructuras básicas para el almacenamiento y provisión de bizcocho, tan necesario para las embarcaciones y, por tanto, para el desarrollo comercial. Estas infraestructuras irían a costa de la Corona y se venderían con un pequeño porcentaje añadido, o bien se daría a cocer a otras empresas siempre y cuando ello no perjudicase la Real Hacienda. La ausencia de una infraestructura adecuada había creado no pocos problemas a la flota del Mediterráneo. En plena confrontación con Francia, en la década de los 40, la escuadra tuvo que regresar por falta de avituallamiento, especialmente bizcocho, de las aguas de Sicilia a Barcelona, sin enfrentarse al enemigo a pesar de estar en ventaja.⁴⁴ No obstante, a finales de 1695 aún había bastantes problemas para la elaboración y distribución del bizcocho a las naves, de tal forma que la Corte estipuló que la Junta debía buscar soluciones para este tema.⁴⁵

⁴² *Ibidem*, Carta fechada el 24 de noviembre de 1696.

⁴³ A. HINDS, (ed.), *Calendar of State Papers Relating To English Affairs in the Archives of Venice, Volume 35, 1666-1668*, London, 1935, pp. 151-163.

⁴⁴ Según señala D. GOODMAN, *El poderío naval español*, Barcelona, Península, 1997, p. 304 “...los hombres habían sufrido considerablemente a lo largo de los dos años anteriores [1647-48] en aguas italianas, especialmente en Mesina en que a la infantería no se le dio alojamiento ni sustento alguno de otro tipo y los marineros se pasaron meses sin mejor ración...”.

⁴⁵ AHN, Nob, Frias C60 D89-108, *Cartas de Carlos II...*, op. cit. Carta fechada el 16 de octubre de 1695.

7-Ceder viviendas a los comerciantes de otras naciones, y que sólo estuvieran de paso, fuera de las murallas de la ciudad, que deberían estar separadas por el recelo que determinadas juntas pudieran ocasionar a las autoridades, y para salvaguardar la integridad de la plaza. La Corona no dejó de felicitar al virrey por las labores realizadas en este tema, y de una forma especial por “...*el sitio destinado para habitaciones de los Infieles y Almacén del Puerto Franco y del quartel de los hebreos...y enterado de todo os apruebo lo que habeis executado esperando continuéis con igual aplicación...*”⁴⁶

8-Vigilar atentamente la entrada de las personas, y con sumo cuidado a los corsarios —o a sus representantes—, o personas dedicadas al espionaje. Para ello el virrey debía aplicar los “...*remedios convenientes...*”⁴⁷, sin que en ningún momento se pudieran perder de vista. Incluso ante la posibilidad de la entrada de corsarios con patente en el puerto franco, el duque de Uceda estipuló que tras la salida de cualquier barco mercante, los corsarios no podrían abandonar el puerto hasta pasadas veinticuatro horas, para evitar presas y desencadenar el temor de los comerciantes.

9-Mantenimiento constante de las fortificaciones y personal militar de la isla, aumentándolo gradualmente en la misma proporción que se acrecentaba la población y el comercio. El gasto militar en la defensa de Mesina, tras la rebelión de la ciudad y la guerra con Francia, había sido bastante elevado, así hacia 1691 se habían invertido 75.285 escudos en ella⁴⁸ de la cual, la mitad de se dedicaron únicamente a mejorar las fortificaciones.

10-Realizar las averiguaciones pertinentes entre los comerciantes que llegasen a la isla para determinar todo el “aparato bélico” de los enemigos de la Corona, y de forma más especial de los turcos y de los piratas berberiscos que aún representaban un claro peligro.

⁴⁶ AHN, Nob, Frías C60 D89-108, *Cartas de Carlos II...*, *op. cit.* Carta fechada el 12 de diciembre de 1695.

⁴⁷ *Ibidem*, fol. 4.

