

EL CAMINO DE CARTAGENA (1440-1500)

POR
JUAN TORRES FONTES

Durante muchos siglos el tránsito, comunicación y comercio entre Murcia-Cartagena se efectuaría a pie y a lomos de cuadrúpedos por una de las tres vías naturales de penetración existentes en la alargada y dificultosa orografía interpuesta entre ambas ciudades: Puerto de San Pedro, por el camino de Tabala a Sucina, en la sierra de Altadona; puerto del Garruchal, más céntrico, por Tiñosa franqueando la sierra de Columbares en línea directa hacia Balsicas, y el de la Cadena, en la sierra de Carrascoy, con varios ramales a su salida, aunque el principal sería el que por el puerto de la Olivera bajaba al llano con dirección a Cartagena, el cual se hizo obligatorio por diversas causas –mayor seguridad, control, obligado pago de las tasas impuestas– en 1473 al disponer el concejo que “todos los carreteros e otras cualesquier personas, asy vezinos como extranjeros que llevan carguios a Cartajena, vayan con los carguios por el puerto de Cartajena e non por el puerto de San Pedro ni por la Punta Inchola ni por otros logares so pena de que pagaran el derecho del puerto doblado y perderán bestias, carretas y mercadurias”. Pero esto sucedía cuando ya las carretas eran la base del transporte entre Murcia y Cartagena.

Las comunicaciones Cartagena-Murcia fueron siempre escasas no sólo por cuanto suponía cruzar una amplia zona montañosa no apta ni habilitada adecuadamente para el tráfico rodado, sino porque el extenso campo deshabitado entre ambas poblaciones permitía las correrías de almogávares granadinos y, en tiempo de ruptura de hostilidades, de oriolanos; tampoco faltaban con cierta frecuencia las penetraciones tierra adentro de corsarios musulmanes que desembocaban con total



impunidad y buscaban en el interior lo que en la costa no encontraban. Ni romanos ni musulmanes pensaron o intentaron habilitar caminos para el tráfico de carretas; tampoco las necesidades de Murcia ni la producción o el comercio lo exigían. Por las investigaciones de la Dra. Martínez Carrillo (1) se aprecia que ni en 1404 lo estaban, como tampoco en los años siguientes, ya que por tiempo se mantuvo la utilización de bestias de carga para un comercio que gradualmente iba siendo mayor; eran los trajineros, en donde no faltaban los mudéjares, en principio mayoritarios, y que también se especializarían en el servicio cada vez más frecuente del abastecimiento de pescado fresco a Murcia; mantuvieron las recuas de Cartagena para la adquisición, e incluso en algunos años de molienda, de trigo; y recueros al servicio de los genoveses para llevar a Cartagena sacas de lana y a la vuelta productos tintóreos necesarios para satisfacer la variedad de tintes que exigía la moda en el multicolor vestir de entonces; transporte de trigo desembarcado en Cartagena o en Los Alcázares en épocas de escasez e incluso de armas en algún período bélico.

Hacia 1430, todavía en guerra con Aragón, fija la Dra. Martínez Carrillo el posible comienzo de las obras para la construcción del llamado "carril de Cartagena". Comienzo no significa consecución, pero sí el de un propósito concejil definido como respuesta a una exigencia ineludible y perentoria. Un acuerdo tripartito en 1432 entre los más interesados y obligados: concejos de Murcia y Cartagena y mercaderes genoveses que concertaron sufragar los gastos consiguientes. Pero ni Cartagena pagó los treinta florines que se le asignaron ni lo que abonaron en parte genoveses y algunos vecinos permitió hacer obras de consideración. Es entonces cuando se menciona el paso de carretas, que no debían ser muchas por las dificultades que el paso ofrecía, pues como indica Martínez Carrillo, si hombres y bestias no encontraban obstáculos para su marcha por las vaguadas, otra cosa es la vía a media ladera, rara vez utilizada por vehículos con cargas y volúmenes de mercancías de mayor peso y tamaño, pues no siempre estaba expedito a causa de los desplomes que las lluvias ocasionaban en las vertientes de la sierra, falta siempre de la adecuada conservación y mantenimiento (2).

(1) Martínez Carrillo, M. de los Llanos: *La comunicación Cartagena-Murcia en la primera mitad del siglo XV*, *Nuestra Historia*, CAAM, Cartagena, 1987, 153-4.

