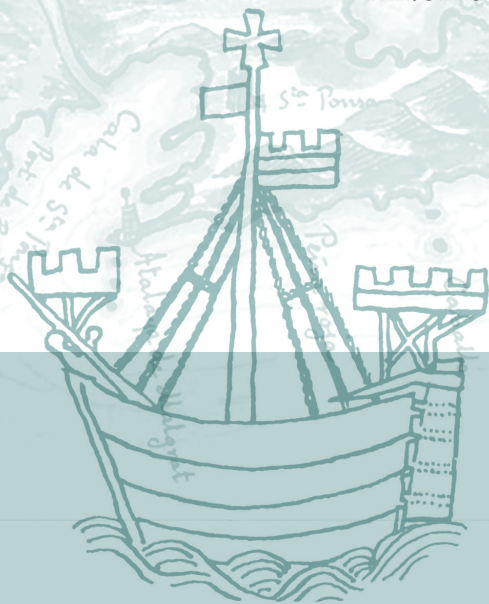


El puerto de Palma y las redes comerciales bajomedievales (1230-1353)

Un espacio internacional

Antonio Ortega Villoslada



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

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

Un espacio internacional

Antonio Ortega Villoslada



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Edicions

MEDITERRANEUM

Índice

INTRODUCCIÓN	II
I. MARCO GEOGRÁFICO DE LA BAHÍA Y DEL PUERTO DE PALMA	15
I.1. Morfología litoral	15
I.2. Puertos y teneros de la bahía palmesana.	20
I.2.1. Catinos	21
I.2.2. Portixol y las torres Llevaneres	23
I.2.3. La Calatrava.	29
I.2.4. Cala Mayor	30
I.2.5. Illetas.	31
I.2.6. La Porrassa	32
I.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 posseyva, 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 mercancia 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 “avarías” 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 Tamanizzen, 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».

I. Marco geográfico de la bahía y del puerto de Palma

I.1. MORFOLOGÍA LITORAL

Si por algo se caracteriza la bahía palmesana es por su excelente ubicación y protección frente a los vientos más dañinos. La amplia rada que conforman los cabos de Cabo Blanco y de Cala Figuera ofrece a los navegantes buenos tenederos y zonas de refugio frente a las inclemencias meteorológicas, y únicamente los vientos de componente sur-sudeste pueden ocasionar daños relevantes en la bahía. Esta función de abrigo quedó reflejada en la *Nueva Historia de la Isla de Mallorca* que el doctor y sacerdote Joan Binimelis publicó en mallorquín en el año 1593. Al describir las bondades climáticas de la isla afirmó que era:

[...] muy atemperada y por consiguiente muy sana; y como la experiencia nos demuestra, tiene sus aires muy sutiles y delicados y, además de esto, está poco sujeta a los vientos recios y particulares injurias del viento. De ningunos vientos es Mallorca molestada sino del norte y del mestrall.¹

Sin duda, las bondades del litoral y del lecho marino han sido apreciadas por todos los pueblos a lo largo de la historia. Roma funda la ciudad de Palma y aprovecha el potencial de su bahía, muy similar a la que acoge en el noroeste de la isla a la capital Pollentia. Los musulmanes gozaron de sus virtudes y las fuentes escritas aportan valiosa información. Así, el poeta Ibn Al-Labbana, residente en Mallorca, describe a principios del siglo XII el alarde² que se celebraba con motivo del solsticio de verano:

1. BERNAT I ROCA, Margarita. «*Aeris Salubritate*. Neteja i higiene pública a Ciutat de Mallorca (segles XIV-XVII)», p. 254. La Biblioteca Nacional de España conserva una copia manuscrita de la edición en castellano (capítulos 1 y 2) perteneciente al fondo Gayangos y que se puede consultar y descargar en PDF, bajo el título: *Noticias pertenecientes a la historia de Mallorca escritas por su cronista Don Juan Binimelis, presbitero. Libro 1º y 2º. Mallorca 1595*.

2. RUBIERA DE EPALZA, María Jesús. «El poeta Ibn Al-Labbana de Denia en Mallorca», p. 506. Véase también: ROSSELLÓ BORDOY, Guillermo. «Comercio y navegación en las Baleares medievales: la información textual y arqueológica», p. 185.

El puerto de Palma y las redes comerciales bajomedievales

[...] Sobre la bahía hay una flota tan numerosa como sus aguas ¡Ambas son desbordantes!
Vuelan las hijas de la mar, las naves; sus plumas son como las del cuervo, pero en realidad son halcones; van los hijos de la guerra sobre las naves que corren como corceles ganadores; llenan guerreros armados sus puentes y bodegas y así parecen nubes cargadas de lluvia; se sumergen en la bahía navegando y parecen las camellas de un espejismo. Es maravilloso, yo no imaginaba antes de verlas que los barcos pudiesen ser feroces leones [...].