⁴⁸ AHN, Nob, Frías C74 D51, *Relatione della spesa fetta della Real Corte per la move fortificatione e custodia della città de Mesina, 26 de octubre de 1691.*

11-Destinar la escuadra de galeras, “...cuando yo no las necesitare en otras partes...”⁴⁹ a combatir el corsarismo de las aguas sicilianas⁵⁰ sin que quedasen ociosas en el puerto. No obstante, los problemas de dotación tanto de hombres como de naves e incluso de remeros eran bastante grandes para poder ejecutarse con plena normalidad.⁵¹

12-Establecer una coordinación con Malta a fin de que las galeras ubicadas en aquella isla no interceptasen a los mercaderes infieles que se dirigían, con el salvoconducto, a Mesina y dotar a los militares de todo lo necesario para combatir el corsarismo.

13-Cuidar de que los consulados británicos, holandeses y demás naciones conserven sus prerrogativas comerciales con “*excepción de Francia mientras durase la guerra*”.

14-Procurar que los militares no interviniesen en el comercio, dando órdenes expresas al gobernador de la ciudad para que potenciase la disciplina y obediencia militar y castigase cualquier exceso.

A raíz de las instrucciones de la Corona, el duque de Uceda publicó, en italiano y en español, los capítulos correspondientes al puerto franco por todas las plazas de Europa, dando a conocer “...*della scala e Porto franco in aquesta città e Porto di Mesina, por lo molto che resposta al beneficio publico...*”.⁵² En ellas se permitía a cualquier persona o Estado —con excepción de Francia mientras durase la guerra— pasar libremente y acudir a Mesina para comprar, vender, negociar, etc. e incluso “...*monedas de oro y plata (excepto la provincial de este Reyno) con la seguri-*

⁴⁹ AHN, Nob, Frías C74D44, *Instrucciones de Carlos II al Duque de Uceda para establecer puerto franco en Mesina*, fol. 4.

⁵⁰ A. HINDS, (Ed.), *Calendar of State Papers Relating To English Affairs in the Archives of Venice, Volume 29, 1653-1654*, London, 1929, pp. 164-178. Anteriormente hubo muchas intervenciones sobre el tema del corsarismo. En 1650 don Juan de Austria, entonces virrey de Sicilia, encargó al coronel Plaiter, caballero inglés, que armase dos barcos de guerra para combatir a franceses, portugueses, moros, turcos y judíos, llevándose sus capturas a Messina y Palermo para su adjudicación. Para ello se armaron dos fragatas, la *Spurrier* y la *Huntsman* que capturaron a sendas embarcaciones francesas.

⁵¹ Véase sino la obra de D. GOODMAN, *op. cit.*

⁵² AHN, Nob, Frías C74 D52-53, *Capitulos del duque de Uceda considerando Puerto franco a Mesina, 15 de agosto de 1695*. Fol. 1

dad que no serán secuestrados ni detenidos ni en su persona ni en sus bienes...".⁵³ Salvoconducto éste que incluía a judíos y musulmanes, siempre que no hubieran apostatado. Además, se aseguraba a los comerciantes que no estarían sujetos al alojamiento de soldados ni a prestarles dinero, ropa o alimentos.⁵⁴

De esta forma, el duque de Uceda, siguiendo las directrices de la Corona, rebajó sustancialmente los tipos impositivos que gravaba el comercio, quedando abolido el denominado "Nuevo Impuesto", en vigor desde el 1 de enero de 1679 que gravaba con un 3,33% cualquier tipo de transacción. Quedando reducido para aquellos comerciantes que únicamente estaban de paso al correspondiente pago de estancia y uso de la infraestructura del puerto, lo que generó un incremento en la llegada de navíos y una revitalización económica. Solamente se estipulaba una única excepción: todas las sedas, tanto crudas como labradas, así como cualquier tipo de tejido que entrase en el reino no gozarían de escala franca⁵⁵ para salvaguardar la producción local. El duque de Uceda lo expresó del siguiente modo: "...*porque de orden mía se han formado tarifas conforme a los capítulos del Reyno con expresa derogación y prohibición de los abusos y excesos que por el pasado se han introducido en detrimento del comercio...*".⁵⁶ Lo cierto es que en las últimas décadas del siglo XVII Mesina necesitaba algún tipo de reforma administrativa, e incluso portuaria, para revitalizar su comercio. Ligresti en su trabajo sobre el balance económico del reino de Sicilia a lo largo del setecientos evidencia claramente la disrupción que sufrió la isla en el último cuarto de siglo. Ligresti⁵⁷, en esa parte de la centuria, establece dos etapas, la de 1671-80, centrada en la carestía⁵⁸, la revolución y la guerra, que afectó severamente la isla, y

