

LA FRONTERA MEDITERRÁNEA DE CASTILLA: NÚCLEOS Y ACTIVIDADES EN EL LITORAL MURCIANO (ss. XIII-XV)

MARÍA MARTÍNEZ

Introducción

“Las ciudades portuarias en el proceso de desarrollo económico italiano y español entre la Edad Media y la Edad Moderna (1400-1600)” es el título del Seminario internacional que, coordinado por el Prof. Iradiel, se ha celebrado recientemente en Valencia, y en el que expuse este trabajo. Se trata de un tema acerca del cual el Área de Historia medieval de la Universidad de Valencia ha concitado en varias ocasiones su interés y actualización desde distintas perspectivas y matices, tal como confirman, entre otros estudios monográficos, algunos números de la Revista d’Historia Medieval. Tanto desde la perspectiva de la Historia como de la Arqueología, el poblamiento del litoral, sus ciudades y puertos, siguen siendo objeto de atención; así, recientemente, la revista *Castrum* ha dedicado su contenido a este tema. La propuesta que ahora se hace es la reconstrucción histórica de ciudades portuarias, cualesquiera que sean sus fundamentos o los objetivos a tratar.

Han sido muchas las cuestiones relevantes que la historiografía desde mediados del pasado siglo ha ido estableciendo acerca de las ciudades en general. En 1990, M. Asenjo exponía algunas de las cuestiones y problemas abordados por la historiografía castellana acerca del poblamiento urbano en la Edad Media. No siempre el interés por las ciudades como objeto histórico y su evolución ha posibilitado la convergencia de un análisis global, integrador de sus espacios físicos, sociales, económicos y mentales. Más recientemente, Iradiel, al soslayo de una revisión historiográfica, reflexionaba acerca de las relaciones entre sistema urbano y sistema económico y de las jerarquías entre las ciudades como base de integraciones territoriales y regionales. Porque no se puede obviar que la ciudad formó parte de un territorio, y antes hay que comprender cómo se estableció la articulación del espacio urbano en el más amplio espacio geopolítico, administrativo y económico donde los poderes públicos y privados lo encuadraron. Incluso, concretando aún más, es posible igualmente, dentro de las variantes tipológicas de ciudades o de sus



diversos niveles de análisis, percibir un tratamiento diferenciador (que defina su papel dentro del sistema, o subsistema, urbano y económico) para aquellas ciudades que, formando parte de una misma área cultural y geográfica (o política y comercial), tuvieron en común su situación marítima y sus funciones portuarias, entre otras.

Pese a las especificidades urbanas no es posible desconectar las actividades de las poblaciones, puntos defensivos, ciudades costeras y portuarias o “puertos sin ciudades” de la organización del conjunto territorial (reino, comarca, alfoz) que abren al mar. El caso del litoral murciano es el que ahora me propongo tratar. Y no subrayo el término ciudades, con la salvedad de la ciudad y puerto de Cartagena por su función económica, porque la costa se caracterizó por la despoblación generalizada y la erección de pequeños enclaves fortificados, a modo de cortijos reforzados con torreones y torres vigía en torno a los cuales se explotaban los recursos de la zona (agua, sal, pastos, pesca, recolección de esparto, minas, etc.). Pese a la decadencia urbanística de la Cartagena cristiana ésta siempre mantuvo el rango de ciudad. Las formas de nombrar las poblaciones deben tenerse en cuenta también en los criterios definitorios de lo urbano. La evolución histórica conlleva cambios en el concepto y su adaptación a las nuevas realidades estructurales.

Las condiciones históricas del bajomedievo murciano no fueron propicias a un desarrollo poblacional significativo en su conjunto, con grandes contrastes y muy vaciado en la costa, donde la desurbanización se acentúa, si bien resulta innegable el papel dinamizador que aquélla tuvo sobre la economía del reino (parcialmente resaltado frente al peligro del corsarismo). Quisiera subrayar que si en términos cuantitativos los escasos, reducidos e inestables espacios habitados del litoral se caracterizaron por la fragilidad demográfica, cualitativa y paralelamente son destacables porque en ellos se potenciaron diversas actividades comerciales, militares, pesqueras, salineras, ganaderas, agrícolas y mineras que, hacia finales de la Edad Media, diversificaban la economía ribereña. Esta franja mediterránea surestina estuvo articulada en el marco de un espacio político que, pese a su fragmentación jurisdiccional entre el realengo y el señorío, gravitó en torno a la centralidad (en el sentido de dominio y jerarquía y no en el estricto de centro que explique a partir de ella la urbanización regional) impuesta por la capitalidad del reino: Murcia. El fenómeno fronterizo, opina Menjot, acentuó el “papel capital de Murcia en un sistema urbano de estructura lineal conforme al relieve y a la orografía”, porque además la ciudad de Murcia era también el centro del bajo valle del Segura, donde se concentraba casi la mitad del total de la población del reino, y utilizó a Cartagena como su apéndice portuario más directo.

Por otra parte, resulta descorazonador que en una obra de conjunto sobre las ciudades portuarias en el Mediterráneo, en la sección dedicada a la cuenca del Mediterráneo Occidental no se contemple a Cartagena ni tan siquiera su actividad militar o su limitada acción portuaria, empero su declive tras la etapa romana, bizantino-visigoda y parte de la musulmana y castellana. Si la importancia de Cartagena no tuvo parangón con la de otras ciudades portuarias del Mediterráneo hispano (Barcelona, Valencia y Málaga) no por ello deja de ser representativa. Pues



aunque su integración en el sistema mediterráneo se fije tardíamente, no queda ausente de los procesos integradores que, con diferentes ritmos y escalas, operaron en su cuenca occidental. La bibliografía que se selecciona y relaciona al final de esta síntesis ha permitido establecer (desde un enfoque integrador) las secuencias históricas de Cartagena y otros núcleos costeros, así como las funciones y actividades existentes en la frontera mediterránea de Castilla desde mediados del siglo XIII hasta principios del siglo XVI. La propuesta se centra esencialmente en la función plural desempeñada por Cartagena durante los siglos bajomedievales (con una breve incorporación de los precedentes geohistóricos), y asimismo (aunque haya notorio desequilibrio) en la zona sur del litoral, entorno a las riberas de Mazarrón y Águilas, cuyo desarrollo económico, demográfico y urbanístico fueron más tardíos al integrarse en el marco de la explotación ribereña.

Téngase en cuenta que el litoral murciano, pese a la escasez de llanuras y a lo abrupto de su costa, se convertirá en el polo de atracción fundamental de la incorporación de la taifa murciana a Castilla, porque con dicha integración la Corona se abría directamente al Mediterráneo, hasta entonces dominio aragonés. El valor estratégico del reino en general (objetivo de los repartos que desde el siglo XII efectuaron Castilla y Aragón) y de la proyección mediterránea de la Corona castellana en particular reafirman el papel de los centros portuarios de Cartagena y Alicante (que pasaría a la Corona catalano-aragonesa tras la última partición del reino en Torrellas-Elche en 1304-05).

En el tránsito a la Edad Media el Mediterráneo mantuvo su prosperidad, basada en intercambios de corto y largo recorrido, porque ni las guerras hispano-francesas ni los descubrimientos eliminaron la primacía mercantil de Italia ni desplazaron los grandes circuitos comerciales: faltaba más de un siglo para la hegemonía del eje Atlántico. En el Mediterráneo occidental los genoveses y florentinos encontraron en la Península Ibérica su centro de operaciones mercantiles y financieras. En Murcia, la presencia genovesa reactivó el puerto de Cartagena y dio salida a la producción regional, lo que posibilitó a finales del siglo XV la vinculación de la economía murciana a un sistema unitario de economía mediterránea o "sistema Europa" (que funcionaba con reglas jurídico-mercantiles comunes pese a la diversidad regional).

1. El reino de Murcia: frontera y puerta del Mediterráneo castellano bajomedieval

Desde que a mediados del siglo XIII el antiguo reino musulmán de Murcia fuese incorporado a la Corona de Castilla una serie de profundas transformaciones (y rupturas) comenzaban a gestarse y caracterizarían la etapa bajomedieval del reino. Se iniciaba la nueva historia de un reino de fronteras, limitado al norte por la frontera aragonesa, al sur la frontera musulmana de Granada y al este la frontera natural del Mediterráneo, a la que por el interior se le sumaba la conflictiva frontera del señorío/marquesado de Villena. Fronteras políticas, religioso-culturales y geográficas con unas funciones en sí mismas caracterizadoras. El reino de Murcia, entre Aragón, Granada y el Mediterráneo, superaba los actuales 11.317 Km²s., pues comprendía además otras poblaciones hoy pertenecientes a Castilla-La Mancha,



Alicante y Almería, y estuvo salpicado por pequeñas ciudades, villas y enclaves fortificados en gran parte subordinados a la ciudad dominante, erigida en capital y dominadora del conjunto, tanto poblacional como económicamente.

