

SOBRE EL TRAFICO COSTERO DE MERCANCIAS ENTRE LAS VILLAS FORANEAS Y LA CIUDAD DE MALLORCA EN LA EDAD MEDIA

Pablo Cateura Bennasser

La red viaria de la isla, heredada de los musulmanes, no tardó en mostrarse claramente inadecuada ante el avance y reordenación del poblamiento cristiano en la parte foránea —la conocida bula de Inocencio IV registra, ya en 1248, 27 parroquias rurales— y el consecuente incremento de su peso dentro del concierto económico isleño.¹

La planificación económica emprendida por Jaime II en la segunda fase de su reinado,

eficaz en tantos aspectos, se muestra sin embargo altamente insatisfactoria cuando, dentro del contexto de las medidas encaminadas a promover la socioeconomía foránea, contempla la reforma y financiación de la red de caminos; se pretende financiar una mínima infraestructura viaria en base a fomentar los legados para dicha empresa y a apropiarse de los caudales privados consignados sin pormenorizar, en los testamentos, a obras de carácter social².

(1) Al existir evidentemente una relación directa entre el tipo de poblamiento y la vertebración viaria parece conveniente referirse a las tesis que contemplan el primer extremo apuntado. G. ROSSELLO BORDOY (*L'islam a les illes Balears*, Palma de Mallorca, Ed. Daedalus, 1968, pág. 126) señala la continuidad del hábitat disperso hasta la época musulmana, al decir **finalment hem de tractar el dispers habitat rural... Els darrers anys, s'ha aclarit que l'home illenc, l'indígena talaiòtic, primer romanitzat, cristià després i musulmà mes tard, va seguir aferrat a la seva terra, als seus antics paratges il·locs de població**. A. SANTAMA—RIA (*El reino privativo de Mallorca*, en "Historia de Mallorca" coordinada por J. Mascaró Pasarius, II, 1970, pág. 106) sostiene la existencia, en la época musulmana, de agrupamientos de población de cierta entidad: la interpretación generalizada de que en la época musulmana el hábitat rural —quizá con la problemática excepción de Inca— la conformaban predios dispersos... sin que se dieran núcleos de población agrupada de cierta entidad es discutible. Inca era una villa. Y hay datos sobre transferencias de casas no aisladas sino integradas en calles referentes a Pollensa, Sineu, Sóller, Manacor, Felanitx, Artá y Lluçmajor. La relación de villas, en los años inmediatamente posteriores a la conquista es ampliable, por lo menos, además a Esporlas en 1231 (L. PEREZ: *Corpus documental balear (I) Reinado de Jaime I*, en "Fontes rerum Balearium" I, Palma de Mallorca, 1977, págs. 105-106, Doc. n.º 94), Valldemosa en igual fecha (L. PEREZ Opus cit., págs. 91-92, Doc. n.º 81), Buñola en 1235 (E. de K. AGUILLO en *Cartulario del primer obispo de Mallorca*, "BSAL" XIV, 1912 - 1913, pág. 275) y Petra en 1237 (P.A. PEÑA en "BSAL" II, 1887 - 1888, pág. 132); en todo caso, la red viaria que vinculaba estas agrupaciones con la ciudad y entre sí resultaba insuficiente e inadecuada ante la creciente importancia económica que adquiere la parte foránea en el mismo siglo de la conquista.

(2) A. RIERA (*Mallorca 1298 - 1311, un ejemplo de planificación económica en la época de plena expansión*, en "Estudios Históricos y documentos de los Archivos de Protocolos", V, Barcelona 1977, pág. 26) analiza sucintamente pero con rigor el tímido proyecto de reordenación y financiación viaria emprendida por Jaime II como complemento indispensable de la planificación económica iniciada en 1298. Aunque el carácter de las medidas arbitradas es cuando menos singular, cabe apuntar que quizás las mismas no estuvieran en total desacuerdo con cierto ambiente favorable entre los sectores más conscientes de la problemática viaria. Ello viene al caso porque en el testamento, efectuado en 1283, por el sollerense Bonaventura Vedell se consigna, entre otras, un legado de 6 dineros para el camino de Soyiler (Arch. part. de F. Soberats, Palma de Mallorca, Perg. n.º 1) y si bien el caso de esta villa resulta excepcional en cuanto al aislamiento resultante de su situación geográfica, lo que determinaría una mayor concienciación de sus moradores sobre la necesidad de las comunicaciones, ello no descarta que una cata más profunda en la documentación pudiera hacer extensivo a otras villas el extremo apuntado.