De esos mismos años es la primera descripción que realizaron los cristianos. Ibn Al-Labbana fallecía en el año 1113 en una Madina Mayurqa ajena a la flota de castigo que en el golfo de Génova había organizado la república de Pisa contra la taifa mallorquina. El anónimo autor del *Liber Maiolichinus de Gestis Pisanorum Illustribus* realiza una elogiosa descripción de la bahía palmesana:

[...] Hay una gran bahía en la parte meridional de Mallorca que tiene una especie de puerto donde se ven dos cabos que distan uno del otro veinte millas. El mar que se extiende desde la costa de Libia llena uno y otro lado y se alarga hasta el lado septentrional [...].

La expedición de pisanos y catalanes no pasó de una acción puntual, sin ánimo de conquista. Habrá que esperar algo más de cien años para que el joven monarca de la Corona de Aragón se proponga anexionarse «un reino en el mar». Tras el desembarco inicial de las tropas cristianas en la rada formada por el Cap Andritxol y las islas Malgrats, concretado comúnmente en Santa Ponsa, el avance por tierra le permite a Jaime I divisar por primera vez la Madina Mayurqa y su bahía desde la sierra de Bendinat: «Y fuimos poco a poco hasta la sierra de Portopí, y vimos Mallorca y nos pareció la más bella villa que hubiésemos visto nos ni los que estaban con nos».³

Y es que la privilegiada situación de las Baleares las convertía en pieza codiciada para cualquier reino que quisiera ostentar el dominio marítimo del Me-

3. «...E anam nos-en a poch a poch tro a la Serra de Portupi, e ueem Mallorches e semblan's la pus bella uila que hanc haguessem uista nos ne aquells qui ab nos *eren...*». *Crònica de Jaume I*, fol. 32v. Esta y las siguientes traducciones son obra del autor.

diterráneo occidental. El dominico Marsilio⁴ incide a principios del siglo XIV en la estratégica situación del archipiélago y en concreto la isla de Mallorca, elevada de las aguas gracias a la «divina sabiduría» y su voluntad de favorecer la navegación, con el objetivo de que «por todas sus partes fuera para los navegantes refugio y defensa, y por ello los hombres del arte de navegar la llaman “cap de Creus” pues desde ella se puede navegar favorablemente a cualquier parte».⁵

Pero no solo es la isla en su conjunto un elemento favorecedor del comercio. La bahía palmesana merece todo tipo de elogios por parte del fraile dominico. Tras recopilar de primera mano todos aquellos aspectos de su interés, la redacción demuestra la intervención de los marinos en las cuestiones náuticas. Gracias a ello, pudo poner en boca del marino Pere Martell una más que elogiosa descripción de la todavía Madina Mayurqa y su bahía:

[...] la ciudad está asentada y situada cerca del mar, teniendo doce millas de costa plana. Ceñida y guarnecida por un amplio y profundo valle, y defendida por espesura de torres y de muro, de bello antemural, esto es, barbacana coronada; no conociendo, esto es, residencia fuera el muro, pues a todos acoge dentro de ella; edificada con tres portales con puertas de hierro y dotada de un muy bello castillo en su interior, cerca del mar y en llano; enriquecida de bellas calles y de agradable derechura, agradable por sus amplias plazas, con fuentes que corren por en medio; de belleza de huertos, tanto dentro como fuera; tiene una muy bella vista del mar, la cual se extiende quince millas; de dos bocas o cabos de grandes rocas es terminado; y cada boca o cabo está lejos uno de otro casi veinte millas; estos dos cabos opuestos entre sí forman una gran cala delante de la ciudad, abundante y plena de peces y muy provechosa para las naves y otros buques que navegan porque por todos lados muerden las anclas; y además, en tiempo de primavera y de verano todos los leños y naves fondean y están delante de la ciudad a una milla. Pero acercándose el otoño, se retiran al puerto, que está alejado de la ciudad dos millas y media, cuyo nombre es Portopí, como Puerto del Pino, pues aquí había un muy gran pino, del cual tomó nombre el puerto [...].⁶

4. Había recibido el encargo regio de confeccionar una nueva redacción de lo narrado en su momento por Jaime I en su *Llibre dels feits*, por lo que recorrió todos los parajes descritos en la obra.

5. «...perso que de totes sas parts fos als nauegants en refugi e defeniment; e de aquen los homens d'aquela art aquela apeylan cap de Creus, con d'aquela a cascuna parts nauegar pus cuviuentment es vist...».

