El puerto de Palma y las redes comerciales bajomedievales (1230-1353)

Un espacio internacional

Antonio Ortega Villoslada

UNIVERSITAT DE BARCELONA
Edicions

MEDITERRANEUM

Índice

Introducción 11

1. Marco geográfico de la bahía y del puerto de Palma 15
1.1. Morfología litoral 15
1.2. Puertos y tenederos de la bahía palmesana 20
1.2.1. Catinos 21
1.2.2. Portixol y las torres Llevaneres 23
1.2.3. La Calatrava 29
1.2.4. Cala Mayor 30
1.2.5. Illetas 31
1.2.6. La Porrasa 32
1.2.7. Cala Figuera 36

2. Infraestructuras portuarias 39
2.1. «Mollo maris»: el puerto de la ciudad 39
2.1.1. El muelle del espigón 70
2.2. Plaza del muelle 77
2.2.1. El Sortidor 77
2.3. Almacenes y alhóndigas 79
2.3.1. Assopard/Sopard 79
2.3.2. En Granada 83
2.3.2.1. Na Granada 86
2.3.3. Genoveses 90
2.3.4. Sarracenos 105
2.3.5. Otras alhóndigas 108
2.4. Vico maris: el barrio del mar 109
2.4.1. La Palanca 121
2.4.2. La Ribera 125
2.4.3. El muro del mar 128
2.4.4. El mar viejo 129
2.5 Portillos 131
2.5.1. La Almudaina 131

2.5.2. Portillo de En Fuser 132
2.5.3. Portillo de la Calatrava 134
2.5.4. Otros portillos 136
2.6 Calle del Mar 137
2.7. Fuente del Mar 147
2.8. Cementerios judío y musulmán 149
2.9. La prostitución portuaria 152
2.10. La compleja defensa portuaria 155

3. Portopí 167
3.1. Puerta de Portopí 167
3.1.1. Cordeleros y tiradores de los pelaires 170
3.1.2. Hospital de Salelles 176
3.1.3. El litoral 177
3.2. Camino de Portopí: torres de En Carroz 180
3.3. Dársena de Portopí 182
3.4. El faro 194
3.5. Torres 199
3.6. Elementos religiosos: la mezquita y la capilla de San Nicolás 206
3.6.1. La mezquita 207
3.6.2. Capilla de San Nicolás 207

4. Oficiales portuarios: los guardianes del puerto 211
4.1. Actividades económicas 214
4.1.1. Tiendas de los guardianes del puerto 217
4.1.2. Embargos 232

5. Atarazanas 247
5.1. Atarazanas regias 249
5.1.1. Uso y titularidad 249
5.1.2. Aprovisionamiento 276
5.1.2.1. Madera 278
5.1.2.2. Otros materiales 282
5.2. Construcción naval 283
5.2.1. Costes de construcción y reparación 284
5.2.2. Venta de segunda mano: buques y materiales 288
5.2.2.1. Embarcaciones privadas 288
5.2.2.2. Embarcaciones oficiales 291

6. Los buques y sus elementos 295
6.1. Modelos navales 295
6.1.1. Bajel 295
6.1.2. Barca 296
6.1.3. Caro/cárabo 298
6.1.4. Carraca 299
6.1.5. Coca 300
6.1.6. Esquife 303
6.1.7. Galeota 304
6.1.8. Galera 305
6.1.9. Góndola 307
6.1.10. Laúd 307
6.1.11. Lembo 310
6.1.12. Leño 312
6.1.13. Nave 315
6.1.14. Pánfil 317
6.1.15. Pinaza 317
6.1.16. Saetía 318
6.1.17. Tarida 320
6.1.18. Uxer 322
6.2. Velas 323
6.3. Remos 325
6.4. Timones 329
6.5. Mástiles 332

7. Servicios asociados a la actividad portuaria 335
7.1. Medicina naval 335
7.2. Asistencia sanitaria en tierra: la Caja del Mar 338
7.3. Alimentación a bordo 340
7.3.1. Bizcocho náutico y cereales 342
7.3.2. Carne y pescado 345
7.3.3. Frutas y verduras 347
7.3.4. Legumbres 348
7.3.5. Lacticinios 349
7.3.6. Líquidos: agua, aceite, vinagre y vino 350

