
CASTILLA Y EL MAR MEDITERRÁNEO: ENCUENTROS Y DESENCUENTROS EN LA BAJA EDAD MEDIA

*Juan Francisco Jiménez Alcázar**
Universidad de Murcia, España

La Corona de Castilla y el Mediterráneo tuvieron etapas de encuentros y desencuentros desde el mismo momento en los cristianos llegaron a sus costas a mitad del siglo XIII. Estas épocas estuvieron definidas por el interés que cada uno de los reyes mostraron para el uso o el abandono de la política marítima del reino. Centrados en Cartagena como gran puerto militar del Sureste, los siglos de la Baja Edad Media se definieron por una atención muy precaria de los asuntos mediterráneos, asumidos entonces por los genoveses y concentrado el interés por el control del Estrecho. La situación cambió radicalmente a finales del siglo XV, cuando hubo un gran desarrollo de la actividad económica y una expansión hacia los asuntos italianos y magrebíes por la Monarquía Hispánica.

Palabras Clave: Castilla, Mediterráneo, Baja Edad Media, Murcia, Cartagena.

CASTILE AND THE MEDITERRANEAN SEA: ENCOUNTERS AND DISAGREEMENTS IN THE LATE MIDDLE AGES

The Crown of Castile and the Mediterranean Sea had encounters and stages from the moment the christians came to its shores in the middle of the XIIIth century. These seasons were defined by the interest that each of the castilian kings showed the use or abandonment of maritime policy of the kingdom. Centered in Cartagena as a major military port in the Southeast, the centuries of the Middle Ages were defined by a very precarious attention Mediterranean affairs, made then by the genoese and concentrated interest in the control of the Strait of Gibraltar. The situation changed radically in the late XVth century, when there was a great development of economic activity and expansion into the Italian and North African affairs for the Hispanic Monarchy.

Keywords: Castile, Mediterranean Sea, Late Middle Age, Murcia, Cartagena.

* Doctor en Historia. Departamento de Prehistoria, Arqueología, Historia Antigua, Historia Medieval y CCTTHH Facultad de Letras, Universidad de Murcia (España). E-mail: jimenezalcazar@um.es

LA LLEGADA DE LOS DOMINIOS DEL REINO DE CASTILLA a la ribera del Mediterráneo configuró un extenso territorio que englobaba la mayor parte del solar de la Península Ibérica a partir del siglo XIII. De esta manera, poseía a lo largo de la Baja Edad Media tres grandes espacios abiertos hacia el mar¹. La fachada cantábrica y gallega era la clave marítima castellana, con proyección atlántica y con una importancia mercantil de primer orden, por no hablar de otros elementos como el pesquero. La conquista del reino de Sevilla, Niebla y tierras gaditanas de Jerez y Cádiz a mitad del s. XIII abrió nuevas perspectivas hacia el océano así como el gozne que suponía el dominio del Estrecho, es decir, la comunicación naval entre los grandes espacios comerciales europeos, el Atlántico y el Mediterráneo. Entre las dos zonas, la extensa línea costera portuguesa se erigía como un elemento político enfrentado o colaborador según la coyuntura, aparte de la competencia mercantil y una merma del espacio expansivo. Esa relación con Portugal, tanto en el plano terrestre como marino, fue muy paralela a la sostenida por Castilla con la otra gran potencia peninsular, la Corona aragonesa, esta vez en el tercer balcón costero que controlaba, el Mediterráneo.

Y en este punto me voy a centrar. El reino castellano y el Mediterráneo durante todo el periodo bajomedieval tuvieron una relación definida por la presencia aragonesa, por el escaso interés mostrado durante el XIV y el XV en estas costas, con excepciones muy marcadas, y por la definitiva concreción del objetivo de Castilla en las cuestiones terrestres a lo largo de sus límites orientales. Una franja muy estrecha de territorio, personalizado en la demarcación del reino de Murcia, fue la marina mediterránea de los castellanos hasta la incorporación del reino de Granada a finales del siglo XV. Si bien había sido conquistada la extensa línea desde Alicante hasta Águilas por el aún infante don Alfonso, futuro Rey Sabio, los acontecimientos de 1304 estrecharon aún más ese espacio, que hubiera podido ser menor si esos acuerdos de Torrellas no se hubieran alterado en Elche al año siguiente, tornando Cartagena definitivamente a manos castellanas.

1 Este trabajo se inscribe en el seno del proyecto *La configuración histórica del español hablado en el antiguo reino de Murcia (siglos XIII-XVII)*, (HUM2007-64902), financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia, convocatoria I+D+i de 2007.

Así pues, el Mediterráneo significó para Castilla no un espacio de expansión sino de enfrentamiento, tanto con Aragón como con los musulmanes (granadinos y norteafricanos). Pero hubo un elemento básico que personalizó esta dimensión, y fue la presencia permanente de comerciantes italianos en la zona, sobre todo genoveses, siendo los que realmente asumieron la proyección mediterránea castellana, cuestión que puede parecer extraña si no contemplamos el proceso en su globalidad.

Dos factores alteraron notablemente esta situación, y que condujo a lo que fue el XVI imperial castellano. Por un lado, el comienzo de la explotación de los yacimientos de alumbre en la costa murciana, tanto en Mazarrón como en las cercanías de Cartagena unas décadas después, y por otro la conquista de Granada y el consiguiente asalto al Magreb. La apertura del horizonte americano, la fortaleza de la línea comercial del Norte y el enfrentamiento con los turcos terminaron con configurar el paso del Mediterráneo medieval castellano al Mediterráneo español del XVII. La centuria del XVI tendrá el mismo carácter decisivo sobre esta proyección como lo fue el XIII. Expongamos todo el proceso.

1. La definición de un espacio

Hablamos de costa. Pero lo correcto es aludir al *hinterland*, es decir, a su tierra adentro. El Mediterráneo castellano no se plasmó en el mar, sino en su territorio interior. El pequeño puntal en la zona del Estrecho no logró en ningún momento asumir otro papel que el de pugnar, primeramente, y el de controlar, en segundo término, la ruta de conexión entre ambos espacios marítimos. Algeciras, Gibraltar y Tarifa fueron puntos estratégicos que no supusieron otra cosa que el del asiento de Castilla frente al Magreb y Granada. Hasta que la ciudad portuaria de Málaga no cayó en manos de los Reyes Católicos en 1487, el mar de Alborán no fue de competencia estrictamente castellana; los tres años que separan esta conquista de la del gran puerto de Almería, no alteran lo más mínimo el aserto anterior, pues la caída del núcleo malagueño supuso el punto y final para las posibilidades de supervivencia nazarí.