6. ARM. Códice n.º 40: *Llibre en llatí i en mallorquí qui tracte de la vinguda del rei D. Jaume el Conquistador a estas islas, per el P. Pera Marsili, dominico, son cronista*, fols. 62v-63r. «...Mas la ciutat es asseguda e setiada prop la mar, auent planea de costa si de XII miles. De ual ample e pregon reuironada, garnida, e defensa de espessea de torres e de mur, de bel antemural, ço es barbacana coronada; no sabent barri, so es, habitació fore lo mur, con tots los reeb dins si; ab tres portals ab portas de ferre hedificada, e feta de castel molt beyl dins si, prop de la mar e en pla;

Como remarcó Binimelis, el denominado por los mallorquines golf de la Ciutat⁷ contaba con dos cabos que lo enmarcaban geográficamente: Cabo Blanco al este y Cala Figuera al oeste. Sin embargo, en el periodo medieval conocieron otros nombres hoy en día olvidados y que aún recordaba Binimelis. La imposición que ordenó Jaime III en el año 1333 con motivo de la guerra contra Génova es elocuente en cuanto a la nomenclatura medieval: «Pero si dentro de los cabos de Cabocorp y de Trempa Alempa hacía puerto o llegaba algún buque estibado con telas o mercancías de hombres de Perpiñán o de los lugares citados de esos mares».⁸ Es decir, el actual Cabo Blanco era conocido por el nombre de Cabocorp —aunque ya aparece esporádicamente el topónimo Cap Blanc— y el cabo de Cala Figuera como Trempalempa o Trafalempa/Trefalempa. Ambos cabos enmarcaban el ámbito de actuación de las autoridades insulares tanto en el campo fiscal como en el jurídico.

El cobro del impuesto de anclaje y demás aranceles portuarios venía determinado por este límite, pero también la responsabilidad civil y criminal. Claro ejemplo son las ordenanzas pregonadas en 1337 en las que se recuerda el castigo para todo esclavo o sarraceno que pretenda huir por mar de la isla. El castigo se extendía a quien hubiera facilitado la embarcación, y consistía en ser desollado y posteriormente colgado por los pies. El destino de quien pretendía huir no era mejor, pues, tras ser desollado, debía ser arrastrado por la ciudad mientras era azotado. Pero, si el fugitivo era capturado una vez había iniciado la navegación, la recompensa para el captor variaba, ya que pasaba de las cinco libras que recibía si dicha captura se producía dentro del límite marcado por los dos cabos al doble si habían traspasado dicho límite.⁹

enriqueyda de longea [e] de belea de carrers, e de dretea agradable, de amplaria de plases plaent, de font per mig corren delitable; de belea d'orts, axi dins con defores acompanyada; ha mirador [...] molt bel de mar, lo qual s'esten XV miles; de dues boques o caps grans de roques es termenada, e es luy bocha o cap de bocha o cap quayns per XX miles; aquests dos caps contra si posats en fas de la ciutat fan gran cala, habundant e plena de pexos, e a naus e a tots altres uexels navegants molt profitosa, con per tot morden les ancores; e en cara tot lo temps de primavera e de estiu, tots los leys e naus se fermen e estan deuant la ciutat a una mila. Mas el tems de autumne acostant-se, reculen al port, lo qual es luy de la ciutat duas miles e miga, lo qual ha nom Porto Pi, quayns Port de Pi, con aquí auia un molt beyl pi, don lo port hac e pres nom...».

7. ARM. AH-II, fol. 36r: «...ffem uos saber que aquesta nit, apres hora de vespres, .VIII. gales del stol d'en Jacme de Monpeller entraren en lo golf de la Ciutat...».

8. ADM. MSL-373, fol. 36v.: «...Pero si dins les puntas de Cabocorp e de Trempa Alempa prenia port o arribaua alcun vexel en lo qual agués robes o mercaderies d'omens de Perpinyà o dels lochs damunt dits dessa mar...».

9. ARM. AH.-II, fol. 2r: «...que tot banat et sarrahí e tot altre catiu que sera pres en mar en barcha fugen e que seran pres en l'ainstament del tractament, que'l tractador sia escorxat et puys

Anímicamente, la bahía ofrecía a la población palmesana una cierta garantía de seguridad sustentada en el eficiente sistema de alerta temprana mediante una red de atalayas. Corsarios y piratas fondeaban en Cabrera a la espera de alguna presa, al igual que las flotas que pretendieron asaltar la ciudad. Palma armaba embarcaciones para el control del pequeño archipiélago, cuyos costes compartía al 50% con el rey en virtud del denominado *pariatge*; de ahí que se pueda rastrear la presencia de lo que calificaban como malos leños gracias a los registros de los oficiales regios. Sirva de ejemplo lo sucedido en 1337, cuando Corral Scorba, oficial de la atarazana, hubo de invertir 95 libras en el armamento de cuatro leños con los que controlar a los piratas que habían sido divisados en sus aguas, los cuales se enviaron a Cabrera bajo el mando de Guillem Saverdera.¹⁰ O lo ocurrido en agosto de 1338, cuando la flota del sultán Abu-I-Hasan intentó arrasarse el puerto y la ciudad de Palma.