⁵³ *Ibidem*, fol. 7.

⁵⁴ *Ibidem*, fol. 8.

⁵⁵ *Ibidem*, fol. 10.

⁵⁶ AHN, Nob, Frías C60 D89-108, *Cartas de Carlos II...*, *op. cit.* Carta fechada el 18 de diciembre de 1695.

⁵⁷ D. LIGRESTI, "I bilanci secenteschi del Regno di Sicilia", *Rivista Storica Italiana*, 3 (1997), pp. 894-937.

⁵⁸ Sin duda, una prueba de esa carestía se halla en la demanda que realizó Mesina a Livorno para el abastecimiento de grano durante la rebelión y las quejas de las autoridades españolas

especialmente Mesina; y la que se inició en 1681, centrada en las gentes de la ciudad y sus bienes. Según el autor las exportaciones cayeron fulminantemente, para 1677 da un balance de más de 36.000 escudos, mientras que para el año siguiente solo de unos 2.000. Entre 1682 y 1683 se recuperó para volver a caer en 1689. No obstante los valiosos datos aportados por Ligresti, su estudio concluye en 1690, quedando pendiente de análisis los resultados de la última década del siglo XVII.

No obstante, las referencias sobre la reactivación del puerto de Mesina a partir de 1695 son evidentes. Como por ejemplo la partida desde Génova de dos galeras con un elevado caudal para contratar seda en Mesina.⁵⁹

Mesina y Mallorca: los privilegios y el nuevo panorama

A lo largo de la Historia Moderna las vinculaciones económicas, especialmente comerciales, entre Mallorca y Sicilia siempre fueron muy activas. En esa relación los productos de mayor intercambio fueron, sin lugar a dudas, los cereales (sobre todo el trigo), en especial en los momentos de gran carestía en Mallorca, como ha dejado meridianamente claro Josep Juan Vidal,⁶⁰ y la seda. Ese contrato siempre estuvo marcado por una serie de privilegios que lo facilitaban. Sin embargo, en varias ocasiones, sea por motivos bélicos o de represión, fueron obviados, con la consecuente pérdida de ritmo económico entre las dos islas.

El comercio del reino de Mallorca con la cuenca del Mediterráneo, pero también con puertos del Atlántico, ha sido analizado pormenorizadamente por Onofre Vaquer a lo largo de una serie de obras que abarcan

puesto que los florentinos no actuaban contra ese tráfico, AGS, EST, LEG, 3614,104 “Carta de Gaspar Téllez Girón, duque de Osuna, dando cuenta de su oficio con el ministro del Gran Duque de Florencia en España sobre la extracción de granos de Livorno para Messina.”

⁵⁹ AGS, EST, LEG, 3645, 18 “Minuta de despacho a Juan Antonio de Albizu, embajador en Génova, sobre el paso de dos galeras de Génova a la feria de Messina, 1698.”