Además de la centralización impuesta en torno a la capital, otros rasgos se desprenden, tales como el relativo distanciamiento existente entre las poblaciones y los grandes espacios deshabitados que entre ellas se intercalaron. Primaron pequeños núcleos fortificados o villas y ciudades muy por debajo de las cifras de superficie y población existentes para la capital (41 Has. a mediados del siglo XIII para una población entre 8.000 y 10.000 habitantes en el siglo XV). En 1530, pese a la recuperación, la red jerárquica se mantenía del siguiente modo: A la cabeza Murcia (2.595 vecinos) y en la cola Cartagena (505 vecinos). En el intermedio, Lorca (1.396), y Albacete (1.059), seguidas de algunas de las villas santiaguistas (Caravaca, Mula, Yeste, Cehegín, Beas, Moratalla) y del Marquesado (Chinchilla, Villena, Almansa y Hellín) con cifras entre los 500 y 800 vecinos. La hegemonía de la capital se relativizaba algo en el siglo XVI con algunos núcleos de tipo medio, aunque prevalecían los pequeños centros.

El impacto de la condición fronteriza, en este caso triple, ha sido evaluado con carácter negativo para el desarrollo regional, y en el caso de la frontera marítima su hostilidad repercutió en la red de poblamiento y en la prácticamente inexistente urbanización de la costa, al igual que la frontera de Granada influyó en el tipo de sociedad y mentalidad imperantes, en el hábitat concentrado de sus ciudades y villas y en la condición fortificada del conjunto del poblamiento, cualesquiera fuese su categoría. Con ser cierto dicho carácter restrictivo no puede olvidarse que la dinamización de la socioeconomía urbana del reino se generó a través del Mediterráneo: por el mar vinieron hombres, ideas, mercancías, leyes, artes y técnicas y nuevas formas de asumir las actividades y obtener beneficios. El Mediterráneo murciano possibilitó, aun a pequeña escala, la apertura de la región y la movilidad de sus gentes, el acceso a productos foráneos, el dinamismo empresarial, el incipiente capitalismo y el poco cosmopolitismo que en ella se encontraba.

Condicionamientos geográficos e históricos deben valorarse para entender algunas claves de las ciudades portuarias. En este caso, el litoral murciano estuvo configurado por dos unidades topográficas: la cordillera y la depresión. La primera formada por algunas sierras precosteras (entre 900 y 400 mts. de altitud) de las que se desgajan otras que terminan en la costa, formando sus cabos, puntas e islas. La segunda constituida por el Campo de Cartagena-Mar Menor (la única planicie litoral con entidad, surcada por ramblas y con algunos cabezos). Cartagena, erigida en el puerto de Murcia, conectaba el transpaís con el exterior a través de los relaciones comerciales y por el denominado Camino de Cartagena se unía a Murcia para proseguir la ruta hacia Toledo. Será esta ruta marítimo-terrestre, dominada por los italianos (especialmente genoveses), por donde se sacaban las materias primas agropecuarias y se introducían diversos productos manufacturados. Ruta que enlazaba con el comercio de larga distancia, yuxtapuesto al interregional, jalonado además en torno a los caminos de Murcia-Valencia y Murcia-Granada. También el



puerto de Cartagena será utilizado como centro militar (caso de la salida de víveres y hombres para las campañas europeas de los Reyes Católicos), o vía de salida para judíos y musulmanes tras los respectivos decretos de expulsión.

A mucha menor escala, y pese a su tardía y relativa significancia, los puertos naturales de Mazarrón y Águilas reunieron en su entorno una serie de actividades que han quedado documentadas para finales de la Edad Media. La concentración de algunas funciones socioeconómicas en la franja costera contrarrestó en alguna medida la gran despoblación de la zona y la casi inexistencia de su red urbana, porque no se excluyó el aprovechamiento económico pese al riesgo y el peligro que emergían del mar y de las actividades corsarias de sus hombres.

Perdido el control sobre el puerto de Alicante a principios del siglo XIV, las posibilidades navales y comerciales se redujeron para la Corona castellana, quedando proyectadas y concentradas en Cartagena. Sin embargo, pese a los intentos alfonsíes (los “fechos allend del mar”) su puerto no conseguiría el despegue pretendido hasta el siglo XV. La fachada litoral del reino comprendía el espacio que, de norte a sur, quedaba enmarcado por la actual Torre de la Horadada y las proximidades de Vera, con un punto clave centrado en el puerto de Cartagena, surcado en su recorrido por islas, calas, abrigos, fondeaderos y pequeños puertos (San Pedro del Pinatar, Los Alcázares, Mazarrón y Águilas). En total unos 170 Kms. de costa, aproximadamente, con la originalidad de la albufera del Mar Menor (La Manga). Sin duda, la indefensión e inestabilidad producidas por las actividades piráticas de corsarios aragoneses, granadinos y norteafricanos condicionaron el poblamiento y la actividad económica de este sector que, además de despoblado, tuvo dificultades de comunicación con el interior debido al estado de los caminos que llegaban a Cartagena y Mazarrón. Asimismo, las características de la fachada marítima impidieron la comunicación a lo largo del litoral, fragmentado ante la imposibilidad de acometer una infraestructura viaria que uniese por la costa los puertos murcianos y que tampoco era necesaria dada la inexistencia de núcleos de población estables y de cierta consideración, a excepción de Cartagena.

Cartagena, la única ciudad portuaria del reino en el tránsito a la Edad Moderna, famosa por su puerto y fuerte castillo según dijera el cronista Alonso de Palencia, estuvo gestionada por el concejo y la autoridad de los alcaides de su fortaleza (actual castillo de la Concepción), quienes la definían a principios del siglo XVI como “llave y puerta del reino de Murcia y aun del de Toledo”. Cartagena volvía a mirar hacia el mar, incluso hacia ultramar.

2. Ciudades y núcleos portuarios del litoral

Es conocido que la proyección mediterránea del reino fue uno de los objetivos de los pactos que desde el siglo XII suscribieron Aragón y Castilla. La única población del litoral con categoría de ciudad fue Cartagena, convertida en un reducido núcleo fortificado y con escaso poblamiento estable. Cambios morfológicos y funcionales dividen su historia medieval. En torno a esta ciudad portuaria se integraría la economía de un importante sector territorial directamente conectado



con la capital. La zona sur de la costa obtendrá en las postrimerías del medievo un incipiente desarrollo poblacional circunscrito a los puertos de Mazarrón y Águilas. Ciudad portuaria y puertos sin ciudades que se erigen como “piedras vivas” de la frontera mediterránea de Castilla.

a. La ciudad y el puerto de Cartagena en la Edad Media

A lo largo de 8 siglos, contrastados por la integración de la ciudad y puerto de Cartagena en dos áreas culturales distintas (la musulmana y la cristiana), emergen los rasgos que se desprenden de la fragmentada información histórica y arqueológica recopiladas para la evolución de su historia medieval. En la actualidad, frente a una recuperación del antiguo esplendor de la Carthago Nova romana (focalizada en el teatro) apenas si se ha invertido en excavaciones que posibiliten acceder a un mayor conocimiento de su pasado medieval.

La Cartagena islámica

Durante el largo eclipse post-romano la Carthago Nova augustea que había encerrado entre sus murallas cinco colinas redujo sus estructuras urbanísticas. El nuevo perímetro murado conformaba un recinto alargado de unos 380x140 metros (unas 5,34 Has) situado al lado del puerto, entre el cerro del Molinete y el monte de la Concepción. Es significativa la ausencia de Cartagena en el Pacto de Tudmir, que fue destruida por los visigodos o abandonada antes de la conquista islámica, a excepción quizás del cerro donde luego se construyó el castillo. Durante la etapa islámica el poblamiento se concentró en el sector más elevado del Castillo de la Concepción, donde se conservan los restos de un paramento defensivo. La lenta recuperación comenzaba en el siglo X y se la relaciona con la reactivación portuaria y la explotación minera que cita al-Udri. Madina Qartayanna alargaría su rehabilitación portuaria y urbana hasta la primera mitad del siglo XIII, como demuestran las viviendas de un arrabal en la ladera suroeste del Castillo, el basurero de cerámicas de los siglos XI-XIII y los solares colindantes al cementerio islámico.

El puerto de la madina se había erigido poco antes de la conquista castellana en uno de los más importantes de al-Andalus, donde catalanes e italianos desembarcaban sus mercancías. También eran fluidas las relaciones comerciales con el Norte de África, especialmente con Túnez, que intensificaban su actividad. Al-Idrisi (s. XII) la consideraba, textualmente “la salida al mar de Murcia. Es una ciudad antiquísima. Tiene un puerto donde fondean barcos grandes y pequeños. Cuenta con abundantes productos agrícolas y sus precios son baratos. Tiene una zona agrícola, llamada al-Fundun, que pocas se le igualan en fertilidad de la tierra...”. También el geógrafo musulmán describía la actividad portuaria de Susaña (Águilas): “Es Susaña buen puerto, en cuyas inmediaciones se encuentra una población. De allí al “hisn” (castillo o fortificación) de Águilas hay 12 millas. Águilas es un pequeño enclave fortificado, a orillas del mar. Es puerto de Lorca. Entre estos dos lugares hay tierra adentro 25 millas”.

La despoblación y el languidecimiento de la actividad portuaria será una de las inmediatas consecuencias de la conquista castellana de la taifa hudí de Murcia.