Por lo tanto, hemos de insistir en la concreción del reino de Murcia como cuña de Castilla hacia el Mediterráneo². La cuestión que se ha de plantear en este momento es la propia delimitación del reino como demarcación específica.

² De carácter general, sobre la incidencia mediterránea del reino murciano: MOLINA MOLINA, A. L.: «Proyección mediterránea del Reino de Murcia en la Edad Media», *Miscelánea Medieval Murciana*, XVII (1992), pp. 59-75, JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: «La Murcia medieval cristiana: vanguardia mediterránea de Castilla», en *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España*, Sevilla, 1998, pp. 275-293, y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: «La frontera mediterránea de Castilla: núcleos y actividades en el litoral murciano (ss. XIII-XV)», *Murgetana*, 108 (2003), pp. 43-65. Finalmente, un estudio genérico engloba todo el proceso, trabajo que representa la tesis doctoral de D. MUNUERA NAVARRO: *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del Sureste peninsular durante la Edad Media* (ss. VIII-XVI), defendida en la Universidad de Murcia en febrero de 2010. Consultable en http://www.tesisred.net/TDR-0518110-130610/index_cs.html, 1 de junio de 2010.

El resultado del proceso de asiento castellano es lo que terminó por definir el futuro reino murciano³; la desintegración de la entidad política hudí tras el asesinato de su caudillo en Almería en 1238 derivó en el aumento de la presión realizada desde la frontera norte por la Corona aragonesa, por el sublevado suroeste musulmán, bajo la directriz de Muhammad al-Ahmar y un norte personalizado por las conquistas santiaguistas de Pelay Pérez Correa. Siempre se atiende a 1243 como el de la fecha de incorporación del reino de Murcia a Castilla, donde el tratado de Alcaraz contemplaba el respeto de vida y bienes de los musulmanes murcianos a cambio de un protectorado militar castellano. Pero lo cierto es que estas presiones militares ya habían mermado el original reino de Ibn Hud de manera sobresaliente antes de esa fecha. Por lo tanto, participo de la idea formulada por Rodríguez Llopis de que la concreción final del reino de Murcia cristiano alfonsí es totalmente artificial, definido por el proceso político y militar de la conquista⁴. Al final, aquel reino de Murcia alfonsí, ayudado en su delimitación por la restauración de la sede cartaginense era, literalmente, un residuo de otra entidad mayor. Hacia 1250, la salida mediterránea castellana, formalizada con Aragón tras los acuerdos de Almizra de 1244, quedaba definida por ese territorio. La conquista militar de Lorca y Cartagena ese mismo año aseguraba los límites costeros al Sur del Cabo de Palos, controlando también la que entonces se conocía como *Albufera de Cabo de Palos*, actual Mar Menor. Alicante y Guardamar, como enclaves costeros, y Orihuela, en el sector prelitoral, pertenecían desde el mismo 1243 al control cristiano. Al Sur del fondeadero de Águilas, con puntos prelitorales fortificados en Chuecos, Tébar, Calentín, Felí, Ujíjar y Amir, ya se concretaban las posiciones, muy lejanas, de los nazaríes en Cuevas, Vera y el pequeño puerto de Mojácar.

De esta manera, el sector costero mediterráneo castellano quedaba definido por un espacio enmarcado entre los cabos de la Nao y de Gata, siendo los sectores meridional y septentrional los dominados por Granada y Aragón. Alicante y Águilas eran los enclaves límite en esa marina. ¿Cuál era la realidad en ese dominio? La corona aragonesa, concretada en el reino de Valencia, tenía como gran puerto el de la propia capital, con otros de menor entidad en su entorno, como Cullera, Denia, Sagunto o Benidorm. El sector granadino no poseía ninguna gran posición estratégica hasta el Poniente del cabo de Gata, siendo Almería la mayor entidad portuaria. En la zona del Levante, desde la actual delimitación provincial almeriense hasta el cabo citado, sólo Mojácar tenía fondeaderos útiles. Las playas de Vera y las de Carboneras, Níjar y Rodalquilar, sólo eran referencias de pesca y de intervención corsaria cristiana (generalmente francesa o catalana-mallorquina, aunque en muchas ocasiones con participación castellana⁵).

³ Son muy interesantes las reflexiones realizadas en este sentido por M. Rodríguez Llopis en las primeras páginas de su obra *Historia de la Región de Murcia*, Murcia, 1998, pp. 17 y ss.

⁴ TORRES FONTES, J.: *La reconquista de Murcia en 1266 por Jaime I de Aragón*, Murcia, 1987.

⁵ ARCAS CAMPOY, M. y JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: «Una carta en la frontera de Granada: de la Vera nazarí a la capital de la Gobernación de Orihuela (año 879/1474)», *Estudios de Dialectología Norteafricana y Andalusí*, 10 (2006), pp. 81-92, y MARTÍNEZ ALMIRA, M.: «A propósito del rescate de cautivos conforme a las fuentes musulmanas de época nazarí», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 73 (2003), pp. 457-495.

Por lo tanto, hay que especificar que ese sector mediterráneo quedaba definido por dos grandes puertos, el de Alicante y el de Cartagena. El resto tenían una actividad portuaria menor, como Guardamar.

2. Cartagena

Ese proceso de conquista-asiento castellano del Sureste peninsular trajo consigo el de la restauración de la sede obispal cartaginense⁶, vista asimismo por Alfonso X como un eslabón más en su amplia política de expansión marítima castellana y sus *fechos allend mar*. Estaba claro que la idea imperial hispánica alfonsí incluía un dominio marítimo apoyado por los genoveses. Los italianos veían así una buena oportunidad de insertarse en el mercado peninsular y de intervenir de forma directa en la pugna por el Estrecho de Gibraltar. En la extensa y prolongada partida de ajedrez que fue la Batalla del Estrecho y el control del mar de Alborán, Cartagena era la reina, considerada como la pieza de mejor y mayor valor. La planificación de su política restaurando la sede en la milenaria ciudad, en perjuicio de otras tardoantiguas, como Lorca, Elche o Begastri, se completaba con la idea de generar una orden militar específica de carácter marítimo. La denominación como Orden Militar de Santa María de España, todo un símbolo político, también conocida por la forma de sus armas como de la Estrella, cuya sede maestra estaría concretada en Cartagena, completaba aún más su interés político global⁷. No hay que olvidar su filiación gibelina y su interés por la coronación imperial, aparte de sus extensas perspectivas y competencias asumidas por su idea de *Imperium*, para comprender definitivamente la importancia que tuvo el Mediterráneo en los objetivos generales de Alfonso X. Su presencia en el reino de Murcia en 1257, organizando sus territorios del Sureste, la explica González Jiménez con la posible y oportunista salida por sus puertos (Cartagena o Alicante) hacia Marsella (ciudad imperial) con el fin de ser coronado emperador⁸. El Mediterráneo como agente pasivo de su política.