⁶⁰ En cuanto a la necesidad cerealícola en tiempos de Guerra, Vid. J. JUAN VIDAL, *Felipe IV y Mallorca. Los servidores del rey*, Palma, El Tall, 2014, deja plena constancia de ello, “Ante las dificultades de abastecer Mallorca de trigo, recibió autorización real de transportarlo desde Sicilia en cualquier nave de contrabando con la excepción que no sea de los rebeldes de olanda”, p. 39.

un amplio abanico, desde el siglo XV a la primera mitad del XVII.⁶¹ Vaquer documenta para la primera mitad del siglo XVII un total de 82 naves de Mallorca con destino a Sicilia. De ellas, la mayoría tenía el destino en Palermo (79). En cambio, el análisis de algunas compañías comerciales también evidencia el elevado comercio de seda siciliana que arribaba a Mallorca, y que prácticamente monopolizaban familias de descendientes de judíos conversos que, posteriormente, serían procesadas (1677) por judaizantes. Entre la documentación que podemos analizar encontramos el libro de contabilidad del mercader Gabriel Cortés, que abarca desde el 1640 hasta el 1646. Este nos permite percibir cuáles eran las áreas y los puertos donde desarrolló su actividad, donde estaban instalados sus agentes y/o familiares, con unas relaciones comerciales muy densas. En Marsella, uno de los puertos en más actividad de todos los que trabajó y por tanto el más significativo por sus negocios, su delegado no era un natural de la tierra, sino un primo suyo, un agente que lo representaba, se trataba de Miquel Pomar; en Barcelona, en cambio, encontramos unos cuantos, entre ellos los mercaderes Joan Llinás y Joan Mora, que mantenían una estrecha y densa actividad, con partidas que superaban las tres mil libras mallorquinas; en Valencia, Luis Vinguet; en Madrid, Jerónimo Mancho; en Palermo, Francesco Baudino. Si bien es cierto que todo el Mediterráneo occidental tuvo un peso fundamental en las finanzas de Cortés, habría que hacer una observación sobre la importancia del mercado del norte de Europa, en función no tanto del número de viajes o de los agentes, sino del capital que se movía. Entre 1643 y 1644 Gabriel Cortés envió mercancías a Ámsterdam las naves de Nicholas Rochus por un valor de 65.000 libras mallorquinas.

En sus libros vemos como Cortés, de forma casi continua, adquiriría productos de lujo —generalmente del mercado de Levante— en puertos como Palermo y Mesina y luego los revendía en los mercados peninsu-

⁶¹ O. VAQUER, *El comerç marítim de Mallorca a la primera meitat del segle XVII*, Palma, El Tall, 2017. Según Vaquer entre los productos exportados desde Mallorca destacarían los tejidos de algodón y el queso, p. 72. El mismo Vaquer también documenta la residencia del síndico de Mallorca en Palermo, que se dirigió a Mesina para cobrar deudas.

lares. En ese período que abarca del 1640 al 1646 Cortés envió cinco naves a Palermo y una a Mesina. En una nota que aparece en los libros de contabilidad, se explica que tenía miedo de haber perdido un barco, un bergantín que había salido de Palermo con un elevado número de productos textiles, pero que finalmente entró en la capital del reino de Mallorca con el tiempo justo para poder embarcar los géneros hacia Madrid.

A partir de 1678 el contrato de Mallorca con Mesina estuvo en las mismas líneas que en las décadas anteriores. Ese mismo año solo hubo una nave que partió de Mesina con destino a Mallorca, fletada por Bernardo Aguiló cargada de productos de seda, con un número muy importante de medias y de brocados.

Las consecuencias más notorias de esta intervención regia en Mesina fueron, básicamente, las siguientes:

En primer lugar, una reorientación y recuperación económica, a partir del puerto franco, que permitió, entre otros temas, controlar la migración constante, recuérdese como ya hemos citado, que numerosos sicilianos, especialmente mesineses, se trasladaron a Mallorca donde trabajaron en la ampliación de su puerto.