La Cartagena cristiana

Cartagena no aceptó el compromiso de la capitulación ofrecida por Castilla y hubo de ser conquistada por las armas en 1245, con lo que la población musulmana prácticamente desaparecería. Después de Murcia, Cartagena quedaba como la segunda ciudad del reino, que daba nombre a su obispado (aunque la sede radicaría en Murcia desde 1291), no perdiendo a lo largo de su historia el título de ciudad. Alfonso X restauraba en ella la administración episcopal, la dotaba de un amplio alfoz, instituía su gobierno municipal, creaba la Orden de Santa Marfá de España y le concedía fuero y privilegios tendentes a recuperar la actividad poblacional y económica de la ciudad y su puerto. Pero la organización alfonsí fracasó en gran medida.

Desde la conquista el declive fue ininterrumpido: a finales del siglo XIV, concretamente en 1381, el déficit poblacional de Cartagena había tocado fondo con 176 vecinos asentados, que se reducirían todavía más en 1407. Hacia mediados del siglo XV, en 1458, la situación de Cartagena era resumida por el propio concejo: "Sabiendo vosotros, señores, en como esta apartada desta çibdad (se refiere a la capital) e de los otros logares del regno de Castilla, e esta a ribera de la mar, e frontera de los moros de Granada e de Aragon e de Berberia por donde reçiben muchos males e daños, cativaçiones e aun esta en punto de se despoblar por quanto de siete años a esta parte non se ha cogido en ella pan ninguno para provision de los vezinos e moradores della por la gran seca, e de como es llave de toda esta comarca...".

Hacia finales de la centuria y principios de la siguiente (1480-1500) la población había conseguido recuperarse, calculándose en torno a los 280 vecinos en 1480 y a 301 en 1500; pero hasta bien entrado el siglo XVI, en 1530-1531, la ciudad seguía situada a la cola de las poblaciones del reino con 505-600 vecinos aproximadamente. El aspecto de la ciudad mantenía su estado semiderruido, según describiera en 1494 el viajero alemán Jerónimo Munzer: "Hoy medio destruida, por lo cual, la ciudad que antes fue, se ha convertido en villa".

Los factores de crisis fueron, junto a los globales, otros específicos: despoblación acusada por la situación geopolítica, hambrunas, sequías, plagas de langosta, epidemias, inseguridad, etc. Los factores de su lento crecimiento y recuperación fueron, además del natural (cambio de tendencia demográfica en la Corona), eliminación de la frontera de Granada, incorporación de la ciudad a la Corona en 1503 (señorío de los Fajardo desde 1465), la inmigración (estímulos otorgados en 1504 a la repoblación), temporal pacificación de la costa, escasa o nula incidencia de las epidemias de peste en 1507 y 1519, etc.

Si los privilegios concedidos en el siglo XIII no consiguieron mantener a la ciudad en el estadio urbano y mercantil heredado de su etapa anterior, a principios del siglo XVI en un memorial de peticiones realizado a los monarcas se contemplaban las medidas más urgentes para optimizar la repoblación y la economía de la zona. Si bien el proyecto era conseguir que entre 1503 y 1507, o sea en tan sólo cuatro años, se asentasen 2.000 vecinos (desmedido objetivo), las propuestas solicitadas y aceptadas sí contribuyeron al menos a casi duplicar la población de finales



del siglo XV. Las medidas efectuadas para el resurgimiento fueron: exención de alcabalas durante 10 años (desde 1503) a quienes se avencidaran y cultivaran viñas y olivos; reparación del castillo, murallas y torre del homenaje; construcción de una torre en un extremo del puerto a fin de controlar la entrada y salida de las embarcaciones y avisar en caso de peligro; exención de alcabalas para el comercio de grano, permiso para importar pan desde Andalucía, exención del pago de anclaje y almojarifazgo marinos, licencia para comerciar con el norte de África y compromiso de que Cartagena no se otorgaría en señorío.

La existencia de un plano de 1541 permite conocer la estructura urbana de la ciudad con cierto detalle. Muy esquemáticamente, la población de Cartagena durante la Edad Media se concentró en la zona superior del recinto amurallado sobre el cerro de La Concepción, a orillas del mar, pero en la ladera que miraba hacia el interior (el campo), entre el castillo y la iglesia mayor. En la segunda mitad del siglo XV la población se desplazó hacia la plaza del muelle y sus cercanías, y la expansión urbana prosiguió hacia el camino de Murcia (actual calle mayor) originando el arrabal nuevo. Es decir, Junto al primitivo núcleo murado, ladera abajo, el arrabal se comunicaba con los caminos de Murcia y el de San Ginés de la Jara (monasterio objeto de peregrinación). La expansión urbana por este sector se detendrá ante los cerros, las charcas y sobre todo el almarjal. La parte baja de la ciudad, donde debió de estar el muelle, la comprendía el barrio de La Gomera con su propia muralla. Finalmente al este, enfrente del castillo, quedaban las ruinas romanas del anfiteatro y otros edificios, que formaron el paraje conocido como Antigones o Antiguones. Signo del crecimiento urbano fue que aumentó el número de casas a partir de que el concejo entre 1501-1514 concediera solares, se construyeron viviendas fuera de la muralla y se crearon dos nuevos arrabales (el de San Roque o de las Puertas de Murcia y el de San Ginés).

b. El tardío desarrollo del poblamiento estable: Mazarrón y Águilas

La franja meridional costera se focalizaba en torno a dos puertos menores que desde época romana tuvieron funciones comerciales: Mazarrón y Águilas. Este sector del litoral, que se inicia en las estribaciones de Almagrera y termina en Puntas de Calnegre, estuvo amenazado por las depredaciones piráticas y prácticamente despoblado desde la conquista castellana del reino. La despoblación de la marina de Lorca fue una rémora difícil de superar, como prueban los intentos de repoblación que la ciudad proyectó sobre Águilas en el siglo XV y que fueron frustrados por una razzia musulmana procedente de la vecina Vera. Si a ello le sumamos que Mazarrón no comenzó como puerto activo hasta 1463, la actividad portuaria en el litoral del reino se concentraba hasta fechas bastantes tardías exclusivamente en Cartagena. La fortificación de la franja prelitoral (los castillos de Ujéjar, Amir, Tébar y Chuecos) reforzaba el sector costero, la vanguardia de la línea fronteriza con Granada y el camino de la costa hasta Lorca.

Los inicios de la reactivación comercial en las décadas finales del siglo XV estuvieron auspiciados por el proceso de desarrollo económico operado en el reino. Pero también otra causa concreta e inmediata generó la recuperación de este sector



del litoral: la extracción y exportación del alumbre, cuya salida más cercana era por el puerto de Mazarrón, así como la desaparición de la cercana frontera de Granada. El descubrimiento de las minas de alumbre y su extracción originó el asentamiento estable de un pequeño poblado minero denominado “casas de los alumbres”, cuyo desarrollo fue acelerado (en 1565 “Las casas de los Alumbres de Almazarrón” se independizaban de la jurisdicción de Lorca). La explotación de las minas se la reservaron los dos personajes más poderosos del reino, el marqués de Villena y el adelantado. Los mercaderes, como el genovés Baltasar Rey y su familia, fueron arrendadores de las minas en 1485, mientras que Jerónimo Casanova y sus socios genoveses eran denunciados por el marqués de Villena, Diego López Pacheco por el impago del arrendamiento en 1502. Al año siguiente era el burgalés Antonio de Castro quien tenía arrendada la parte del yacimiento del marqués y se negaba a pagar a los almojarifes el gravamen correspondiente a los productos lorquinos con que abastecía las Casas de los Alumbres. Eran pues, simultáneamente, los mercaderes los explotadores de las minas y los proveedores del poblado minero hacia donde transportaban “muchos mantenimientos (sobre todo cereal y vino) e otras cosas para las gentes” asentadas en los alrededores del yacimiento.

La población denominada Akila, Águilas o Las Águilas, fortificada sobre un cerro y con dos excelentes fondeaderos, es mencionada por los autores árabes como hisn al-Akila (Al-Idrisi) y furda o puerto de Lorca (Al-Bakri), y tuvo importancia relativa, a tenor de las fuentes escritas y arqueológicas. Todo parece indicar que el puerto de Águilas mantuvo cierto auge durante el final del periodo islámico, debido al tráfico con los puertos magrebíes y de al-Andalus.

Durante la etapa castellana apenas sigue documentado este núcleo, lo que significaría su mermada función portuaria y la completa desaparición de su poblamiento. Alfonso X cuando delimitaba el obispado de Cartagena cita la “Penna Águila”, es decir, peña o peñasco, sin alusión a la población o al puerto. Los condicionamientos históricos del reino coadyuvaron en la despoblación de este sector de la costa, aún más que en el cartagenero, por su proximidad a las tierras y costas nazaríes. Todavía en 1300 Águilas es mencionada como puerto activo durante la ocupación aragonesa del reino, cayendo a partir de este siglo en una total inactividad. Tan sólo unas pocas noticias se conservan para el siglo XV, como que Juan II se proveía de halcones de caza procedentes de la derruida fortaleza. Su estado de abandono fue secular, y es más, en 1476 Fernando el Católico prohibía al concejo de Lorca reparar las fortalezas de su término, y en concreto la del cerro del Águila, para evitar la privatización señorial. A finales del medievo Águilas no pasaría de ser una pequeña aldea de pescadores y un puerto cuya actividad estuvo vinculada al tráfico a pequeña escala, como la salida de productos de Lorca (grano y cueros). Será en las primeras décadas del siglo XVI cuando se acometa la fortificación de este sector costero con el fin de estabilizar el poblamiento.