Todas las medidas a favor de la organización portuaria, tanto para Alicante como para Cartagena, son paralelas a las realizadas por la Corona en los sectores atlánticos y cantábricos⁹. Un privilegio concedido a los dos enclaves fue de importancia capital; en 1271, recibían de Alfonso X el monopolio en el embarque «*pora ultramar*», aludiendo a las órdenes militares para cualquier tipo de intervención cruzada¹⁰. Sencillamente se anunciaba el papel jugado

⁶ VEAS ARTESEROS, F.: «El obispado de Cartagena. Una frontera político-religiosa», *Murgetana*, 114 (2006), pp. 19-51.

⁷ TORRES FONTES, J.: «La Orden de Santa María de España», *Miscelánea Medieval Murciana*, III (1977), pp. 73-118.

⁸ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M.: *Alfonso X el Sabio*, Barcelona, 2004, p. 118.

⁹ Los privilegios a Cartagena y Alicante ya fueron estudiados por J. Torres Fontes en: «Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII», en *XI Congreso di Storia della Corona d'Aragona*, Palermo, 1984, pp. 347-366.

¹⁰ «*Fago uos saber que por gran sabor que e de poblar las villas de Alicant et Cartagena et porque tengo que es seruiçio de Dieos et pro de la tierra, et porque es mas acerca et mas endreçado el passage pora ultramar por estos puertos de Alicant et de Cartagena a todos los omnes de mios reynos et de mio sennorio que alla quisieren pasar, tengo por bien et mando que las ordenes del Ospital et del Temple et todas las Ordenes et los grandes omnes et los mercaderos de mi tierra que quisieren pasar a ultramar, que non fagan el passage por otros lugares sinon por los puertos de Alicant et Cartagena. Et nenguno non sea ossado de pasar por otros puertos sinon por estos sobredichos, ca qualquier que dotra guisa lo fiziese pesar mie et non lo consintria*». Fragmento. 1271, mayo, 2. Murcia. Archivo Municipal de Alicante. Libro de privilegios, fols. 31-32. Publicado por J. TORRES FONTES en: *Fueros y privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*, CODOM III, Murcia, 1973, p. 111.

por Cartagena en cuanto las condiciones globales favorecieron la expansión mediterránea, ya en el siglo XV-XVI. Sí representa una intencionalidad específica de intervención en el Mediterráneo por primera vez, correspondiente con la nueva situación geoestratégica castellana. Insisto que la potencialidad de fletes y sostenimiento marítimo recayeron a lo largo de la Baja Edad Media en barcos del Norte o en los genoveses, y puntualmente, aunque con carácter de normalidad, con naves catalanas; este hecho seguirá siendo así incluso tras la caída del reino de Granada en 1492. La causa habrá que buscarla en el fracaso del plan general alfonsí, ayudado por la coyuntura general interna del reinado del Rey Sabio (incluido el agotamiento expansivo del reino y sus consecuencias paralelas, caso de la guerra civil), las catástrofes de Algeciras y Moclín, donde la disgregación de la flota (1279) y la derrota de las huestes santiaguistas (1280) respectivamente, hicieron que el interés por los asuntos marítimos se desvanecieran, teniendo que incluirse los cuadros de la Orden de la Estrella a completar las extensas bajas de la Orden de Santiago. En la década de 1280, se terminó por definir el papel de Cartagena, y por extenso de Castilla, hacia el Mediterráneo en los dos siglos siguientes. Y en este sentido, un hecho ayuda a entender lo que sucedió. Me refiero al establecimiento definitivo del obispo en la ciudad de Murcia, concebida ya como el punto principal del dominio castellano en el Sureste peninsular; el obispado conservará hasta hoy la denominación y, lo que es más importante, no alteró sus límites hasta el siglo XVI, aun cuando a comienzos del XIV todo el sector norte pasó a depender de la Corona aragonesa.

Sería interesante aludir al fenómeno foral, pues quedó concentrado en Alicante y Cartagena¹¹. Si bien para la segunda el esfuerzo de asiento castellano fue realizado en primer lugar, para la villa alicantina las disposiciones venían dadas por el proyecto general de la Corona por organizar completamente el reino. Alicante se ofrecía como el punto marítimo que precisaba de ese planteamiento, teniendo en cuenta que la Orden de Santa María de España centralizaba el futuro político y estratégico de Castilla hacia el Mediterráneo. Pocos años después se vio ese tiempo posterior con negros nubarrones de tormenta.

Por lo tanto, en vísperas de la intervención de Jaime II en 1296, Castilla ofrecía un aspecto hacia el Mediterráneo que podemos considerar como descuidado. Los motivos no son otros que los específicos del fracaso repoblador castellano en el reino. La presión musulmana en la frontera, de manera creciente tras el desembarco meriní en los últimos años del reinado de Alfonso X, había resuelto establecer en el sector fronterizo oriental castellano-nazarí una línea en el Alto Vélez y la sacudida del vasallaje efectivo del Almanzora, hecho acordado entre Fernando III y Muhammad I en 1246. Por lo tanto, con una frontera militar activa con Granada, con límites difusos en el Norte con el propio corazón de Castilla, y con el límite de Biar como referencia con el reino de Valencia (significado en la costa con el enclave de

¹¹ CERDÁ RUIZ-FUNES, J.: «Fueros municipales a ciudades del Reino de Murcia durante el siglo XIII (1245-1283)», *Miscelánea Medieval Murciana*, XIII (1986), pp. 168-169.

Villajoyosa, unos escasos kilómetros al norte de Alicante), la costa mediterránea se configuraba como un muro sobre el que lamentar el casi nulo interés castellano, abandonado y entregado a los brazos genoveses, quienes, evidentemente, lo recibieron de manera abierta. Este hecho era el reconocimiento de una limitación, de una frustración.