Estos nombres se mantuvieron a lo largo del siglo XIV, según se desprende de la documentación. Así, el reformador Felipe de Boyl ordenó en 1345, una vez que las islas están en poder de Pedro IV de Aragón, que ninguna embarcación pudiera sobrepasar los límites de Cabo Blanco o Trefalempa sin la correspondiente licencia de las autoridades. Dadas las características de la bahía, estos cabos eran buenas atalayas desde las cuales atisbar los peligros del mar. El año 1349 es frenético en Mallorca, ya que ha de prepararse para la arribada de la flota de Jaime III, por lo que se nombró a Domingo Saperata atalayero de Trefalempa.¹¹

A finales de siglo persiste la misma tónica, y en la venta de la imposición¹² de las embarcaciones del año 1390 se siguen citando como «les puntes de Traffalenpa ho de Cabacorb». El bando pregonado el viernes 18 de junio de 1395 sobre medidas de seguridad marítima, por petición expresa de los Jurados de la ciudad, especifica que los pescadores no pueden sobrepasar «les puntes del Cap Blanch ne

peniat per los peus; e que-ls catius meteys, lo degen escorxar et rosegar, e mentre qu-el rocegaran, que sien assotats. Et si batiat hi haura, que perda lo peu; e el catiu qui sera escorxat, que sia esmenat a aquell de qui sera, a cominal extimació per aquells qui hauran catius. Et aquells qui-ls pendran en mar fugen, hagen dins les puntes de Cabo Corp e de Trafalempa .C. solidos. Et si seran preses en mar deliure, hagen per cascun catiu .X. libras de guardon».

10. ARM. RP-3041, fol. 47v: «Item, pagaren per ma del dit Corral Scorba per les messions que foren fetes en armament de .IIII. leyns armatz que s'armaren en lo dit ayn per noues de mals leyns, e los quals anaren en Cabrera, dels quals fo capità en G. Sauerdera, so es assaber, en paga dels homens anans en los ditz leyns e en compra de bescuyt e de vianda e en moltes altres messions fetes per los ditz leyns, segons que en lo dit libre largament es contengut..... .LXXXXV. libras, .XIII. sous, .VI. Dels quals pagaren per la meytat pertanyent al senyor rey..... .XXXXVII. libras, .XVI. sous, .VIII. diners».

11. ADM. GF-4, fol. 31r.

12. ARM. Códice n.º 29, fol. 112v.

de Tramfalempa en alguna manera». Además, han de regresar cada noche a puerto con sus barcas y enseres para presentarse ante el cambista Arnau de Guita o el botero Geráu Tonella, encargados expresamente por las autoridades del cumplimiento del bando.¹³

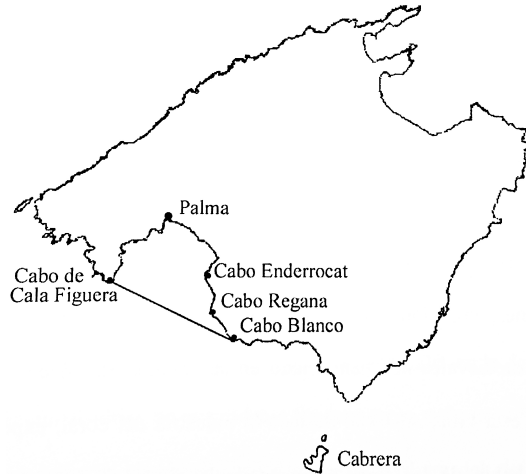


FIGURA 1. Límite fiscal y jurisdiccional del puerto de Palma.
Elaboración propia.

1.2. PUERTOS Y TENEDEROS DE LA BAHÍA PALMESANA

La propia configuración de la bahía de Palma permitía la presencia de múltiples fondeaderos aptos para acoger las naves medievales. Si al este de la ciudad la existencia de la amplia playa del Arenal y los acantilados entre Cabo Enderrocat y Cabo Blanco limitaban las posibilidades portuarias a la bocana de la antigua albufera o las pequeñas calas cercanas a la ciudad, en la zona oeste los tenederos se multiplicaban. Más allá de Portopí, la documentación desvela buques con destino a Palma que por diversas circunstancias fondeaban en Cala Mayor, Illetas, la Porrassa e incluso en Cala Figuera.

13. ARM. AH.-420, fol. 43r: «...que negun pescador de qualseuol ley, condicio o stament sia, no gos pescar les puntes del Cap Blanch ne de Tramfalempa en alguna manera e que tots vespres degen ab lurs barques e lauts esser tornats en la ciutat...».