En 1371 vuelve a replantearse la problemática de las comunicaciones de las villas con la ciudad, pero las circunstancias económicas que concurren en esta época —la Universidad se encontraba al borde de la bancarrota— imponen una nueva moratoria a los proyectos de adecuación de la infraestructura viaria a las exigencias de la circulación de mercancías y personas³.

La depresión económica que padece la isla desde fines del siglo XIV y las tensiones que caracterizan el siglo siguiente impiden la resolución de la problemática viaria a la par que la inseguridad creciente de las vías de comunicación amenaza con desalentar la circulación:

— En 1371, Pedro IV autoriza a los compradores de los derechos y rentas reales a llevar espadas y otras armas prohibidas⁴.

— En 1380, el gobernador de Mallorca, Francisco Sagarriga comunica a los bailes foráneos que los jurados de la ciudad han elaborado algunas ordenanzas sobre la vigilancia de los caminos, ordenándoles su publicación y observancia⁵.

— La vigilancia de los esclavos, la represión del vagabundaje y de los atentados contra la propiedad privada menudean en la documentación finisecular y de la primera mitad del Cuatrocientos⁶.

En este contexto y como complemento de las comunicaciones interiores, aparece el tráfico costero de mercancías entre las villas que poseen términos municipales lindantes con el

litoral y la Ciudad. Este tráfico de cabotaje se muestra como práctica común en la documentación de los siglos XIV y XV:

— En 1358, los patrones de barca Juan Pere, Bartolomé Bassó y Ramón Alamban obtienen licencia del gobernador para transportar un total de 680 cuarteras de grano desde Felanitx a la Ciudad⁷.

— En 1391, Francisco Sagarriga se dirige, en carta circular, a los bailes foráneos para ordenarles que no pongan obstáculos a Domingo Gil, patrón de barca, quien acostumbra a transportar forment e ordi de las villas a la Ciudad⁸.

— A fines de este mismo siglo los patrones Guillermo Gili, Mateo Reixach y Bernardo Benet cuidan del transporte de granos desde Artá a la Ciudad⁹.

La vía marítima era utilizada también para la comunicación entre las villas foráneas. Alcudia, frecuentemente deficitaria en granos, acudía normalmente a Artá en demanda de trigo. En 1386, los jurados de esta última autorizan al patrón de San Feliu de Guixols, Pedro Narbona, para cargar 350 cuarteras de grano con destino a Sóller¹⁰.

Las barcas de ribera constituyen elementos indispensables en el transporte, del que a continuación damos algunas muestras, de materiales de construcción y de índole diversa:

— En 1311, es embarcado en Artá un cargamento de madera destinada a la construcción de galeras en la Ciudad¹¹.

(3) Pedro IV ordena al gobernador de Mallorca que, habida cuenta que "aliqua ex itineribus quibus itur a Civitate predicta ad aliquas parroquias forenses recto non procedunt tramite nec directe sunt" cuide de que los mismos sean reformados con los fondos que aporte la Ciudad y los particulares interesados en la reforma, arbitrando también un sistema de compensaciones a los afectados por las expropiaciones. (ARM, Códice Rosselló Vell, fol. 310 v. y Rosselló Nou, fol. 266 v.). Testifica la situación deplorable de algunos caminos de la isla, la ordenanza que dirige en 1395 Berenguer de Montagut a los bailes de Calviá y Andratx, con motivo de la próxima visita de la reina Violante, mandándoles que reparen los caminos que les indicará el portero de la reina *per los quals la dita senyora, Deus violent, enten passar e anar* (M. BONET en "BSAL" VIII, 1899 - 1900, pág. 94).