3. La intervención aragonesa: el abandono definitivo

Parece claro que el interés específico que tuvo Aragón por intervenir en el reino de Murcia castellano fue el de su expansión mediterránea, en esta ocasión en la costa del propio territorio peninsular, y el de recuperar línea fronteriza terrestre con tierras del Islam, leamos futuras conquistas a lo largo del arco mediterráneo¹². El interés de Jaime II por Almería en 1309 respondió al mismo criterio. De hecho, la rápida conquista de la franja sur del reino era un factor definidor por sí mismo. Las villas de Moratalla o Hellín (situadas muy al interior), por ejemplo, no tuvieron ningún plan de intervención específico como sí lo tuvo, Lorca (y sus posiciones circundantes) o Mula, situadas en los sectores prelitorales y limítrofes con Granada.

La por entonces villa de Alicante, el puerto de Guardamar y la estratégica posición de Cartagena fueron ocupadas por Jaime II en las primeras jornadas de la intervención (abril-mayo de 1296). Castilla quedaba sin frontera mediterránea con la excepción de la línea costera que podía controlar Lorca, que había quedado aislada del territorio castellano. Este hecho hizo que la Corona castellana premiase la resistencia lorquina con la concesión de un extenso término jurisdiccional en 1299¹³, que no fue efectiva por la capitulación al año siguiente. En ese momento, 1300, Aragón lograba anular la presencia directa de Castilla en el Mediterráneo. Hay que tener en cuenta que la primera posición del reino castellano estaba precisamente en el umbral, en Tarifa, y que hasta 1344 con la conquista de Algeciras, no apuntaló esa asomada hacia el mar de Alborán desde tierras andaluzas.

Los acuerdos de Torrellas de 1304 devolvieron a Castilla el sector meridional de los territorios ocupados, incluida la capital. El problema surgió cuando la propia Castilla contempló su desplazamiento definitivo y el arrinconamiento efectivo que suponía que Cartagena quedase para Aragón. La presión para una nueva reunión que permitiese la recuperación del gran puerto dio sus frutos en 1305, con la rectificación del arbitrio en Elche. La generación de un puerto menor en los Alcázares¹⁴, dentro del lago interior que suponía el Mar Menor,

¹² Un trabajo general sobre el impacto de este hecho histórico, lo tenemos en la obra de M. T. FERRER I MALLOL: *Entre la paz y la guerra. La Corona catalano-aragonesa y Castilla en la Baja Edad Media*, Barcelona, 2005. Una recopilación documental sobre todo el proceso fue realizada por J. M. DEL ESTAL en una trilogía titulada: *El Reino de Murcia bajo Aragón (1296-1305)*, Alicante, vol. I: 1985, vol. II: 1990, y vol. III: 1999.

¹³ 1299, octubre, 23. Real sobre Palenzuela. Archivo Municipal de Lorca, pergaminos. Publicado por J. TORRES FONTES en: *Documentos de Fernando IV, CODOM V*, Murcia, 1980, pp. 30-31.

¹⁴ 1305, febrero, 12, Guadalajara. Archivo Municipal de Murcia, Libro 1, fols. 82-83. Publicado por J. TORRES FONTES en *Documentos de Fernando IV*, p. 35.

no paliaba la carencia terrible de proyección mediterránea, más cuando la intervención corsaria en la zona crecía. De hecho, una de las soluciones halladas fue la de utilizar arráeces mudéjares para ahuyentar el interés de los piratas. San Pedro del Pinatar también se configuró como un puerto en el seno del término jurisdiccional de Murcia, pero tanto éste como el de Los Alcázares, constituidos como embarcaderos con fines de abastecimiento para la capital¹⁵, en ningún momento pudieron suplir las características y potencialidad del puerto cartagenero; este hecho fue mucho más profundo a finales del XIV y sobre todo en el XV y XVI, como veremos más adelante.

Situados ya con posterioridad a 1305, y con Cartagena de nuevo bajo dominio castellano, la relación de Castilla y el Mediterráneo quedó definida como un enlace concretado en el puerto de la ciudad costera. Como un cuello de botella, la salida castellana hacia el mar interior pasaba exclusivamente por la ciudad cartagenera. No podemos hablar de «puertos», sino de «puerto», en singular. Esta situación se prolongó durante más de un siglo. No es un proceso donde Cartagena fagocite al resto de puertos (eso sucederá siglos después), sino de un abandono manifiesto de Castilla de los asuntos mediterráneos. Habían sido dejados en las manos de la exigua población cartagenera (dedicada a tareas de subsistencia pirática y de extremo ganadero, el verdadero interés castellano por este territorio que miraba hacia el interior), y del apoyo estable por parte de la ciudad de Murcia, prolongado en el siglo XVI y XVII como su ciudad-base fronteriza, no sólo para Cartagena sino también para los presidios norteafricanos.

Ni Alicante ni Guardamar pertenecían ya a Castilla, y los fondeaderos situados al Sur de Cartagena se podían contar con los dedos de una mano. La zona estaba en franco proceso de abandono general, quedando algunos puntos fortificados en la sierra prelitoral más como lugares de control territorial que como enclaves de proyección marítima. Un ejemplo lo tenemos en Tébar y Chuecos. Estos dos castillos, situados en la sierra de Almenara, fueron objetivo claro de Jaime II durante el cerco a Lorca¹⁶. Estaban enclavados en la ruta que iba desde el fondeadero de Águilas a la villa lorquina, donde desembarcaban las vituallas destinadas a mantener el asedio.

La prueba más evidente de este abandono fue la entrega de la propia Cartagena a manos ajenas de la Corona. Tras la devolución a Castilla, la ciudad costera perteneció a don Pedro López de Ayala, quien a su vez la terminó vendiendo en 1313 a don Juan Manuel, hijo del infante don Manuel y uno de los principales aristócratas castellanos¹⁷. La señorialización, general en el reino murciano en estas fechas como en el resto de Castilla, también afectó

¹⁵ RODRÍGUEZ LLOPIS, M.: «La integración del Reino de Murcia en el comercio europeo al fin de la Edad Media», en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, H. CASADO (ed.), Burgos, 1995, p. 83.

¹⁶ JIMÉNEZ ÁLCÁZAR, J. F.: «La frontera occidental del Reino de Murcia en el contexto de la intervención aragonesa: defensa y repoblación (1270-1340)», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 11 (1996-1997), pp. 229-239.