3. Funciones económicas del espacio marítimo

Las tierras y campo de Cartagena quedaron en su práctica totalidad convertidos en una amplia llanura abandonada y apropiada para zona de pastizal, donde invernaba



la ganadería trashumante murciana y mesteña. Los buenos pastos y hierbas saladas, la falta de hombres, la movilidad del ganado y los mayores beneficios que reportaba la ganadería hicieron de ella el recurso prioritario del reino. El amplio término municipal del Cartagena, generó la creación del más importante espacio ganadero del reino. Ganaderos turolenses, conquenses, valencianos, albacetenses, andaluces y murcianos llevaban sus cabañas a invernar al “extremo” (final de cañada) de Cartagena, mientras que sus vecinos tuvieron reservada desde 1272 una dehesa concejil. Ésta comprendía una zona baja y húmeda que integraba la huerta de Cartagena, regada por fuentes y ramblas y con tierras de buena calidad para el cultivo y los pastos. Empero, su campo, apenas cultivado, originó a Cartagena dificultades de abastecimiento alimentario, fundamentalmente trigo. Además, el campo de Cartagena fue un punto vulnerable porque debido a su despoblación era objeto de asaltos y robos y punto de entrada de razzias granadinas y corsarias en pos de botín. Recueros, carreteros, trajineros y ganaderos eran víctimas de la falta de vigilancia del campo y de la inseguridad del camino que unía Cartagena y Murcia, por lo que en 1375 solicitaban al concejo de la capital que pusiesen guardas y atalayas en El Castellar, La Torre del Arráz y el puerto de montaña de La Cadena.

La integración de la economía regional no era posible sin una adecuación viaria. En concreto, la transitada ruta terrestre Cartagena-Murcia obligaba en la primera mitad del siglo XV a realizar una serie de mejoras constructivas y una profesionalización de la vigilancia viarias que se compensaban con el cobro de derechos de paso y peaje. Mejora y estabilidad de este camino, que entroncaba con el de Toledo, que se lograron en 1480 cuando el tráfico comercial del puerto hubo adquirido regularidad y volumen y resultaba obligado facilitar el paso a las carretas cargadas de mercancías hacia la capital.

La falta de agua fue otro de los condicionamientos que mermaron las posibilidades de desarrollo de la explotación agrícola, reducida a cultivos de secano muy restringidos y a pequeñas parcelas de huerta próximas a la ciudad, aprovechando los mínimos recursos de riego que ofrecían las ramblas, aljibes, pozos y charcas. Cultivos abandonados, extensión de los almarjales, actividades agrícolas siempre deficitarias que se completaban con la recolección de grana (producto tintóreo), lentisco (extracción de aceite y mordiente), espárragos, turmas y caracoles, obtención de leña, madera y esparto (para la fabricación de redes, aparejos de pesca, alpargatas y enseres domésticos) y caza de lobos y perdices. Desde la segunda mitad del siglo XV con la repoblación del campo de Cartagena (parte del mismo bajo jurisdicción de Murcia) se iniciaba el proceso roturador, impulsado por el crecimiento demográfico y la consiguiente necesidad de más cultivos y pastos. En 1477 ya se había ocupado el Villar y Pozo Ancho (junto a la rambla del Albuñón que delimitaba los términos entre Murcia y Cartagena) y desde principios del siglo XVI las concesiones de tierras comunales eran una realidad frecuente en las proximidades de Cartagena y en sus campos (rambla de San Ginés, La Cantera, La Fontanilla, Hoya de San Ginés, El Hondón, El Arenal, etc.).

La albufera del Mar Menor fue concedida por Alfonso X a Murcia para premiar su lealtad. El Libro de la Caza de don Juan Manuel testimonia la existencia en la



laguna de garzas y flamencos cuando había agua, lo cual facilitaba su caza, que se hacía más dificultosa cuando estas aves estaban en el mar. La actividad pesquera fue prioritaria en la albufera y en los mares de Cartagena utilizando diversas artes (almadrabas o atuneras en Escombreras y La Azohía y encañizadas en el Mar Menor y Escombreras) y embarcaciones, pese al persistente problema corsario que obstaculizaba e interrumpía la pesca. En 1414 un particular de Murcia solicitaba construir una encañizada en La Manga (divisoria del Mar Menor y el Mediterráneo). Del pescado mediterráneo se abastecía el mercado murciano, cuyos trajineros transportaban una amplia variedad (congrio, merluza, atún, anguila, sardina, langosta, langostino, mújol, dorada, lubina, calamar, sepia, bonito, etc.) extraída de la albufera marmenorensis y las aguas cartageneras que comprendían 60 kms. de costa. Si Cartagena suministraba a Murcia su pescado, la capital abastecía de trigo a aquella ciudad, y así sus arraces cuando descargaban la pesca cargaban el grano.

El aprovisionamiento de pescado a la capital estuvo en la base de los acuerdos sobre pesca. Trajineros murcianos iban a Cartagena a por el pescado de Escombreras y Argameca mientras que debían desplazarse para cargar el de la Azohía, Gorgel, Pertux, Portmán y otras pesqueras alejadas de la ciudad. Hay que señalar que en el siglo XIV y primeras décadas del XV, muchos de los arraces (faenadores en las embarcaciones) eran musulmanes (lo que evitaba que sus correligionarios los apresasen pero no los daños aparejados), por lo que el concejo murciano solicitaba a Guardamar, Villajoyosa, Alicante, Benidorm y Valencia pescadores cristianos para faenar en las aguas del Mar Menor. Los pescadores cartageneros, organizados profesionalmente en compañías por lo menos desde mediados del siglo XV, firmaron acuerdos de pesca con el concejo capitalino a lo largo de la centuria, por los cuales se comprometían a vender al menos las dos terceras partes de la pesca una vez abastecida Cartagena. A esta actividad se dedicaban en los finales del siglo XV y primeras décadas del XVI entre 72 y 96 individuos, lo que suponía aproximadamente en torno al 23% y el 34% de la población activa. Empero, la creciente demanda hizo necesaria la importación de pescado gallego y andaluz que desembarcaba en el puerto y proveía el mercado regional y extraregional (Orihuela, Elche, Cuenca y otras poblaciones manchegas, etc.).

Los beneficios de la pesca, así como la jurisdicción que el concejo de Murcia tenía desde el siglo XIII sobre parte de la costa, generaron que desde la segunda mitad del siglo XV pescadores de la capital compartieran y explotaran, no sin conflicto, con los de Cartagena las pesquerías marmenorenses (repartidas con detalle en 1513). Exponente del incremento pesquero y de su rentabilidad lo constituyen los ingresos procedentes de la saladura, pescado y pesquera, que en 1505 fueron los más elevados de entre los recaudados por alcabalas.

La desaparición de los corsarios granadinos fue la causa por la que los pescadores cartageneros ampliaron sus redes entre 1490-1500 a la costa o marina de Lorca (que comprendía el litoral de Mazarrón y Águilas). Los concejos de Cartagena y Lorca, en representación de sus arraces y pescadores, firmaron un convenio regulador de la actividad pesquera en los respectivos mares territoriales. Las desavenencias entre el concejo y los pescadores cartageneros llevarían a la postre a que éstos



protagonizaran la rebelión comunera y ocuparan todos los cargos concejiles en 1521.

Complementaria a las pesquerías fue, ya bien entrado el siglo XV, la explotación salinera, en concreto las salinas de San Pedro del Pinatar, cuya extracción fue posible por la colmatación de la Albufera de "Patnia", y a principios del siglo XVI las de Cabo de Palos o de la Calzada. Desde 1476, el concejo de Murcia arrendaba a particulares las salinas del Pinatar; y en 1493, la mujer del jurado murciano Alonso Hurtado perdió la posesión de dichas salinas, que le habían sido acensadas por el monasterio de San Francisco, porque cuando la orden se convirtió en observante las cedió a la ciudad de Murcia. Desde mediados del siglo XV los mercaderes se aprovisionaban de la sal pinatarense, que reanimó la mermada actividad portuaria de este núcleo.

La sal se empleó fundamentalmente en la preparación del pescado o salazón, ya que permitía una mayor duración del producto al no ser consumido fresco. Aunque las pesquerías del mar de Lorca estuvieron condicionadas por la inseguridad procedente del corso, en los años sesenta la actividad pesquera en esta zona se había incrementado, estableciéndose acuerdos entre pescadores cartageneros y lorquinos. Corsarios aragoneses y musulmanes merodeaban por este sector del litoral: "en las Águilas" y en otros puntos de la costa lorquina. La fortificación de la fachada marítima con el fin de amparar la estabilidad y desarrollo del poblamiento y la economía ribereña sería una realidad conectada con la edad moderna, dada la intensificación del problema corsario.