(4) ARM., Libre d'En Abelló, fol. 9 v. y Libre de Franqueses, fol. 319 v.

(5) ARM, Lletres Comunes, 44 (1380), fol. 392 v.

(6) Las cuestiones mencionadas remiten en gran parte a la problemática representada por la esclavitud. La oposición de los esclavos no solía revestir el carácter de violencia política, excepción hecha de la conocida conspiración de 1374, sino el de oposición individualizada —los asesinatos, envenenamientos, y delitos sexuales jalonan, a modo de crónica negra, la vida cotidiana de esta época— y el de las fugas en grupos generalmente reducidos. En este último caso, la forma habitual consistía en huir al campo y, en tanto no podían conseguir alguna embarcación en el litoral, mantenerse con el producto de los robos y asaltos. A título de ejemplo cabe consignar la fuga de 18 a 20 esclavos en 1416 (ARM, Lletres Comunes, T. 94, fol. 57 v.) y la de otros 10 en 1423 (Id Id, T. 99, fol. 47 v.).

(7) R, ROSSELLO: *Història de Campos*, I (Campos, 1977), pág. 133.

(8) ARM, L.C. T. 61, fol. 93 v.

(9) R. LLITERAS: *Artá en el siglo XIV* (Palma de Mallorca, 1972), pág. 180.

(10) R. LLITERAS, Opus cit., pág. 181.

(11) A. PONS PASTOR: *Història de Mallorca* (Palma de Mallorca, 1970) V, pág. 46.

-- En 1337, la Procuración Real consigna el pago del flete de una barca de ribera, propiedad del barquer Pedro Donat, que transportó víveres desde la Ciudad a la Palomera de Andraitx donde se encontraba la escuadra de Jaime III 12.

-- En 1344 se requieren los servicios de varias barcas para transportar dos de los tres ingenios de guerra, que el año anterior habían sido emplazados en la Ciudad para reforzar su capacidad defensiva frente a las tropas de Pedro IV de Aragón, desde aquella a Portopí 13.

--- En 1347, a tenor de los capítulos acordados por los jurados y el gobernador para la construcción del muelle de la Ciudad, se dispone que las barcas de ribera deben admitir un cupo porcentual de materiales de construcción para las obras de dicho muelle 14.

Aunque los datos aportados no permiten evaluar la intensidad de este tráfico marítimo, merecen sin embargo retener nuestra atención como piezas sueltas de un sistema de transportes que, presumiblemente, gozó de una amplia difusión en la época, si bien el incremento de la piratería, notable desde la segunda mitad del siglo XIV, y la estricta normativa que, a raíz de las ordenanzas dictadas para obviar las fugas de esclavos, pesa sobre todo tipo de embarcaciones, debió afectar al tráfico de cabotaje en una cuantía que, aunque desconocida por nosotros, cabe estimar cuando menos de importante. Cabe preguntarse, no obs-

tante, sobre el efecto práctico de las mentadas ordenanzas cuya efectividad dependía, como en cualquier otro caso, no tanto del mero hecho de imponerlas como de la capacidad por hacerlas observar 15, 15'

La descarga de materiales pesados que amenazaba con deteriorar el muelle de la Ciudad así como embarazar el mismo y su ribera, aconsejó su reglamentación:

-- Una ordenanza de Francisco Sagarriga prescribe que las cargas de hierro, cobre, plomo, madera y leña, y botas llenas o vacías sólo pueden estar depositadas en el moll nou durante un día 16.

-- En 1401, el lugarteniente Juan de Montbou hace pregonar un bando del mostassaf de la Ciudad prohibiendo la descarga de leña en la ribera del muelle, debiéndolo efectuar en la plaza de santa Catalina extramuros 17.

-- En 1459 el Consell General insiste en la prohibición de depositar leña y piedras en el muelle, pues *destroexen e desfan aquell*, autorizando solamente la descarga de los mentados materiales consignados a obras de la Universidad y del Colegio de la Mercadería 18.