¹⁷ TORRES FONTES, J.: «Don Juan Manuel, señor de Cartagena (1313-1347)», en *Estudios en homenaje a don Claudio Sánchez-Albornoz en sus 90 años. Anejos Cuadernos de Historia de España IV*, Buenos Aires, 1986, pp. 35-57. Este trabajo es muy interesante como referencia general para la ciudad de Cartagena durante los siglos XIII y XIV.

a la franja costera; pero en este caso, la cuestión más grave fue la importancia del noble. Este hecho no es baladí, y se verá repetido, en distintas circunstancias un siglo y medio después, con el adelantado Pedro Fajardo como protagonista del evento. Don Juan Manuel tuvo proyectos concretos de inversión en todos sus dominios, desde las intervenciones en sus señoríos manchegos hasta el proyecto repoblador con Lorca, pasando por el intento de creación de una flota particular. Y así continuó hasta la recuperación para el patrimonio real en 1346 («*la çibdat de Cartagena era fasta aquí de don Johan, fijo del infante don Manuel, et agora nos cobramos la dicha çibdat para nos por troque que dimos por ella al dicho don Johan*»¹⁸). La situación durante todas estas décadas fue deteriorándose de forma precipitada. Se abandonaba la tierra, se abandonaba el mar.

En definitiva, el Mediterráneo se configuraba como un elemento ajeno a los intereses castellanos. El objetivo claro de Alfonso XI por solventar de una vez la Batalla del Estrecho hizo el resto. Queda aún por conocer la actividad portuaria cartagenera, que sin duda existió, encauzada por los intereses del aristócrata y por suponer este puerto la prolongación de las actividades mercantiles marítimas de los puertos alicantinos. La carencia de documentación no va a facilitar estas investigaciones. La imagen de la Castilla mediterránea quedaba esbozada definitivamente por un territorio, el mermado reino de Murcia, delimitado por una triple frontera: Aragón, Granada y el propio linde costero. Dejando de lado los umbrales aragoneses y granadinos, nos interesa en este punto aludir al carácter de peligro permanente que tenía la costa. Al desierto humano de esta zona, insisto que con la excepción de Cartagena, se añadía el abandono de las actividades de aprovechamiento marino, con la presencia habitual en el horizonte de naves y fustas que de forma cotidiana cruzaban sus aguas; ésa es la razón por la que no es descabellado pensar que, en esta dinámica de navegación de cabotaje, navíos de mayor o menor entidad atracasen en la bahía cartagenera, y más pensando que la zona de Cabo de Palos es de suma complejidad para la navegación (como dan testimonio los numerosos naufragios acaecidos en sus inmediaciones desde los inicios de la época histórica).

4. Momentos breves de recuperación:

Cartagena base militar y Mazarrón antes del alumbre

He hecho hincapié en incluir la situación realenga o señorial de estas zonas costeras porque va a repercutir de manera sobresaliente en la proyección que tendrá el Mediterráneo en Castilla; recordemos que este hecho tiene importancia en el mismo momento en que la imagen es la de una franja estrecha de costa, centralizada por un solo puerto con un nombre digno de serlo.

¹⁸ *Idem*, p. 55.

Por ello, es importante conocer las circunstancias externas al territorio murciano, las únicas que podían condicionar los destinos marítimos a lo largo del siglo XIV y primera mitad del XV. Dejando de lado los omnipresentes genoveses, factor estable, fue el proyecto político de la Corona el que decidió, hecho completamente coyuntural. Me refiero al uso concreto que realizó Pedro I durante el enfrentamiento con Aragón del puerto de Cartagena como punto militar de primera magnitud (a mitad del siglo XIV), y el proyecto político general de Enrique III (finales del XIV y principios del XV), identificado como un avance de lo que terminó siendo el edificio político de los Reyes Católicos. No obstante, y antes de continuar, hay que especificar que la conexión Atlántico-Mediterráneo, o lo que sería lo mismo, los focos mercantiles de Portugal-Sevilla-Valencia, pasaban inevitablemente por las costas murcianas. Más al Sur quedaba la extensa costa granadina. El fenómeno corsario mediterráneo por estos años sólo fue cortado por puntuales intervenciones castellanas con flotas de limpieza, como la de 1404¹⁹, y que embarcaba y desarmaba en puertos atlánticos.

En el primer caso aludido, la afirmación hegemónica de Castilla en la Península Ibérica buscada por Pedro I hacia 1350, derivó en una serie de operaciones militares contra Aragón. Si la actividad terrestre era imprescindible, con los frentes soriano y murciano como los que soportaron la intervención más notable, no fue menos indispensable el colapso marítimo necesario para derrotar a Pedro IV. La importancia de la flota castellana en el Norte y en el Suroeste se trasladó momentáneamente al Sureste, es decir, al Mediterráneo, una vez el Estrecho de Gibraltar ya estaba bajo el dominio cristiano.

Hasta el desastre de Cullera, podemos decir que la flota castellana tenía en Cartagena su base de actuación principal, incluido el sostenimiento de la misma a través del esfuerzo realizado por el reino de Murcia²⁰. No es que los buques fueran construidos en la dársena cartagenera, sino que lo que aportaba a la campaña la zona mediterránea era precisamente el teatro de operaciones. El mar era el escenario buscado para el estrangulamiento militar y comercial de Aragón. La recuperación momentánea del puerto de Alicante para Castilla no tuvo mayores consecuencias por su brevedad. La derrota de Pedro I conllevó un nuevo olvido de los asuntos mediterráneos desde el corazón de gobierno castellano. Tengamos en cuenta que el reino de Murcia había sido un leal territorio petrista, por lo que en primer lugar correspondía al nuevo Trastámara asegurarlos.

Pero los problemas se acumularon, pues el puerto cartagenero cayó en el mismo proceso de declive y crisis que el del resto del reino murciano. Para 1381, el censo de Cartagena ofrece unos datos desoladores, con 176 vecinos²¹. El reino que lo sostenía tampoco estaba mejor, pues se acometía un periodo de retroceso general, apostillado por la realidad de una

¹⁹ AZNAR VALLEJO, E.: «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV», *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, ed. M. González e I. Montes, Sevilla-Cádiz, 2006, pp. 325-326.

²⁰ CASAL, F.: *Cartagena bajo el reinado de don Pedro el Cruel (1350-1369)*, Cartagena, 1970.