En segundo lugar, convertir Mesina en uno de los focos centrales de comercio del Mediterráneo, zona demasiado sensible a los peligros bélicos, como eran los del momento, y a la piratería. Así, por ejemplo, hemos detectado un incremento espectacular de la llegada de naves genovesas y, en menor medida, catalanas y mallorquinas. El comercio genovés de Levante tuvo, por tanto, un extraordinario enclave en Mesina donde recalar. Algunos de estos navíos, hacían escala en Mallorca para efectuar compra-ventas con destino a Génova, es el caso del mercante San Francisco Javier, que desde Levante, arribó a Mesina y después a Mallorca donde compró aceite y aguardiente.⁶²

Efectivamente, y por lo que se refiere al reino de Mallorca, el relanzamiento por la Monarquía del puerto de Mesina, como escala y puerto franco, posibilitó una mayor presencia en la isla de comerciantes mallor-

⁶² Arxiu del Regne de Mallorca, –ARM–, 6062, *Consolat de Mar*.

quines, que la utilizaron como una zona de transición, gestándose un mercado triangular entre Mallorca, Livorno y el norte de África. Ello, además, fue potenciado por el reconocimiento de los antiguos privilegios cedidos a los mercaderes de la Corona de Aragón. Mercaderes que estaban exentos del derecho de aduana, a excepción de la venta de sedas y lanas, gravadas estas con un 3%. Relación esta que fue debidamente referenciada por los oficiales de Aduanas de Mesina, relativas a las franquezas y privilegios de distintas ciudades y reinos “...*lo catalani, aragonesi sotto il dominio del Re di Aragon sono franchi...*”. Especialmente a los “...*ciudadini de Maiorca, insula de la parti de la insula di Sicilia...*”⁶³, informaciones que recordaban, en múltiples ocasiones, “...*Li maiorchini sono fraudi di pagana tanto nell contrato quanto nell’uficio de negociare...*”⁶⁴. En la misma documentación se añadió “...*Maiorchini y barcelonisi no havero pacato mai, sempre sono stati franchi...*”⁶⁵ y ello dentro de “...*liberalitá et inmunitá concesse ali Maioricani...*”⁶⁶.

Conclusiones

Ciertamente, el reinado del último de los Austrias no fue el de la decadencia absoluta, más bien al contrario. Las diferentes implementaciones económicas, comerciales y monetarias pusieron las bases para la recuperación de la Monarquía Hispánica, aunque la muerte del rey y el cambio de dinastía impuso nuevas líneas, y nuevas estrategias ahora ya sí, con un pleno dominio del pragmatismo político del modelo francés.

El ejemplo que hemos analizado, el desarrollo institucional del puerto franco de Mesina por Carlos II, evidencia esos intentos del reformismo austriaco para potenciar el resurgimiento del reino. El establecimiento del puerto franco en Mesina significó un cambio estratégico

⁶³ AHN, Nob. Frias C75 D15, *Fe de los oficiales de Mesina relativa a las naciones que han disfrutado de franquezas, derechos y privilegios*, fol. 73.

⁶⁴ *Ibidem*, fol. 25.

⁶⁵ *Ibidem*, fol. 22.

⁶⁶ *Ibidem*, fol. 24.

fundamental en la visión económica de los dirigentes hispánicos, que pasaron de una percepción de la economía muy mercantilista, tremendamente coercitiva en todos los planos, y más aún en el religioso, a otro más moderno, donde la colaboración y cooperación se hacían necesarias. Eran los primeros apuntes para un cambio drástico del viejo sistema portuario y comercial español. Los nódulos más importantes del sistema estaban mutando, impulsados por la Corte: Manila, Cádiz, Sevilla, Mesina.

Ese cambio pasaba, necesariamente, por una mayor apertura a los mercaderes extranjeros, una mayor permisividad, reduciendo trabas e incluso limitando el poder y las intervenciones que algunas instituciones, como la Inquisición, habían tenido. También es cierto que, dadas las condiciones políticas y bélicas del momento, esa “liberalización” de los puertos no lo fue completa. El belicismo de Luis XIV había provocado una situación de guerra constante con España, la consecuencia de esta situación fue el permitir la libre entrada en Mesina de barcos de todas las naciones, a excepción —momentáneamente— de Francia. Lo cual ya es un indicador de la nueva ideología que imperaba en la corte del último de los Austrias.