-- En los capítulos del *lenyader e de podadors*, que regulan su actividad profesional, se prohíbe que la leña que se transporte en *Ciutat per mar* se evacúe en la ribera del muelle, debiendo descargarla en la precitada plaza de santa Catalina, donde podrá ser expuesta, para su venta al público, por espacio de diez días 19.

(12) J. VICH y J. MUNTANER: *Documenta regni Maioricarum (1229 - 1349)*, (Palma de Mallorca, 1945), Doc. nº 163, págs. 168 - 169.

(13) F. SEVILLANO y J. POU: *Historia del puerto de Palma de Mallorca* (Palma de Mallorca, 1974), pág. 427, nota 164.

(14) A. PONS PASTOR, *Opus cit.* VII (1972), pág. 16

(15) F. SEVILLANO COLOM (*Demografía y esclavos del siglo XV en Mallorca*, en "BSAL" XXXIV, 1973, págs. 194-195) publicó una ordenanza (1354) del lugarteniente de gobernador sobre la policía de esclavos. En 1370, el gobernador Olfo de Prócida dictó una nueva ordenanza, ahora conteniendo 29 capítulos, sobre la vigilancia de los mismos y las precauciones para evitar su fuga (Cód. Rosselló Vell, fol. 362). Las ordenanzas de 1387, 1392, 1395, 1399, 1400 y 1408 sobre la vigilancia del puerto y muelle de la ciudad, fueron publicadas por el mismo autor (*Historia del puerto de Palma de Mallorca*, notas. 141-146, págs. 409-422), aunque la ordenanza de 1392 había ya sido publicada anteriormente por Pere Antoni Sancho bajo el título *Capítols per les naus* en "BSAL" XIII (1910 - 1911), págs. 262-264. La escasa vigilancia del litoral foráneo y, las, a menudo, nulas precauciones tomadas por los patrones de barca, facilitaban las fugas de esclavos; de ahí la ordenanza de Francisco Sagarriga (1385) dirigida al baile de Artá señalándole los lugares donde dichos patrones debían custodiar el aparejo y demás elementos necesarios para la navegación (L. LLITERAS, *Opus cit.*, pág. 181) y el mandato de Pelayo Unís (1417) quien ante las quejas presentadas por los propietarios de esclavos, ordena a los bailes foráneos que cuiden de que los patrones de embarcaciones tomen las medidas precautorias obligadas para evitar que les sean robadas por esclavos fugitivos. (ARM, LC, 94, fols. 81 v. 82).

(16) A. PONS: *Llibre del Mostassaff de Mallorca* ("CSIC", Palma de Mallorca, 1949) pág. 134.

(17) A. PONS, *Op. cit.*, pág. 251. F. SEVILLANO COLOM también lo publica en *Historia del puerto de Palma de Mallorca*, nota 111, pág. 397.

(18) F. SEVILLANO *Opus cit.*, nota 89, pág. 388.

(19) A. PONS PASTOR, *Opus cit.*, págs. 77-78.

— En 1479, Blanes de Berenguer, a ruegos de los jurados, reitera la prohibición de descargar piedras en el muelle, lo que indicaría la escasa observancia de las disposiciones anteriores, repetidamente conculcadas por los mercaderes y patrones con la benevolencia de los funcionarios del puerto ²⁰.

La coyuntura económica por la que atraviesa el reino desde la segunda mitad del siglo XIV y los altos costos que suponía la reforma

y mantenimiento de una infraestructura viaria adecuada actúan como agentes decisivos que explican la irresolución de la problemática de las comunicaciones interiores de Mallorca durante el Medievo, de ahí que el tráfico costero, surgido espontáneamente al amparo de los presupuestos apuntados, se constituya en fórmula complementaria destinada a cubrir un cierto tipo de necesidades.

(20) F. SEVILLANO, *Opus cit.*, pág. 389, nota 93.