²¹ TORRES FONTES, J.: «Murcia en el siglo XIV», *Anuario de Estudios Medievales*, 7 (1970-1971), p. 261.

ruina general. La guerra civil entre el desalojo del poder manuelista y el ascenso del nuevo linaje Fajardo vino a aumentar esa trágica coyuntura. La epidemia de 1396 fue el punto culminante de esta situación, sucediendo de forma paralela los primeros indicios de salir del profundo pozo de la crisis y de la puesta en práctica de la política general de Enrique III, donde el Mediterráneo, leamos Cartagena, tenía nuevas posibilidades.

La embajada a Tamerlán de Rui López de Clavijo fue, sencillamente, el mejor ejemplo de esa nueva política global. No podemos comparar la actuación marina castellana en los mares del Norte con los desarrollos tímidos en la costa Sureste peninsular; pero sí que hubo una reactivación, también visible en el plano militar, centrado en la zona terrestre con una ofensiva general en la frontera con Granada, donde los mejores resultados y una vez fallecido el rey, se produjeron en el sector andaluz. La caída de Antequera simplemente redujo el *hinterland* de Málaga, pero aún tendrán que transcurrir algunas décadas más para que Poniente de la costa malagueña fuese ocupado por Castilla, ya en el reinado de Enrique IV. Pero hasta entonces, la actividad seguirá centrando sus objetivos hacia el Norte del Cabo de Palos. Cartagena, y por ende, el reino de Murcia, era un territorio castellano que pertenecía al tejido comercial y mercantil del reino de Valencia. Así podemos explicar que el puerto de Alicante sea, junto con el cartagenero, el de salida para la lana murciana y oriental granadina hacia los telares italianos, documentado ya durante estos años²². Y junto a esas materias primas exportadas (el reino de Murcia fue un territorio de exportación neta), hay que tener en cuenta que el desarrollo ganadero anduvo paralelo a una expansión de los espacios abiertos, y en ellos, la implantación de «hornos de miel» (colmenas), o lo que es lo mismo, una importante producción cerera que se exportaba junto a cereal y lana. La exportación lanera comenzaba a asumir el volumen básico del movimiento portuario de Cartagena, hecho que se mantendrá aun en los momentos álgidos de salida del alumbre décadas más tarde. Estas actividades marítimas se veían acompañadas por las acciones navales de corsarios musulmanes²³, que de continuo aparecían por el horizonte de las costas y que no cesaron en diversa medida hasta que se propagaron de manera intensa ya en el XVI.

Para entonces, también se desarrolló en un fondeadero de la costa lorquina, situado unos kilómetros al sur de la rada cartagenera, una actividad exportadora de cereal, con destino fundamentalmente a tierras de la red comercial marítima murciana, es decir, los territorios de la Corona aragonesa tal y como hemos dicho. Mazarrón queda como puerto de embarque

²² Es conocido el estudio de E. BENITO RUANO sobre las actividades comerciales del mercader Monsalve: «Avisos y negocios del mercader Pero de Monsalve», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CLXIX (1972), pp. 149-169. También hay que aludir el de D. MENJOT y E. CECCHI: «Murcie dans le grand commerce international a l'oree du XV^e siecle d'apres les archives Datini. Notes et documents», *Miscelánea Medieval Murciana*, XV (1989), pp. 121-137, y es punto de referencia para M. RODRÍGUEZ LLOPIS en: «La integración del reino de Murcia en el comercio europeo al fin de la Edad Media», en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, H. CASADO (ed.), Burgos, 1995, pp. 81-114.

²³ La frontera marítima se tradujo en algunas acciones concretas, como la de la presencia de la flota real nazarí en la rada cartagenera en 1367, o algún desastre en las costas del Mar Menor o sus alrededores. TORRES FONTES, J.: «Derrota cristiana ante las playas de Campoamor», *Murgetana*, 45 (1976), pp. 49-56.

para cereal desde principios del XV²⁴, siendo en las décadas inmediatamente posteriores a la explotación de los yacimientos de alumbre, ya en 1462, la verdadera eclosión de este lugar. De esta manera, no habrá que esperar a los finales de ese siglo XV a que la configuración marítima castellana base su dinámica en un único punto, Cartagena; Mazarrón era ya una referencia y así siguió siéndolo en décadas posteriores cuando sea contemplada como puerto franco para la exportación de trigo a diferentes destinos mediterráneos²⁵.

Durante todo el periodo coincidente entre la derrota de los Manuel en Murcia (primera década del siglo XV) y la concesión de Cartagena al adelantado Pedro Fajardo Quesada en 1466, se vivió en el territorio un complejo momento donde se alternó una fortaleza política a través de la consolidación del linaje Fajardo como el único principal (con los resortes de la ocupación de buena parte de las encomiendas santiaguistas y de una señorialización brutal) y una guerra civil en el seno de la propia familia. Si bien los movimientos marítimos en las operaciones militares de la década de 1430 tuvieron escasa repercusión, el enfrentamiento interno murciano sí que tuvo ese impacto, pues con la existencia de esas redes marítimas y la navegación habitual de laúdes y fustas por los contornos de las costas del Sureste hubo presas, siempre en el seno de las hostilidades, y donde la Gobernación de Orihuela (reino de Valencia) se volvió a ver inmersa en los conflictos (como ya lo hizo en la guerra Manuel-Fajardo de finales del XIV y principios del XV). Una buena muestra la tenemos en la reclamación del concejo lorquino a las presas realizadas durante la actividad del alcaide de Lorca, Alonso Fajardo, una vez había sido derrotado por su primo el adelantado Pedro Fajardo Quesada²⁶.

En la década de 1460 todo el panorama cambió, además en todos los planos. Desde el político, la debilidad de la Corona tras los sucesos de Ávila desembocó en la concesión de Cartagena como señorío al adelantado²⁷, además con el nombramiento condal, y en la reafirmación de Lorca (leamos Mazarrón) como realengo. Con estos acontecimientos, la estrecha franja marítima castellana en el Mediterráneo se volvía a fragmentar. No obstante, la conquista de Estepona abría un nuevo balcón hacia el mar de Alborán, aunque seguía estando centrada esta actividad en el contexto del Estrecho. La actividad del puerto cartagenero estaría a partir de estos momentos nuevamente al margen de los intereses de la Corona. Sólo

²⁴ Archivo del Reino de Valencia. Real Cancillería. Registro 35, fols. 113r.-v. Agradezco a Leonardo Soler Milla su generosidad en la comunicación de este documento tan interesante como importante para la historia del núcleo mazarronero.