(2) Si faltaban medios económicos para atender reparación y vigilancia, si contaban los regidores para sus atenciones alimenticias. En este año 1432 fueron comisionados regidores y oficiales para examinar el estado del camino y proyectar reparos e incluso un mejor recorrido, lo que obligó a facilitar provisiones a la comisión concejil. No sabemos su número, pero sí que consumieron noventa panes, veinticuatro libras y cinco comados de lecha, dos arrobas de vino tinto, seis azumbres de vino blanco, veinticuatro sardinas arenadas, una fanega de cebada para las caballerías, más el alquiler de un cuero para el vino, que con el gasto de acarreo con un rocín alcanzaron un total de doscientos veintidós maravedís. Lo que contrasta con los veinte maravedís en pan, fruta y vino que consumieron un alcalde, dos jurados y un notario en 1469 cuando fueron a inspeccionar el estado del camino y los reparos que podrían hacerse para que las carretas pasaran sin impedimento.



Se aprecia que era más la preocupación concejil por la seguridad de los viandantes que las reparaciones del camino, conocidos los regidores de su magnitud; por tiempo no se proyecta hacer su reparación, ya que los gastos se disponían más para los puentes sobre las acequias que el camino en sí. Significaba y así se repetiría en años sucesivos proteger el paso. Este aumento del tráfico se muestra en la creación de la que pudiéramos denominar Venta de la Virgen. Tránsito y peligro, dos motivos para que en sus solitarios viajes Murcia-Cartagena-Murcia, el trajinero Juan Ruiz se decidiera a solicitar del concejo la cesión en un solar a la salida del puerto de Cartagena para construir una casa, convertida en “venta e edificios a manera de meson, porque los que pasasen por allí fallaran las cosas que ovieren menester e porque el camino fuese mejor guardado”. Así se hizo y el negocio comenzó a prosperar, pero la inseguridad no desaparecía, más aún cuando se incrementó al producirse la guerra con Aragón, pues jinetes oriolanos comenzaron a recorrer el campo y a cautivar o robar. Fue entonces, septiembre de 1429, cuando Juan Ruiz decidió fortalecer su venta o meson con la construcción de una torre “porque el e los que allí fuesen e viniesen estoviesen mas seguros de los almogavares”. Como tenía gastado cuanto había y le faltaba caudal para tal obra, en nueva solicitud expuso al concejo su propósito haciendo ver el beneficio que suponía para todos cuantos por aquel camino pasasen. Su petición de ayuda económica fue atendida con la subvención de trescientos maravedís (3).

Si una sola persona se había atrevido a construir un mesón con torre en lugar tan peligroso, sin duda mayor seguridad se lograría en la vigilancia del camino si en el punto más céntrico de la sierra se establecieran treinta familias. Ante el fracaso del cobro del peaje y ayudas concejiles a quienes por cortó espacio de tiempo se comprometían a la vigilancia y mantenimiento del camino, los regidores buscaron esta nueva vía, la de solicitar a Juan II la concesión de treinta excusados en el pago de monedas para quienes fueran a poblar en El Juncalejo, zona situada poco antes de La Naveta, donde se construyó la torre de la Rotova, esto es, donde terminaba el puerto de la Cadena y en donde surgían tres vías, una de ellas la que se dirigía al puerto de la Olivera, camino del Albujón, que responde a la actual carretera Murcia-Cartagena. A esta concesión real se añadían estímulos económicos, tanto entrega de tierras cercanas que disfrutaban de riego temporal, como de exenciones de pechos concejiles. Se consideraba que con este establecimiento se podría controlar mejor el tráfico y alejaría a los almogavares porque sería más fácil detentar su proximidad e impediría que pudieran adentrarse y ocultarse en la sierra para cautivar por sorpresa a quienes transitaran por aquella comarca.

El proyecto fracasó por coincidir con la conquista de Huéscar y la atractiva oferta que se hizo para quienes allí acudieran a su repoblación. Fueron tantos que hubo

(3) Torres Fontes, La venta de la Virgen, *Monteagudo*, 72, Murcia, 1981, 5-7.



preocupación concejil por la baja demográfica sufrida: “la despoblación que en esta çibdad se fazia de muchos vezinos della por se yr a la villa de Huesca a morar”. El Juncarejo no tuvo el asentamiento de las treinta familias apetecidas “porque non ha podido fallar pobladores para alli, por ser, como es, de trabajosa vivienda e desaprovechada a los pobladores, aunque sobre ello se han fecho pregones e otras diligençias”. Tal situación motivó que los regidores solicitaran de Juan II que el privilegio de treinta excusados para El Juncarejo se traspasara a treinta ballesteros de monte, los cuales podían vigilar y guardar el camino de Cartagena “en las lunas e tienpos que cunplan”, para que no continuaran ni se “fagan como se fazen alli muertes e cativerios de christianos nin se embargue el paso de las mercadorias que van e vienen del puerto de la mar” (4).