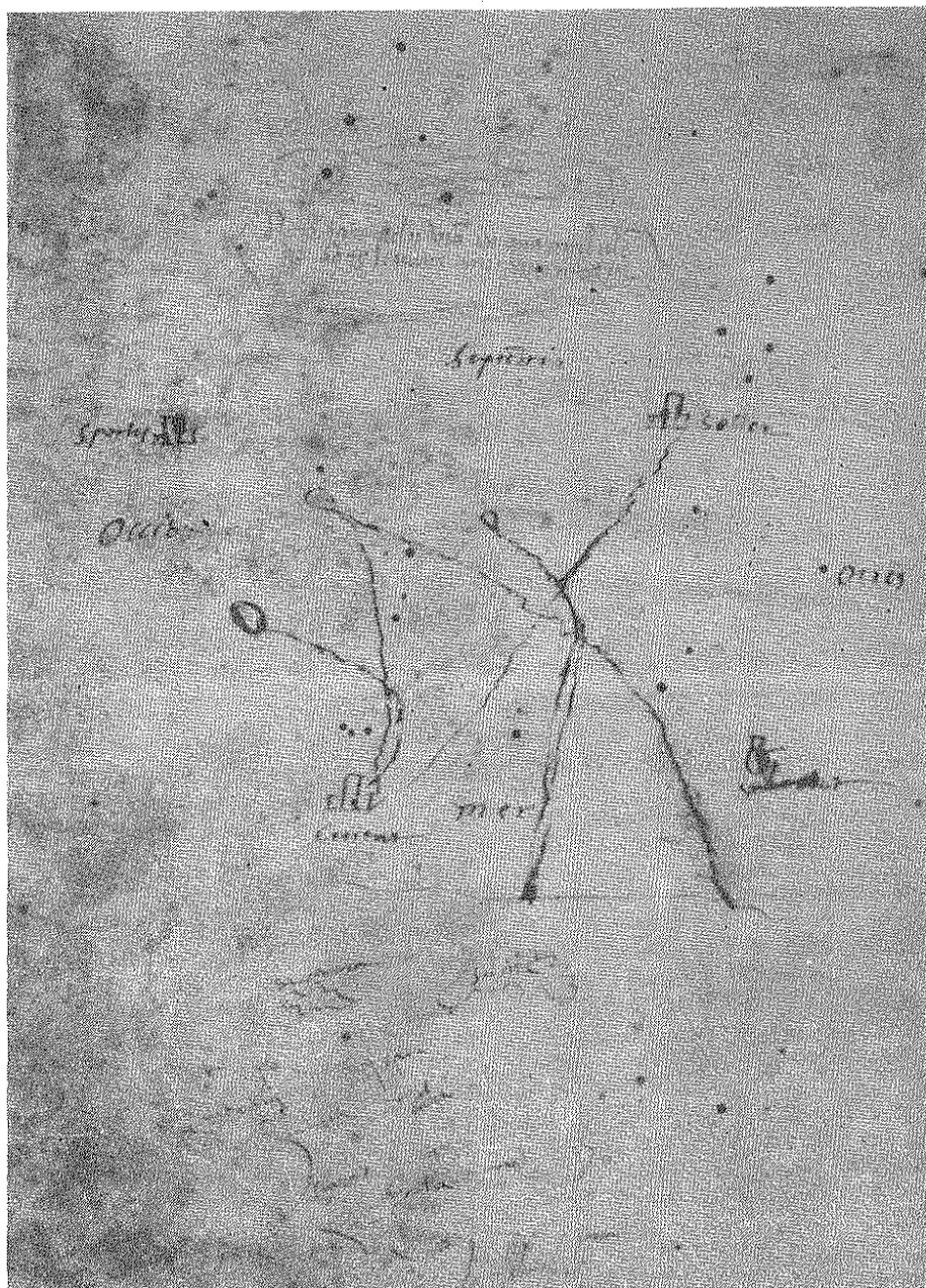


Gráfico manuscrito del siglo XV en el que se señala el camino que comunicaba la Ciudad con la villa de Sóller así como algunos cursos de agua que desembocan en la capital y sus cercanías (Archivo del Reino de Mallorca, Llibre del Repartiment, Cód. 18).