²⁵ Como Génova (Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla. Cédulas, 5, 250, 2), aunque lo estipulado era que no se exportase a tierra de infieles al ser mercancía vedada (Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla. Cédulas, 5, 61, 4). En fecha indeterminada y en este último sentido, también se localiza una licencia a Lorenzo Pinelo, alguacil de la Casa de Contratación, para poder exportar grano (200 cahíces de pan) por los puertos de Málaga, Cádiz, Puerto de Santa María, Sanlúcar y Mazarrón (Archivo General de Indias. Indiferente. 419, L. 7, fols. 780r.-v.).

²⁶ Archivo Municipal de Orihuela. Libro 31, fols. 49r.-50r.

²⁷ TORRES FONTES, J.: «La reincorporación de Cartagena a la Corona de Castilla», *Anuario de Historia del Derecho Español*, (1980), p. 339.

le restaba la extensa línea costera del concejo lorquino, aunque otro factor entró de lleno en el paisaje mediterráneo de Castilla: la explotación del alumbre mazarronero.

5. El alumbre y la lana: factores de desarrollo marítimo

En efecto, en 1462 el rey Enrique IV concedió a don Juan Pacheco la explotación del yacimiento de alumbre, un mineral fundamental para los tintes textiles, localizado en el sector septentrional de la marina de Lorca²⁸. La situación de estos filones de alumbre en la zona ya era conocida en el siglo anterior, cuando Jaime II concedió a Pedro Jiménez de Lorca²⁹ la mitad del aprovechamiento en Calentín, fortificación aneja al actual Mazarrón. Pero por causas que podemos incluir en la propia coyuntura del reino, tal y como la hemos definido con anterioridad, hicieron imposible esa actividad.

En este sentido hay que volver a insistir en el binomio señorío-realengo para poder comprender la situación marina del sector. Por entonces, el desarrollo de las actividades mercantiles en el Mediterráneo estaba alcanzando cotas inimaginables para el Sureste peninsular hacía un siglo escaso. Un hecho probatorio fue la presencia más activa de la comunidad genovesa en las principales ciudades y villas del reino murciano; caso paradigmática sería el de Baltasar Rey, con intereses en la propia capital del adelantamiento pero avecindado en Lorca, propietaria virtual del territorio donde estaba asentado el poblamiento de los *Alumbres de Almazarrón*³⁰. Pero lo más interesante no es ya que el grupo genovés se hiciera con un protagonismo en el plano mercantil murciano, influido por su localización en Murcia y Lorca aunque presentes en Mazarrón o Cartagena, sino la representación de mercaderes castellanos (de Burgos fundamentalmente). Y esta cuestión es muy importante; no debemos de contemplar la situación del Sureste peninsular como si fuese una célula colonial italiana sobre Castilla, como puede darse a entender por esa interacción genovesa, sino que tuvo una personalidad propia en el marco de la expansión castellana hacia el Mediterráneo a lo largo del último tercio del siglo XV. En este punto incidió el prof. Rodríguez Llopis a raíz de investigaciones sobre la actividad portuaria cartagenera de finales del XV y principios del XVI³¹; incluso el mercado de la lana que cruzaba por el reino también estaba intervenido por elementos burgaleses, aparte de los consabidos genoveses.

Una vez concedido el privilegio de explotación del alumbre, don Juan Pacheco, consciente del control que tenía del reino de Murcia el adelantado don Pedro Fajardo Quesada, vencedor completo de la guerra civil por el dominio político y social del territorio en la

²⁸ FRANCO SILVA, A.: «El alumbre murciano», *Miscelánea Medieval Murciana*, VI (1980), pp. 237-272, y *El alumbre del reino de Murcia: una historia de intrigas, riqueza y poder*, Murcia, 1996.

²⁹ FERRER I MALLOL, M.T., *op. cit.*, p. 173.

³⁰ Sobre la presencia genovesa en el reino: TORRES FONTES, J.: «Genoveses en Murcia (s. XV)», *Miscelánea Medieval Murciana*, II (1976), pp. 69-168, y MOLINA MOLINA, A. L.: «Mercaderes genoveses en Murcia durante la época de los Reyes Católicos (1475-1516)», *Miscelánea Medieval Murciana*, II (1976), pp. 277-312.

³¹ RODRÍGUEZ LLOPIS, M.: *op. cit.*, pp. 93 y 96.

década anterior, compartió con él su usufructo. De esta manera, ambos aristócratas entraban de lleno en la presencia directa de los asuntos mediterráneos. En ese momento, el adelantado ya intervenía en el concejo de Cartagena, aunque fue el acuerdo de 1464 el que le permitía involucrarse en los asuntos internos de las tres principales ciudades del reino, Murcia, Lorca y Cartagena³². O lo que era lo mismo: los tres concejos que tenían entre sus límites los del Mediterráneo murciano.

El nuevo enclave de Mazarrón se implantaba en lo que hasta ese momento era un casi completo desierto humano. Seguramente existía algún tipo de poblamiento de pequeñas dimensiones, aparejado a la actividad pesquera con base en el fondeadero que servía de punto exportador para el cereal, tal y como he mencionado con anterioridad. La necesidad del mineral de alumbre para la creciente actividad textil europea derivó en un desarrollo espectacular del núcleo, con la definición de lo que era un complejo habitado compuesto por tres puntos, donde uno de ellos era claramente la proyección marina de la actividad³³. El puerto del Almazarrón, tal y como comienza a aparecer en la documentación de la época, asumía las labores de exportación de la producción minera, sin que en ningún momento restase importancia a las salidas laneras a través de Cartagena. Confluían genoveses, con licencias tanto reales como del concejo lorquino, intereses de los Pacheco, ejercitados a través generalmente del alcaide de Xiquena (posición fronteriza entre Lorca y los Vélez granadinos comprada por el marqués de Villena en 1459 y que pudo conservar tras las capitulaciones de Toledo de 1480), de la Casa de los adelantados murcianos (en primer lugar de don Pedro Fajardo, seguido por su yerno Juan Chacón y continuados de manera creciente por los marqueses de los Vélez, ya en el XVI), y de la Corona castellana, a través en este caso de la legitimidad de representación asumida por el concejo realengo de Lorca, propietaria del solar donde se establecía todo el territorio; y de su zona marítima, claro³⁴. De hecho, la competencia del puerto era de la institución municipal lorquina, pero muy intervenida por las decisiones del elemento aristócrata.