También, aunque su desarrollo fue tardío, hay que mencionar entre las potencialidades económicas del litoral la explotación minera, en concreto la de las minas de plomo y, sobre todo, las de alumbre, descubiertas en la rambla de las Moreras de Mazarrón hacia mediados del siglo XV; actividad que a finales de la centuria quedó monopolizada por los dos grandes linajes del reino enfrentados entre sí: Los Pacheco y los Fajardo al frente del Marquesado de Villena y del adelantamiento del reino, respectivamente. La importancia de este mineral se debía a su utilización como mordiente en el teñido de textiles, cuya industria se había desarrollado en la capital y en otras poblaciones del reino (Chinchilla, entre otras); y como curtiente en la industria del cuero, potenciada al amparo del impulso ganadero. El alumbre murciano (junto al de Mazarrón el de Cartagena y Lorca a principios del siglo XVI) abastecía la actividad tintórea de algunas poblaciones del reino, (en concreto de Murcia y Ciudad Real) y los mercados europeos (Inglaterra y Flandes).

Sin duda, lo más significativo de la fachada marítima fue la actividad portuaria en su faceta comercial, centrada en Cartagena y sin comparación a la que ofrecieron otros puertos alternativos del litoral, como los cercanos y pequeños de Los Alcázares, Mazarrón o Águilas con un desenvolvimiento mucho más irregular, restringido o tardío. Desde que la Corona cediera a Aragón el puerto de Alicante a principios del siglo XIV y hasta la conquista de Almería y Málaga en las décadas finales del siglo XV, Cartagena quedaría como la única salida de Castilla al Mediterráneo. La política marinera de Alfonso X se proyectó con la concesión de privilegios mercan-



tiles y la efímera creación en 1272 de la Orden militar de Santa María de España, cuya finalidad era la lucha en el mar contra los musulmanes. Si a Murcia se le había otorgado la capitalidad del reino (o sea la función política) a Cartagena el mismo monarca la erigía como centro naval y comercial, cuyo fracaso no se haría esperar debido a la hegemonía meriní en el mar. Perdido el puerto de Alicante y reabsorbida la Orden de Santa María en la de Santiago en 1280, Cartagena quedaba como un débil remedo de la organización mercantil y de curso diseñada prontamente por la monarquía castellana, que la reactivaba a fines de la Edad Media.

La ciudad y puerto de Cartagena significaba para la Corona la posibilidad de conexión directa con los grandes circuitos del Mediterráneo occidental, aunque el nivel ni carácter internacional de su actividad fuese parangonable en estos siglos al existente en otros puertos del litoral que enlazaban con las rutas comerciales que convergían en el Norte de África y también con las que conectaban con Italia y las Baleares. Montojo ha apuntado que hasta el segundo tercio del siglo XVI el puerto de Cartagena se consideró un espacio marginal dentro de los circuitos internacionales, si bien otros estudios permiten comprobar que desde la segunda mitad del siglo anterior el proceso de integración en el sistema internacional había comenzado.

El tráfico comercial fue durante los siglos bajomedievales aún bastante irregular y su volumen escaso; y, sin que quepa tildarlo como propio de una economía colonial (o paracolonia) sino complementaria o interdependiente, se caracterizaba por la salida de lanas castellanas, trigo, cuero, grana, lino, alumbre, arroz, metales, frutas, seda, plomo, sal y otras materias primas, y la entrada de tintes y manufacturas varias (pastel, paños, tejidos de seda, especias, papel, etc.). A lo largo del bajomedievo la actividad portuaria fue desigual (es necesario precisar cronológicamente las etapas), aunque de cualquier manera significativa a nivel local, regional y, finalmente, internacional. Por ejemplo, las relaciones de menor alcance se restringían al comercio de cabotaje entre los puertos de Alicante y Cartagena (por el primero se exportaba queso, pescado, madera, jabón, etc. con destino al Murcia), o entre Los Alcázares y Valencia. Sería también el cercano puerto de Valencia hacia donde, por Murcia y Almansa, se desviaría gran parte de la producción castellana. Valencia era también para Murcia un centro de operaciones bancarias, y recibía desde el puerto murciano lana, alumbre y plomo. El puerto de Cartagena (y con él el reino) quedaría integrado más tardíamente, en las décadas finales del siglo XV, en el comercio europeo, como se ha subrayado.

Para el siglo XVI, otro puerto, el de Mazarrón (por donde se exportaba alumbre y sosa), compartiría la importancia, e incluso la superioridad comercial, con el de Cartagena, porque aquél adquiriría rango internacional como proveedor de alumbre de la industria textil europea.

Aunque el despegue internacional de Cartagena fuese tardío no por ello se minimiza su importancia y su posición estratégica para la monarquía castellana, ya que aun de forma fragmentada o menos intensa nunca cesó la actividad portuaria ni su utilización como base de operaciones militares en la política exterior de la



Corona. A través de Cartagena se documentan en la primera mitad del siglo XIV relaciones comerciales con el exterior, concretamente con Mallorca, que fueron interrumpidas a mediados de la centuria. La salida de la producción lanera de la Corona fue impulsada por la monarquía a finales del siglo XIV, concentrándose en el puerto cartagenero y estando asegurada por la presencia en él de tropas castellanas. La seguridad militar propició durante el primer tercio del siglo XV los prósperos negocios que a gran escala realizaron el mercader Pero de Monsalve, algunos agentes de los Datini y los comerciantes italianos, especialmente genoveses, quienes monopolizaron hasta las décadas finales del siglo XV el tráfico marítimo y de larga distancia. Mercaderes norte y centroitalianos, cuyo monopolio de tintes abasteció la industria textil de la capital, se asentaron en ella y entroncaron económica o/ y familiarmente con la oligarquía murciana (caso de Los Catáneo, Usodemar, Spínola, Negro y Rey), pues prefirieron vivir en Murcia, más cómoda y segura, donde hacían negocios e inversiones, mientras que en Cartagena mantenían casas, boticas y almaceces. Florentinos, milaneses y genoveses, sobre todo, dieron el tono burgués al reino y su estabilización e incremento en él propiciaron que en 1468 se les permitiera nombrar un cónsul que dirimiera los conflictos entre la burguesía mercantil.

Simultáneamente los puertos de Los Alcázares y San Pedro del Pinatar (e incluso el de Cabo Cervera en Alicante) se utilizaron como alternativa al de Cartagena para el comercio de cabotaje, concretamente para la entrada de cereal y manufacturas, no así para intercambios de largo alcance; por ejemplo, en 1427 y 1428 unos mercaderes valencianos y oriolanos pedían permiso para desembarcar en el primero sus productos y retornar con carga. El impulso comercial de las primeras décadas del siglo se vio interrumpido en las siguientes a causa de la crisis política castellana y los propia desestabilización interna del reino (enfrentamientos por el poder y control del reino entre Los Fajardo y actividad granadina). La intensidad de los intercambios comenzaría a consolidarse en tanto en cuanto la monarquía limitase la inflación de los años sesenta, volviese la estabilidad política a la Corona y al reino, el Marquesado de Villena se reintegrara en la Corona (1475), se vislumbrasen las perspectivas granadinas y la expansión demográfica, el desarrollo agrario y la demanda urbana conjuntamente permitieran que los mercaderes italianos y también castellanos fletasen y atracasen por Cartagena con regularidad y capacidad de volumen sus mercancías durante las décadas finales del siglo XV.

La desaparición de la frontera de Granada, la política exterior de los monarcas (para cuyas campañas de Italia y África entre 1493 y 1509 embarcaron las tropas por Cartagena) y la incorporación de la ciudad en 1503 (señorío de los Fajardo) a la Corona terminarían por revitalizar el puerto de Cartagena, aunque su crecimiento no se igualara al obtenido por Alicante o Málaga. Como base naval los Reyes Católicos aprovecharon las buenas condiciones que tenía el puerto de Cartagena (grande, seguro, con vientos favorables para la navegación, sobre todo hacia Berbería, y con abundante provisión de agua), aunque los problemas de avituallamiento de la flota y los desórdenes producidos por la soldadesca y los condenados a galeras fueron una realidad que se sumaba a las prestaciones sociomilitares de su población



(construcción de fortificaciones, rondas, velas, persecución de enemigos, abastecimiento a tropas, etc.). La alianza de Barbarroja (en Argel) y los turcos pudo entorpecer el comercio entre Cartagena y Berbería a partir de 1516. No obstante, según se ha señalado, los descubrimientos, los conflictos franco- españoles ni el corsarismo acabaron con la prosperidad del Mediterráneo, cuyas rutas se desplazaban lentamente hacia el Atlántico.