8. Conclusiones 353

9. Bibliografía 361

10. Apéndice documental 369

Introducción

> Cuentan las historias que entre todas las yslas de España y mar Mediterraneo, la que fue mas nombrada en la Europa, ha sido la ysla de Mallorca. Y que por nobleza y grande riqueza que posseya, vino el vulgo a llamarla dorada. Viéndose señora y posseydora de 300 naves, sin muchas galeras y otros tantos vaxeles, que no cabian en todo el puerto della, con el grande commercio de tantas y tan variadas mercancias, que los mercaderes que en ella vivian pasaban de dos mil hombres, todos puestos en negocios de la mercancía y tracto de la mar, sin la multitud grande de los marineros, que casi era infinida [...][1]

Antes de iniciar la presente obra, me gustaría resaltar lo más obvio: Mallorca es una isla. Tal obviedad viene determinada por la recurrente actitud en la historiografía insular de tratar de soslayo todo asunto relativo a cuestiones náuticas cuando el mar es precisamente el primordial elemento sustentador del conjunto del archipiélago balear.

Tuvieron que ser Francisco Sevillano Colom, entonces director del Archivo del Reino de Mallorca, y Juan Pou Muntaner quienes hace ya cincuenta años dedicaron un monográfico al puerto de Palma, por el que obtuvieron el premio Ciudad de Palma de 1972, precisamente titulado *Historia del puerto de Palma de Mallorca*. Obra en la que, examinando su evolución hasta los años sesenta del siglo XX, se abrió una nueva vía de análisis que, por desgracia, no contó con la continuidad deseada. En las décadas de los ochenta y noventa se fueron publicando trabajos relativos a las vías marítimas del comercio mallorquín por parte del propio Sevillano Colom o Álvaro Santamaría.[2] De igual forma, Pau Cateura y, especialmente, Jaume Sastre, como representantes de esta línea de investigación en los decenios de cambio de siglo, han ido mostrando retazos de la actividad portuaria centrándose en cuestiones más concretas.[3]

1. Binimelis, Joan. *Historia de Mallorca.*

2. Sevillano Colom se centró posteriormente en las rutas marítimas mallorquinas por el Mediterráneo y el Atlántico y ofreció noticias puntuales sobre las infraestructuras portuarias de Palma. De igual forma, Álvaro Santamaría irá aportando datos sueltos en su trabajo, más centrado en aspectos sociales y políticos, pero sin dejar de lado las cuestiones comerciales.

3. Baste citar para Pau Cateura algunos de sus artículos más representativos, como es el titulado «Las "avaries" de una coca de Sancho de Mallorca (1321)» o los relativos a la evolución del

Los trabajos publicados han permitido clarificar y comprender el funcionamiento de las infraestructuras portuarias medievales, pero son estudios parciales, por lo que es necesario un análisis de conjunto centrado precisamente en los años de formación de tales infraestructuras. Es decir, desde el momento de la conquista cristiana hasta la conclusión del muelle nuevo, germen del antiguo espigón retratado en el siglo xv por Pere Niçart en su *Sant Jordi*.

Sin embargo, la historia de una infraestructura no puede comprenderse sin prestar atención a los personajes que la vivieron y trabajaron. Por ello, junto a mercaderes, patrones y marineros van a ir surgiendo otros grupos sociales relevantes para la correcta actividad portuaria, como un pueblo hebreo perfectamente integrado en la sociedad mallorquina y su economía, más allá de lo que se pueda desprender de algunos estereotipos historiográficos y culturales.

Dentro del ámbito comercial cristiano, la situación de la isla determinó su preponderancia mercantil al devenir rápidamente en un enclave determinante en el entramado de rutas marítimas del Mediterráneo occidental y, por ende, de Europa. En las páginas de la presente obra van a ir surgiendo multitud de personas foráneas, en especial italianas oriundas de las regiones de Génova o Florencia, que conformarían —con más intensidad de la previsible— las señas de identidad de la actividad comercial desarrollada desde el puerto de Palma y dentro de él. Estas personas participaron e influyeron en la comunidad de intereses que supuso en la Baja Edad Media la actividad mercantil.