Hubo que volver al sistema de peaje, tal como el establecido en 1437-38, estudiado por Martínez Carrillo, como fue la imposición de un arancel por ida y vuelta de ocho blancas por carreta genovesa vacía, cuatro por bestia mayor, dos por asno, ocho los trajineros y una por persona, bajo administración de Pedro Yáñez de Ocampo con cuatro jinetes y dos peones encargados de la vigilancia desde el tramo de entrada al puerto de la Cadena hasta el comienzo del puerto de la Olivera, más trescientos maravedís mensuales abonados por el concejo. Arancel que se consideró elevado y muy pronto comenzaron las exenciones y substanciosas rebajas, pues el convenio con los genoveses por sus mercaderías de 510 maravedís en diciembre, no se abonó en enero, y bajó después a 400 para quedar en 306. En agosto todo había acabado y fracasado. Comienza entonces la sustitución de la vigilancia profesional, como la denomina Martínez Carrillo, por la vuelta al sistema de vigilancia tradicional: el servicio ciudadano que se reclutaba obligatoriamente ante el aviso de la entrada en el reino de almogávares granadinos.

La inseguridad en el camino y en el campo se mantuvo por tiempo, porque, además, al aumentar la utilización de carretas, imprescindibles para el transporte de mercancías de mayor volumen y peso, resultaba de presa apatecida para un bandidaje de diversa procedencia que no cesaba. Tan pronto se tenían noticias de intrusiones granadinas se establecía un retén de jinetes presto a salir al encuentro de los collarados o huestes más importantes. Lo costoso de mantener servicio permanente, redujo la vigilancia a mantener atalayas para anunciar la cercanía o paso de fuerzas granadinas, que trasmitían por ahumadas. Las actas concejiles recogen acuerdos y pagos en este orden con cierta frecuencia, indicativa de la situación: “de cada día se han fecho e fazen muchos saltos e cativaciones de omes en el campo e camino de Cartajena por los moros... salteando e levando pastores e otros caminantes e levadores e çaçadores”.

(4) Torres Fontes, *Conquista y pérdida de Huéscar en el reinado de Juan II de Castilla, Murgetana*, 84, 1992, 90-2.



En 1459 se vuelve otra vez al establecimiento de un servicio permanente de ocho jinetes y seis peones para la guarda del campo. Modo de satisfacer el gasto fue la imposición de seis maravedís por casa, con lo que se obtuvieron nueve mil, así como cuatro blancas viejas al trajinero que por día fuera o volviera de Cartagena; tres por bestia mayor cargada o vacía; dos blancas a la bestia menor, una a persona sin bestia y seis maravedís a cada pastor; lo obtenido resultó insuficiente porque hubo que abonar cuatrocientos maravedís por las acémilas que portaban el suministro. Como el concejo declaró no tener medios, los regidores decidieron descontar veinte maravedís a cada guarda, pues habiendo cautivado a nueve moros, más otros dos a los que dieron muerte, su venta en almoneda les proporcionó a cada uno mil quinientos maravedís, cuya suma de veintiún mil maravedís resulta indicativa del valor de los cautivos.

También hubo preocupación concejil, aún más costosa, por la conservación del resto del camino, de su primer tramo: Murcia-comienzo del puerto de la Cadena o casa del Rey. Las pesadas carretas hundían puentes y destrozaban caminos. Uno de los sucesivos presupuestos para atender este primer tramo se hizo sobre tres bases impositivas: a los genoveses y sus carretas; las carretas cargadas de sillares o de piedras para hacerlos con destino a la construcción de la Catedral y en tercer lugar la obligación concejil por su representación comunal, lo que se concertó en un reparto proporcional de dos mil cuarenta maravedís para el arreglo del puente mayor y puentes sobre las acequias del camino de Cartagena “por donde pasan las carretas con sus mercadorías”.