La potenciación del tráfico marítimo y la reactivación portuaria del litoral favorecían el incremento de mercaderes (especialmente burgaleses en abierta rivalidad con los genoveses), la utilización de otros puertos secundarios y la diversificación de productos, entre los que se intensificaría desde la segunda mitad del siglo XV el comercio de esclavos por el puerto de Cartagena con destino Baleares y a la inversa. Además, la actividad naval desplegada por las tropas acantonadas en Cartagena potenciaba el uso comercial de otros puertos, y desde las décadas finales del siglo XV el puerto de Mazarrón cobraba regular y notoria actividad, especialmente para exportar el alumbre que desde 1462 se extrajo de los yacimientos descubiertos en la zona (que se completarían con los descubiertos en Cartagena en 1525, Los Alumbres Nuevos), vendido por genoveses y colocado en los mercados norteeuropeos. Por ejemplo, en la primera década del siglo XVI atracaban en Valencia 11 barcos procedentes de Mazarrón y 12 de Cartagena con alumbre como mercancía fundamental.

La explotación de las minas de alumbre generó el asentamiento estable de un pequeño núcleo denominado ya en 1489 "casas del Alumbre" (Alumbres, alquería próxima a Mazarrón), hacia donde desde Lorca el conocido mercader genovés Baltasar Rey transportaba ese año 4 carretadas de trigo. Ésta era la otra materia exportada que, cosechada en el amplio término rural de Lorca, se embarcaba por su puerto: Mazarrón. El proceso roturador del campo de Lorca y su repoblación habían comenzado incluso antes de la desaparición del peligro granadino. El cereal se destinaba hacia Mallorca (reactivándose la conexión entre el reino y las islas interrumpida hacía un siglo), según consta en los cargamentos documentados entre 1496-1510, o hacia Italia desde 1500. Y a la inversa, cuando hubo necesidad de grano cualquier puerto era viable: en 1504 por Cartagena, Los Alcázares, Mazarrón y Vera (Almería) se canalizaba la entrada de trigo y pan hacia el mercado murciano.

La progresiva regularización del transporte, tanto de mercancías ordinarias (lana, trigo, vino, madera, pescado, tintes, greda, etc.) como de las más especializadas procedentes del tráfico internacional (tintes, textiles, alimentos, azúcar, mercería, especias, etc.) consolidarían a partir de 1480 el litoral como el más destacable eje económico del reino, aun a pesar de las aparentes hipotecas económicas de dependencia externa que se desprenden en el medievo y del problema corsario que le acechó. Lejos de establecer una disociación entre comercio interior y exterior (o entre comercio local, regional e internacional), ambos se contemplan conectados, aunque falta una monografía de conjunto que los articule. Los mercados del reino de Murcia cobraron dinamismo y por las rutas terrestres circulaba la producción interna hacia mercados extrarregionales y hacia el comercio marítimo de larga



distancia. Esta dinamización fue debida en parte a la protectora alianza de los mercaderes profesionales con las oligarquías locales, propietarias de tierras, ganado y medios de transformación y gestoras de la política comercial, y consecuentemente inversora en la beneficiosa economía mercantil. Las mercancías que llegaban a los puertos del litoral murciano se distribuían por carreteros, recueros y trajineros (también desde el puerto de Alicante, vía terrestre llegaban productos a Murcia).

La deficitaria producción alimentaria (cereal, pescado, aceite, etc) convertía a las ciudades y poblaciones en crecimiento en importadoras y consumidoras de productos básicos, mientras que una cierta especialización productiva (alumbre, lana y seda) a partir de la segunda mitad del siglo XV reactivaba la economía regional. Estructuras mercantiles intercomplementarias entre las que medió el mercado de la capital, convertido en centro receptor de las producciones locales, del interior de Castilla y de zonas valencianas, y en punto distribuidor de las mercancías procedentes del tráfico extrarregional y marítimo. Señalar que la capital con una emergente actividad industrial (textil, teñido, cuero, seda, azúcar) coadyuvaría paralelamente en la articulación económica del territorio y en su propio desarrollo urbano, como centro de atracción de una corriente inmigratoria artesanal procedente de Valencia y Andalucía.

4. El poblamiento defensivo: El corso y la fortificación de la frontera marítima

La explotación económica de la zona costera se aseguraba, aunque no siempre de forma continuada, mediante la erección de torres y fortificaciones y la vigilancia y adecuación de las rutas que unían Cartagena con la capital y Mazarrón con Lorca. Corsarios castellanos, granadinos y aragoneses, ibicencos y norteafricanos, cristianos o musulmanes, depredaban las costas murcianas, impidiendo un desarrollo sostenido de sus actividades. El golfo de Cartagena y sus alrededores fue una zona-refugio de corsarios, que junto a Málaga-Vélez y Gibraltar constituyeron los tres centros activos del corsarismo en el Mediterráneo occidental. Están bien documentadas las solicitudes de ayuda realizadas por Cartagena a Murcia para combatir el corso; así en 1374 se pedía el envío de 40 ballesteros para defenderse de las 12 galeras musulmanas (berberiscas y mallorquinas) avistadas en las costas alicantinas en dirección hacia las murcianas. Durante la segunda mitad del siglo XIV de los 79 avistamientos de navíos musulmanes registrados por la ciudad de Valencia 3 procedían de la costa murciana (4 galeras en Águilas en 1393, 1 galeota en Cabo de Palos en 1398 y 3 galeras en Cartagena en 1399). De la piratería vivieron también quienes (aristócratas y vasallos de conocidos linajes, aventureros y corsarios) con licencia de corso otorgadas por reyes y adelantados se lanzaban desde el puerto de Cartagena contra los mercantes. El mar pues era objeto de apetecibles beneficios, en este caso en forma de botín (mercancías y cautivos).

Y si el corsarismo y la piratería fueron rémoras para el desarrollo del hábitat costero, en sí mismos hay que contemplarlos como un fenómeno rentable, auspiciado por la monarquía y secundado por nobles y bandoleros. Actividad depredatoria que mantuvo largo tiempo ocupados a cristianos y musulmanes de todas las procedencias que surcaban las aguas del litoral murciano, zona de paso hacia las costas



valencianas o granadinas. Los corsarios musulmanes eran ayudados por la población morisca establecida en los reinos de Valencia y Granada, o por los esclavos musulmanes que estaban en Cartagena. Los mares murcianos fueron también objetivos corsarios en sí mismos: las naves piratas se refugiaban en las islas y calas montañosas y desde ellas se lanzaban a la acción. En 1415, 3 naves de Bujía habían fondeado en isla Grossa (Mar Menor) y apresaron a pescadores cristianos; el concejo, con una galera y la ayuda de una nave mercante mallorquina, contraatacó a las galeras musulmanas en las playas de Campoamor. La derrota se saldó con el cautiverio, entre otros, de Juan Pérez, quien solicitaba desde la prisión norteafricana su canje, pues de lo contrario no tendría más solución que “tornarse moro”.

Curso y comercio podrían valorarse como funciones paralelas, cuando no complementarias (“Si no hay comercio no hay corsarios, escribía Braudel). En 1401, Enrique III promulgó algunas disposiciones contra la práctica del corso para proteger el comercio castellano en el Mediterráneo occidental, aunque sin mucha efectividad. Para ello se disponían acciones corsarias, como las emprendidas desde Cartagena contra navíos aragoneses por Bonajunta de las Leyes (hijo del jurista alfonsí Jacobo de las Leyes), siguiendo instrucciones del adelantado de Murcia delegado de don Juan Manuel, y se organizaban flotas, como las que capitaneó Íñigo López de Mendoza (hermano del almirante de Castilla), quien desde el puerto de Cartagena y navegando por el litoral murciano y valenciano se dedicó a asaltar naves catalanas. Otro personaje conocido, Pero Niño, por las mismas fechas, en 1404, instalado en el puerto de Cartagena, capitaneaba unas galeras armadas para combatir el corsarismo y a la vez lanzarse al corso sobre Berbería (Según se ha indicado desde principios del siglo XV la actividad comercial del puerto murciano se beneficiaba de la seguridad que generaba la flota naval castellana). Mientras que en 1440 los archivos genoveses registran la actividad del pirata murciano Juan de Carmedino; decenios más tarde, en 1473, fueron corsarios andaluces quienes robaban a la altura de Cabo de Gata la carabela de unos murcianos que, desde el Puerto de Santa María, se dirigía a Cartagena cargada de productos alimenticios de primera necesidad (trigo, garbanzos, atún, pescada y sardinas), ropas y armas comprados en Sevilla. A finales de siglo fueron gentes del lugar quienes se lucraban con el corso, tal el mayordomo del adelantado de Murcia, quien asaltaba en 1491 la carraca del mercader valenciano Gabriel Gino, o el alcaide del castillo de Cartagena que asociado a un corsario genovés robaba el navío fletado por mercaderes de Valencia, Almería y Sevilla en 1492.

La despoblación, la poca vigilancia y la insuficiente fortificación de la costa facilitaban la impunidad de las acciones piráticas, que incluso se continuaban tierra adentro, tanto que el monasterio de San Ginés de la Jara fue fortificado para evitar el cautiverio que sufrían frailes y romeros, como el que efectuaron los norteafricanos en 1505. Población y economía costeras se vieron afectadas por la piratería, cuya situación obligaba a organizar la defensa del espacio marítimo mediante la fortificación y la vigilancia coordinadas.