Por su parte, la participación de la mujer en la sociedad medieval era, como se verá, mucho más radical de lo considerado hasta la actualidad, pues el espacio público medieval estaba muy feminizado a pesar de su escasa relevancia en las fuentes documentales. De hecho, multitud de actividades laborales de la ciudad eran eminentemente femeninas y las mujeres sustentaban la economía familiar como titulares de talleres o negocios, muchos de ellos ligados al mundo náutico. Sirva de paradigma Na Granada, propietaria de la alhóndiga mejor posicionada del puerto y empresaria de éxito, cuyo recuerdo pervivió durante algunos siglos en la infraestructura urbana de Palma.

---

puerto de Palma durante los siglos xiii y xiv: «Repoblación, urbanización y comercio. El puerto de la Ciudad de Mallorca durante el siglo xiii» y «Las instalaciones portuarias de la Ciudad de Mallorca (1300-1350)». Por su parte, Jaume Sastre realizó un análisis más centrado en el mundo social, en particular el de los musulmanes y en el periodo central de la dinastía mallorquina, sin perder de vista el puerto, especialmente en sus artículos: «El puerto de la Ciutat de Mallorca durante el reinado de Sancho I y la regencia de Felipe de Mallorca (1311-1330). Rentas reales portuarias y su reinversión» y «La tarida "Santa Anna" i l'uxier "Sant Cristòfol" (1309-1328). L'activitat comercial de la corona mallorquina durant el regnat de Sanç I».

Asimismo, todo este entramado mercantil no hubiera sido posible sin un sector determinante en las sociedades medievales como era la esclavitud. Mallorca era uno de los principales mercados esclavistas del Mediterráneo occidental, según refleja la abundante documentación al respecto. En la capital se compraban y vendían seres humanos procedentes de cualquier lugar al que hubiera llegado un comerciante mediterráneo. Eran habituales en las calles y casas de Mallorca los de origen sarraceno, calificados por las fuentes como negros, rubios o blancos. Si en un primer momento la ciudad cristiana se abasteció de los musulmanes autóctonos esclavizados por los conquistadores en 1230, a partir de los años sesenta del siglo XIII el mercado esclavista se nutrió de toda aquella persona capturada sobre todo en acciones corsarias.[4] Incluso la expedición mallorquina a Canarias de abril de 1342 se cerró con la venta de algunos esclavos guanches en Mallorca, como es el caso de Tamanizazen, una canaria que el peletero Bartomeu Claret vendió a Vicent Pedrolo y Dolça, una pareja de Sóller. Pero también llegaron esclavos desde la zona de los Balcanes o Grecia y, ya a partir de la segunda mitad del siglo XIV, desde las tierras orientales, es decir, turcos, tártaros, rusos, búlgaros...[5] El antiguo esclavo pasaba a condición de liberto y podía hacer vida como cualquier otro ciudadano, aunque enmarcado socialmente en los eslabones más bajos. Muchos de ellos participaron de la actividad mercantil, incluidos aquellos de religión musulmana que, a cambio del pago anual de 1 libra y 12 sueldos en concepto de derecho de libre estancia y salida, hicieron su vida en la isla.

En conjunto, la bulliciosa actividad diaria de una población que miraba al mar se podría resumir en un heterodoxo conglomerado de gentes de origen plural y diversa condición social, económica o religiosa, unidas por el entramado mercantil, que construyeron una sociedad dinámica y puntera en el Mediterráneo occidental, cuya consecuencia más inmediata fue la consolidación de sus infraestructuras portuarias.

4. A su vez, multitud de cristianos acabaron esclavizados en el mundo musulmán. Era un hecho asumido por la sociedad medieval, independientemente del credo profesado.

5. La nómina de autores que han tratado este tema es extensa. Baste recordar para la época medieval mallorquina a Jaume Sastre, Onofre Vaquer o Antoni Mas. En cuanto a la presencia de esclavos orientales, Enric Ragnar Backman Pylkkanen lo analizó en «¿Cautivos finougrios en la trata esclavista tardomedieval mediterránea? 1350-1456».