El aumento de población, elevación del nivel de vida, mayor seguridad en el territorio y la imposición en el poder del adelantado Pedro Fajardo y ocupación de Cartagena, cuyo señorío obtendría poco después, motivarían nuevas decisiones concejiles. Los superficiales arreglos no satisfacían a los usuarios y las exigencias de un comercio más activo, decidió a los regidores a volver al cobro de peaje y persona responsable a su cuidado. El 28 de enero de 1469 se hizo mediante pregón la propuesta concejil “para que las carretas pudieran pasar holgadamente”, una ayuda de seiscientos veinticinco maravedís para efectuar el primer arreglo y la imposición de un arancel como ingreso permanente y variable a cambio de tener en adecuadas condiciones el camino.

El molinero Francisco de Medina fue quien tras conversación y visita con uno de los alcaldes y dos carreteros, acabó comprometiéndose a mantener el camino en las condiciones precisas para el paso de las carretas en el tramo comprendido “desde la casa del Rey hasta la salida del puerto de la Olivera”, con obligación de allanarlo a pico, sin utilización de madera ni otros artificios. Para costear la primera obra se concertó que los carreteros pagaran por adelantado la renta de un año y Medina no les cobraría el peaje; que los veedores concejiles examinaran cuanto se fuera haciendo, con amenaza al contratista que si fueran deficientes se adjudicaría la concesión a Pedro Roca y Juan Martínez, interesados en ella.



El arancel fijado fue de un cuarto a los carreteros por su paso, ida o vuelta, y un maravedí bestias cargadas, mayores o menores, ida y vuelta, menos los vecinos de Murcia, Mula, Lorca, Cieza, Ricote y otros lugares del señorío del adelantado Pedro Fajardo, así como los que habitaban en una zona en torno a la ciudad de ocho leguas. De acuerdo con el propio Pedro Fajardo, señor de Cartagena, tampoco pagarían los vecinos de esta ciudad. En los comienzos de julio de 1469 Francisco de Medina denunciaba a los carreteros de Murcia que se negaban a pagar la tasa fijada, y pedía la intervención concejil; atendida, fue dada orden al alguacil para que prendiera o tomase prendas de cuanto se negaran a pagar. Tres días más tarde un alcalde y un regidor de Cartagena, como mensajeros de su concejo, protestaban que se les cobrara derecho de mercaderías que allí cargaban y traían a Murcia, pues siempre habían sido libres, pidiendo no les fuera exigida y ellos harían lo mismo. La causa había sido ocasionada por la innovación cartagenera de cobrar derechos de las mercaderías que se cargaban en su puerto —derecho de anclaje impuesto por Fajardo y que los Reyes Católicos prohibirían a don Juan Chacón veinte años más tarde—. La respuesta del concejo murciano fue que se realizara la supresión por ambas partes, tal como había estado años atrás. Preocupación concejil por el buen estado del camino y vigilancia de la labor del contratista, como la visita realizada en 1469 por un alcalde, dos jurados y un notario para levantar acta de las condiciones en que se encontraba el camino y como sin muchos impedimentos se efectuaba su tránsito.

Lo que había sido una carga comenzó a proporcionar beneficios, y la contrata comenzó a salir en almoneda. Si en 1468 y 1469 estuvo al frente de ella Francisco de Medina, en 1470-72 lo fue Alfonso Vázquez, y las cantidades señaladas fueron 2.000, 3.100 y 2.800. La almoneda de 1473 y 1474 fue concedida a Alfonso Toledo, con 4.500 y 4.000, lo que, como los restantes remates, sería debidamente pregonado.

Resulta de gran interés conocer el número de carretas que transitaban por este camino y el de sus mercaderías. Tal fue la imposición de una tasa de siete maravedís por carreta, que proporcionaron dos mil ciento sesenta y tres maravedís, que fueron pagados por:

| | |
|---|------|
| Galeoto y Tadeo [de Negro], ginoveses, de çiento e ochenta e una carretadas que han pasado para Cartajena e a la mar, e dallá aca | 1267 |
| Juan Bautista, de sesenta e tres | 441 |
| Juan Rótulo, de “treze” | 91 |
| Ferrant Ruiz, doze carretadas de atun e pescado | 84 |
| Martin de Aliaga, “veynte e ocho carretadas de saladura” | 196 |
| Françisco Bajes, “dozes carretadas de saladura” | 84 |