A mediados del siglo XV, el obispo Diego de Comontes informaba al concejo de Murcia de la necesidad de fortificar “un edificio antiguo que dizen Los Alcaçares,



que son cerca de la mar, albufera desta dicha çibdat". Con la construcción de una sólida torre y cortijo los pastores, pescadores y agricultores podrían refugiarse en su interior en caso de peligro (algaradas de almogávares y corsarios). La antigüedad pudo ser romana, pero no cabe duda de que en el siglo XIII fue un palacio o residencia de los reyezuelos musulmanes. Su estado de abandono y ruindad continuarían hasta que en 1483, Los Alcázares y la Albufera con sus pesqueras, fueron acensados por el concejo de Murcia al miembro de una conocida familia de la oligarquía urbana, Sancho de Arróniz, con una serie de condiciones, entre otras: mantenerlos en buen estado, reparar los 11 aljibes (aunque sólo tres estaban dentro del recinto fortificado), edificar un pozo con noria para abastecer de agua al ganado y a quienes allí fueran, permitir que los vecinos de Murcia pudiesen asentarse y construir alrededor sus casas, boticas y almacenes para guardar sus productos, secar, salar y depositar el pescado antes de enviarlo a Murcia y cargar y descargar sus mercancías, aunque no podrían tener botica o mesón para alquilar y recibir gente. Se pretendía seguridad. Y protegerse de la inseguridad existente en el litoral requería la fortificación del Mar Menor, y sobre todo de la construcción de una nueva torre en Los Alcázares para proteger la pesca. Consta que el regidor Sancho de Arróniz había gastado en la obra de Los Alcázares 60.000 mrs. que se le abonaban en 1493. Durante los siguientes años las mejoras de Arróniz (en torno a los 50.000 mrs. anuales) tuvieron orden de pago. Que a fines del siglo XV no se hubiese terminado suficientemente la fortificación de Los Alcázares de la albufera de Cabo de Palos facilitó el cautiverio de 10 arraeces y pescadores y la muerte de doce de ellos en 1497 a manos de los "moros de allende". Para reforzar la defensa del asentamiento costero se impuso en 1498 en Murcia una sisa sobre el consumo por valor de 50.000 mrs. Finalizada la construcción de la Torre de Los Alcázares se la equipaba en 1506 con tres ballestas de acero. Simultáneamente, a finales del siglo XV, en 1488, Arróniz y Cartagena (enseñoreada por el adelantado Juan Chacón) pleiteaban por la propiedad de la albufera marmenorensis. La sentencia de 1491 anulaba la privatización y ampliaba las aguas jurisdiccionales de Cartagena.

Fortificación y repoblación fueron las medidas adoptadas para combatir el peligro corsario. En 1500 se preveía el avestamiento franco de 30 vecinos en Los Alcázares para contrarrestar el bandolerismo musulmán. Otra medida combinada fue el sistema de avisos, eficaz ante el avistamiento del peligro. El concejo de Cartagena emplazaba a principios del siglo XVI a una docena de centinelas o guardas a lo largo de la costa (Cabo de Palos, Juncos, Portmán, Escombreras, La Dargeta, Cabezo de San Julián, Las Puntas del Puerto, Algamecas, Roldán, Portús, Castil Tiñós, Azohía e Isla Plana), quienes avisaban con humaredas y luminarias del peligro a otros instalados en los campanarios de la iglesia mayor de Cartagena y del Albuñón, y éstos a los vigilantes del castillo de la Asomada en el puerto seco de La Cadena y del campanario de Santa Catalina en Murcia. Cuando se daba aviso, la población se movilizaba en compañías para defender la ciudad. La persistente guerra de desgaste, el pillaje y la presión de las flotas berberiscas se abordaron mediante el contraataque, el cautiverio y el canje, la movilización armada y la vigilancia y la fortificación de las marinas con torres vigía, que eran bastiones de



guardia para proteger las alquerías, el poblamiento rural y las colonias de pescadores y mineros, y también las villas y ciudades más cercanas a los puertos marítimos, además de que servían de lugares de refugio en caso de urgencia.

La militarización de la sociedad y la fortificación del hábitat fueron directas consecuencias del fenómeno fronterizo del reino, tanto granadino como marítimo. Cartagena, Murcia y Lorca con términos concejiles sobre el litoral se parapetaron tras sus murallas y reforzaban su defensa con las torres costeras que se comienzan a construir y remozar en las postrimerías del medievo. Cartagena, mejoraba y reconstruía sus murallas y castillo; edificó en 1501-02 dentro de su recinto una nueva torre (la de Gomera) que será la del homenaje y otra “en el arrecife, al lado del muelle”. Un castillo bajo la autoridad directa de su alcaide, cuyos nombres se conocen casi completos para el siglo XV, y parcialmente para el anterior. La fortificación de Cartagena, base naval de las campañas contra Italia y Berbería, fue un logro conjunto de la monarquía y su concejo. El cronista Alonso de Palencia, que en tiempos de Enrique IV esbozaba la ruindad de la ciudad, salvaba la fama de su puerto y fuerte castillo, que se remontaba a tiempo musulmanes, y que los Reyes Católicos reforzaron invirtiendo entre 1480-1488 casi medio millón de maravedis.

Asimismo, para asegurar el desarrollo comercial y poblacional de los enclaves costeros de Mazarrón y Águilas, afectados por la depredación corsaria se organizaba su defensa reforzando su fortificación con la construcción entre finales del siglo XV y principios del siglo XVI de sendas torres defensivas. En 1490, se levantaba el torreón-atalaya de San Juan de Las Águilas. El concejo de Lorca proyectaba en 1498 edificar una torre y cortijo en el puerto de Mazarrón con el objetivo de proteger la carga y descarga de las mercancías, la actividad salinera, minera y pesquera. Y en 1501 los Reyes ordenaban al corregidor que se informara de la necesidad de construir una torre de vigilancia, año en que se solicitaba a la Corona la imposición de una sisa sobre la carne y el pescado por valor de 300.000 mrs. para la construcción de las torres de Mazarrón y Águilas. Fortificaciones parciales y recrudescimiento del corsarismo impidieron la recuperación poblacional y económica deseadas.

La costa fue la “última frontera del reino”, defendida hasta el último cuarto del siglo XVIII de berberiscos y turcos.

Consideración final

El territorio costero quedó prácticamente vaciado de su población y de las funciones económicas a partir de la integración del reino de Murcia a Castilla a mediados del siglo XIII. Un desierto humano el de la costa que no pudo ser repoblado con los escasos contingentes repobladores que se asentaron en las principales ciudades y villas del reino, ni que tampoco pudo ser paliado por el escaso elemento mudéjar que permaneció, concentrado en algunas villas santiaguistas, en los señoríos eclesiásticos y en las exiguas aljamas de la capital y de Lorca. El litoral del reino se recuperó como espacio económico tardíamente, como muestra su ocupación poblacional y las actividades en él desarrolladas. Los intentos de recupe-



ración no tuvieron continuidad, y aún así de forma lenta, hasta las décadas centrales del siglo XV, cuando se puso en marcha la expansión demográfica, la colonización agraria y el impulso comercial origen del desarrollo económico. Es cierto que si la ganadería estimuló el desarrollo textil y del cuero y el comercio del reino y la Corona, en otro orden los señores de ganado (entre los que se integraban linajes de las oligarquías locales) antepusieron la explotación de los pastizales a la puesta en cultivo de nuevas tierras o de zonas despobladas, lo que impediría que se reocupasen de forma inmediata los espacios deshabitados aun cuando desapareciera o se mitigara la hostilidad procedente de las fronteras de Granada y del Mediterráneo.

Fueron, pues, la combinación de factores endógenos (vacío poblacional, fragilidad agrícola, luchas por el poder y conservadurismo oligárquico) con otros externos los que retrasaron el despegue económico del reino, y en consecuencia la repoblación y urbanización del litoral y la potenciación de diversas actividades (comerciales, pesqueras, salineras y mineras) económicas en él desarrolladas con mayor o menor intensidad en los últimos siglos bajomedievales. Los factores exógenos, guerra y corsarismo, emergentes de la condición fronteriza del reino entre el Mediterráneo y Granada, no hicieron sino acusar el retraso. Pese a ser unos condicionantes significativos y duraderos, la recuperación del reino y de su litoral comenzó a vislumbrarse antes de la desaparición de la frontera de Granada y del corso. Empero, es innegable que el dual fenómeno fronterizo (granadino y mediterráneo) dificultó ostensiblemente la urbanización del espacio murciano, originando un característico poblamiento concentrado dentro de áreas fortificadas, bien estuvieran situadas en la vanguardia fronteriza, en zonas de interior o en la costa (torres vigías), fueren ciudades y villas amuralladas o simples núcleos rurales amparados en casafuerte o cortijos-torreones. Incluso, algunos núcleos costeros no eran poblamientos estables sino refugios eventuales, caso de Los Alcázares o de Águilas, cuya fortificación y tipo de poblamiento respondía más a ese criterio. Por ello resulta más significativa la singularidad que muestra Cartagena, la única ciudad portuaria del Mediterráneo murciano, y el rápido desenvolvimiento de la villa minera de Mazarrón, originada por la comercialización del alumbre y su exportación a través de su cercano puerto.