Un total de 309 carretas, que cuando se especifica su carga no deja de sorprender las cantidades que se consumía de pescado salado, procedente de Medina Sidonia y Galicia. Es de advertir que en esta misma fecha los trajineros obligados con el



concejo para el abastecimiento de pescado fresco de los mares de Cartagena hasta Pascua Florida, en septiembre de 1473 eran dieciocho, uno de ellos moro, aunque parece que de Pascua Florida a San Juan, tiempo de las melvas, su número se reduciría. Dos datos a tener en cuenta respecto al pescado fresco. En los conciertos firmados con Cartagena, los arraeces y trajineros no siempre obraban limpio, pues las ganancias ilícitas resultaban atrayentes. Los arraeces vendían pescado a trajineros que no eran de Murcia, o a éstos escondidamente, quienes lo llevaban a vender a Orihuela con ganancias grandes. Así en 1472 los guardas tomaron a unos trajineros en el camino de Orihuela diez arrobas de atún, siete de espetones, una y media de lechas, dos de morrudas, doce de aletría y caramel. El precio de venta de todo ello sumaba 1.677'5 maravedís; descontando sisa y alcabala de 318 maravedís, más seiscientos sesenta y cinco pagados al señor del pescado, la ganancia era de setecientos cuatro maravedís y medio, esto es, más que su coste de partida. Otro dato es que el trajinero se obligaba a efectuar dos viajes semanales a Murcia, con carga de doce arrobas cada uno. Siempre insuficiente, de aquí ese atún de Arcos de Medina o la pescada, sardina, merluza "galiciana" que en abundancia se comerciaba en Murcia.

También en este mismo año el concejo adoptó dos medidas proteccionistas en beneficio de los carreteros propios. Una prohibición a los carreteros extranjeros de transportar mercancías "por quanto quitaban vivienda a los vezinos de la çibdad que contribuyen e pechan en los pechos e fazenderas de la dicha çibdad"; con pérdida de bestias y carretas y lo que llevasen, más multa a quien les diera tales cargas de seiscientos maravedís. Veinte días más tarde la decisión fue más grave, por quanto ordenaron que todos los carreteros extranjeros que no tenían vecindad y a sus mujeres e hijos en la ciudad, salieran de ella "fasta mañana lunes por el dia todo e no lleven carguios a Cartajena nin a otras partes por quanto es en perjuizio de los carreteros vezinos desta çibdad", y con aviso a los genoveses y otros mercaderes de que no le dieran cargas algunas, bajo pena de perder todo y mil maravedís de multa.

Es conocido que en 1480 (5) se lleva a efecto una reforma, que si supuso una importante mejora para el tránsito, no fue muy duradera. Cinco años más tarde se repitieron las quejas ante el Concejo de su mal estado y aunque se trasladaban al arrendatario Gil Gómez Pinar, poco o nada se hizo, pues entonces la atención y medios económicos concejiles se hallaban subordinados a la guerra de Granada y al pago de las contribuciones que mantenían en déficit permanente la hacienda municipal. Por otra parte se comenzó a utilizar el puerto de Mazarrón como puerto de mejor salida del trigo lorquino e incluso cartagenero. Pero debió deteriorarse en tal manera que en 1489 se presentó ante el Concejo el mercader genovés Tadeo de

(5) Torres Fontes, El camino de Cartagena, en *Estampas de la vida murciana en la época de los Reyes Católicos*, 2ª ed., BMB, 58, Murcia, 1984, 151-7.



Negro, el primer comerciante entonces del reino murciano y denunció la imposibilidad que las carretas pudieran seguir pasando por el puerto de la Cadena.

Pese a las dificultades que afectaban a toda la población murciana y al concejo a su frente: cerco de Baza, que exigía hombres, dinero y abastecimiento, y la grave epidemia de pestilencia que se extendió por todo el territorio, los regidores decidieron enviar a dos maestros albañiles para que reconocieran el camino, les informaran y propusieran medidas a adoptar. Los albañiles confirmaron las pésimas condiciones en que se hallaba y expusieron su parecer: ensancharlo, porque a causa de los derrumbes había quedado muy estrecho y la necesidad de ampliar las vueltas, pues las curvas eran muy cortas; y su propuesta: cinco hombres con picos, azadones, legones, almadena y pala trabajaran una semana para hacer la obra precisa. Se llamó el arrendatario Gil Gómez Pinar, y prometió su arreglo, quien entonces cobraba diez maravedís por carreta y el censo que abonaba al concejo había bajado a dos mil maravedís anuales. Se le advirtió que debía realizarlo en el plazo de ocho días, pues caso contrario le cesarían en el arrendamiento. Tampoco fue satisfactoria y menos aún la actitud del arrendatario, en pleito con el Concejo por considerar que era censo y no arrendamiento su concesión. Habría que esperar, ya comenzada la siguiente centuria para que el camino de Cartagena volviera a ocupar la atención concejil y sus acuerdos se reflejen en las actas capitulares.