Economía regional (lana, cereal, alumbre y seda) que conectó a través de la articulación del comercio interno y externo con la mediterránea. En la transición a la modernidad los agentes comerciales castellanos (burgaleses), italianos y portugueses operaron a través del puerto de Cartagena con los mercados de Berbería, Génova, Flandes, Inglaterra y Corona de Aragón. Frente a los escasos mercaderes naturales, la oligarquía local se implicaba (o se asociaba con agentes comerciales) en prósperos negocios mercantiles, actividades crediticias, corsarias y navieras. La economía mercantil redundaría en el desarrollo de la economía artesana y en la protoindustrialización del reino.



Bibliografía

ASENJO, M.: "La ciudad medieval castellana. Panorama historiográfico", *Hispania*, 175, vol. L/2.

Atlas de la Región de Murcia, Murcia, 1992.

AURELL, J. (ed.): *El Mediterráneo medieval y renacentista, espacio de mercado y de culturas*, Navarra, 2002.

BENITO RUANO, E.: "Avisos y negocios del mercader Pero de Monsalve", *BRAH*, CLXIX (1972).

BARCELÓ CRESPI, M.: "Cargamentos de trigo para Mallorca a través del puerto de Mazarrón (1497-1517)", *M.M.M.*, XVII (1992).

Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia, Génova, 1989, 315 pp. Para España vid.: M.A. LADERO QUESADA (Puertos de Andalucía en la Baja Edad Media: Sevilla y Málaga), J. GUIRAL (Commerce maritime et paysage urbain à Valence), J. HINOJOSA MONSALVO (Ciudades portuarias en la Corona de Aragón durante la baja Edad Media: los ejemplos de Mallorca, Valencia y Alicante), M. DE SOLÁ MORALES y O. CLOS (Barcelona: storia e progetti di riuso colectivo del porto vecchio).

CARMONA GONZÁLEZ, A.: "Sociedad y economía en la Cartagena andalusí", *Historia de Cartagena*, V, Murcia, 1986.

CASTILLO FERNÁNDEZ, J.: *Catálogo de documentos del reino de Murcia en el Registro General del sello (1475-1503)*, Murcia, 1998.

Ciudades y élites urbanas en el Mediterráneo medieval. *Revista d'Historia Medieval*, 11 (2000).

DÍAZ BORRÁS, A.: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia*, Barcelona, 1993.

FERRER MALLOL, M^{ta}T.: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, 2000.

FRANCO SILVA, A.: *El alumbre del reino de Murcia*, Murcia, 1996.

GARCÍA ANTÓN, J.: *Estudios históricos sobre Águilas y su entorno*, Murcia, 1992.

GOMÁRIZ MARÍN, A.: *Documentos de los Reyes Católicos (1492-1504)*, Murcia, 2000.

GUTIERREZ LLORET, S.: *La cora de Tudmir. De la Antigüedad tardía al mundo islámico: poblamiento y cultura material*, Madrid-Alicante, 1996.

IRADIEL, P.: "Desigualdad y dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental", *Áreas. Revista de Ciencias sociales*, 1986; "Ciudades, comercio y economía artesana", *La Historia Medieval en España. Un balance historiográfico (1968-1998)*, Pamplona, 1999; "El comercio en el Mediterráneo entre 1490 y 1530", *De la unión de las Coronas al Imperio de Carlos V*, I, 2001.



JIMÉNEZ ALCÁZAR, J.F.: *Lorca: ciudad y término (ss. XIII-XVI)*, Murcia, 1994; "Territorio y frontera en el Reino de Murcia durante la Baja Edad Media", *Yakka*, 5 (1994); "La Murcia medieval cristiana: vanguardia Mediterránea de Castilla", *V Jornadas Nacionales de Historia militar*, Sevilla, 1998.

MARTÍNEZ CARRILLO, M^a Lⁱ.: *Población y término de Cartagena en la Baja Edad Media*, Cartagena, 1986; "La comunicación Cartagena-Murcia en la primera mitad del siglo XV", *Nuestra Historia*, 1987; "Rescate de cautivos-comercio de esclavos (Murcia ss. XIV-XV)", *CHE*, II (1990); "El reino de Murcia en el sistema económico mediterráneo de la Baja Edad Media", *A.E.M.*, 24 (1994); "El comercio en el sureste peninsular en la Baja Edad Media", *M.M.M.*, XIX-XX (1995-96).

MARTÍNEZ LÓPEZ, J.A. y MUNUERA NAVARRO, D.: "Cartagena en la época bajomedieval cristiana", en *Patrimonio de Cartagena*, I, Cartagena, 2001.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: "Producción y comercio de cereales en Lorca durante la Baja Edad Media", *A.E.M. Homenaje a la memoria del prof. Dr. Emilio Sáez*, 3, (1990); "Organización y evolución de una sociedad de frontera: el reino de Murcia (ss. XIII-XV)", *Medievalismo*, 5 (1995); Cabo Cervera en el espacio mediterráneo castellano-aragonés durante la Baja Edad Media", *El Mar y Torre Vieja*, Murcia, 1997; "Ciudades de frontera y sociedad urbana: la ciudad de Murcia (siglos XIII-XV)", *Scripta. Estudios en Homenaje a Élide García García*, I, 1998.

La Mediterrànea i la idea d'Europa, Revista d' Història Medieval, 3 (1992).

MENJOT, D. y PEZZI, E.: "Murcie dans le grand commerce international á l'orée du XVeme siècle d'après les Archives Datini", *MMM*, XV (1989).

MENJOT, D.: "La urbanización fronteriza en la Corona de Castilla en la Edad Media: primeros enfoques", *Estudios de frontera. Actividad y vida en la frontera*, II, Alcalá la Real, 1998. *Murcie castellane. Une ville au temps de la frontière (1243-milieu du XVe siècle)*, t. I, Madrid, 2002.

MOLINA LÓPEZ, E.: "Aproximación al estudio de la Cartagena islámica", *Historia de Cartagena*, V, Murcia, 1986.

MOLINA MOLINA, A.L.: "Don Juan Manuel y el Reino de Murcia: Notas al 'Libro de la Caza'", *M.M.M.*, I (1973) (En colaboración con F.J. Díez de Revenga); "Mercaderes genoveses en Murcia durante la época de los Reyes Católicos (1475-1516)", *M.M.M.*, II (1976); "Repoblación de Cartagena a finales de la Edad Media", *Nuestra Historia*, Ayuntamiento de Cartagena, 1987; "Proyección mediterránea del Reino de Murcia en la Edad Media", *M.M.M.*, XVII (1992); *Urbanismo medieval. La región de Murcia*, Murcia, 1992.

MONTOJO MONTOJO, V.: "Cartagena en la transición de la Edad Media a la Moderna (1474-1516)", *Historia de Cartagena*, VI, 1986; "Cartagena en tiempos de los Reyes Católicos", *Mvrgotana*, 71 (1987); "Mercaderes y actividad comercial a través del Puerto de Cartagena en los reinados de los Reyes Católicos y Carlos V (1474-1555)", *M.M.M.*, XVIII (1993-94).



RODRÍGUEZ LLOPIS, M.: “La integración del reino de Murcia en el comercio europeo al fin de la Edad Media”, *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995.

RUIZ VALDERAS, E; RAMALLO ASENSIO, S, et alii: “Transformaciones urbanísticas de Carthago Nova (ss. III-XIII)”, *IV CAME. Sociedades en transición*, II (1994).

TORRES FONTES, J.: “La Orden de Santa María de España y el Maestre de Cartagena”, *Mvrgotana*, 10 (1957); “Las salinas de San Pedro del Pinatar”, *Mvrgotana*, 16, (1961); “Relaciones comerciales entre los reinos de Mallorca y Murcia en el siglo XIV”, *Mvrgotana*, 36 (1971); “Genoveses en Murcia”, *M.M.M.*, II (1976); “Derrota cristiana ante las playas de Campoamor en 1415”, *Mvrgotana*, 45 (1976); “El concejo de Cartagena en el siglo XIII”, *Documentos de Sancho IV*, Murcia, 1977; “La Orden de Santa María de España”, *AEM*, 11 (1981); “Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII”, *XI Congreso di Storia della Corona d’Aragona*, Palermo, 1984; “La pesca en el litoral murciano durante la Edad Media”, *Nuestra Historia*, Ayuntamiento de Cartagena, 1987; “La Torre de los Alcázares”, *Anales de Prehistoria y Arqueología*, 5-6 (1989-90); “Murcia: la conformación de un reino-frontera”, *Historia de España Menéndez Pidal*, XIII-1, 1990; “El camino de Cartagena”, *Mvrgotana*, 87 (1993).

Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au moyen âge: défense, peuplement, mise en valeur, “Castrum”, 7, (2001): destaquense por tratarse de las costas hispanas los trabajos de A. MALPICA (“La zona costera granadina en época medieval: fortificaciones, poblamiento y territorio”), P. BONNASSIE (“Le littoral catalan durant le haut moyen âge”), P. GUICHARD (“Les zones littorales de la région orientale d’al-Andalus aux VIIIe-XIe siècles”) y M. BARCELÓ (Immigration berbère et établissements paysans à Ibiza (902-1235)).