Un hecho, acontecido casi en paralelo al del comienzo de la explotación del alumbre, vino a alterar la situación existente hasta ese momento. Sabemos de la señorialización de Cartagena a comienzos del XIV. Pero más conocida por lo que terminó representando donación y recuperación para el patrimonio real supuso la deriva señorial de la ciudad cartagenera en el último tercio del siglo XV.

³² JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: *Un concejo de Castilla en la frontera de Granada. Lorca 1460-1521*, Granada, 1997, p. 457. Sobre el personaje: TORRES FONTES, J.: *Don Pedro Fajardo, adelantado mayor del reino de Murcia*, Madrid, 1953.

³³ JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: *Lorca: ciudad y término (ss. XIII-XVI)*, Murcia, 1994, pp. 157 y ss.

³⁴ Es muy interesante el problema generado a comienzos del XVI por la confluencia de estos poderes en Mazarrón, donde las intervenciones de unos y otros derivaron en acciones violentas puntuales. Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla. Personas. Jorge de Vergara. Leg. 30. El documento fue transcrito por D. Munuera Navarro en: «La delegación real en los albores de la Modernidad. La lugartenencia de Jorge de Vergara en Lorca (1501-1504)», *Clavis*, 1 (1999), pp. 60-64.

6. El señorío de Cartagena de los Fajardo

En efecto, en plena crisis global de la segunda mitad en el reinado de Enrique IV de Castilla, y buscando asegurar la lealtad del poder omnímodo que tenía sobre el territorio el adelantado de Murcia tras la guerra civil murciana, tal y como he mencionado con anterioridad, el rey y el príncipe don Alfonso concedieron a don Pedro Fajardo Quesada el señorío jurisdiccional de la ciudad de Cartagena en 1465 y 1466³⁵.

La señorialización de la costa castellana en esta fase fue, por lo tanto, un factor ineludible para terminar de comprender el escaso valor que la Corona concedió a este sector marítimo, bien por saberse incapaz, bien por reconocer situaciones de hecho. A partir de ese momento, y a pesar de que Cartagena seguía siendo el puerto por excelencia en el Mediterráneo castellano, la rama principal del linaje Fajardo, el de los adelantados, asumió ese protagonismo portuario. Hay que pensar que el puerto de Mazarrón también estaba "intervenido" primero por el adelantado Pedro Fajardo y después por su yerno Juan Chacón, heredero consorte del oficio del adelantamiento murciano; tengamos presente que se involucró en el concejo de Lorca de manera sobresaliente tras 1460, y el hecho de compartir la explotación de alumbre con el marqués de Villena, hacía de los asuntos de Mazarrón una cuestión de interés específico del adelantado mayor del reino.

Durante los últimos años de Enrique IV, don Pedro Fajardo, asumiendo su posición incontestable en el territorio del reino murciano, se desinhibió de la política castellana a la espera de que las posiciones se clarificaran. La entronización de doña Isabel como reina de Castilla fue el punto de inflexión para esta cuestión, como para tantas otras cosas. El adelantado se alineó con los isabelinos en el conflicto civil, básicamente por su enfrentamiento directo con el marqués de Villena y los intereses que éste tenía en el reino de Murcia (todo el Norte, además de algunas posiciones y familias concretas, como los conversos Chinchilla o los Lisón). Pero la gran jugada maestra por parte de los Reyes Católicos fue casar a un miembro de su círculo más cercano con doña Luisa, única heredera del adelantado; así, don Juan Chacón, que fue Mayordomo mayor en la Corte, se convirtió a la muerte del Fajardo en el nuevo adelantado mayor del reino de Murcia, recogiendo a su vez todo el inmenso patrimonio señorial, incluida Cartagena. A pesar de entrar en la órbita de la Corona de esta manera, la señorialización del puerto era un hecho, y una de las pruebas más evidentes fue que los desembarcos de vituallas para apoyar las operaciones de conquista en 1488 se realizaron en el puerto de Mazarrón, y no en el de Cartagena; la cercanía no termina de explicar que no se utilizase las instalaciones y rada del mejor puerto del Mediterráneo Occidental. Cuando Vera-Mojácar cayó en manos de los Reyes en junio de 1488, ese puntal táctico se desplazó hacia esas playas. La caída de Almería representó dos años después, eliminó

³⁵ TORRES FONTES, J.: «La reincorporación de Cartagena a la Corona de Castilla», *Anuario de Historia del Derecho Español*, L (1980), pp. 327-352.

cualquier actividad portuaria en todo el Levante almeriense (costa norte al cabo de Gata), con la excepción de las actividades pesqueras³⁶, por cierto muy peligrosas por la permanente actividad corsaria berberisca.

En esos momentos, la intervención del adelantado en los movimientos portuarios cartageneros se hizo muy presente. Desde el mismo momento de la concesión del señorío, los provechos por embarques y desembarcos quedaron bien especificados³⁷. Juan Chacón intervino de manera directa en la renta, consciente de la importancia y del peso económico de la misma, aunque era una cuestión que ya tenía en cuenta su suegro Pedro Fajardo. En 1481, y un año antes de su muerte, el adelantado protegía las actividades de los mercaderes³⁸; en último término, cuidaba su propio negocio.

Durante todo el periodo de Chacón como adelantado (1482-1503), supo y pudo manio-brar en beneficio del linaje. Las cargas fiscales realizadas en las operaciones portuarias en Cartagena no dejan lugar a dudas³⁹.

El tejido mercantil de Cartagena pasaba por las rutas marítimas estratégicas de comunicación desde Valencia hacia el Sur. Los embarques de lana con rumbo a Italia ensombrecen los realizados en Mazarrón a causa del alumbre y, esto es muy importante, de grano. El cimientador se vendría a corresponder con un triple soporte, sostenido por las salidas laneras, del mineral y de trigo. Italia, las zonas precisadas de vituallas (Mallorca) y los mercados internacionales textiles (sobre todo Países Bajos e Inglaterra), se convirtieron en los objetivos de exportación.

Pero el negocio no oscurecía en absoluto el interés militar de la Corona. Si bien Mazarrón era en teoría territorio realengo, dependiente del término jurisdiccional de la ciudad de Lorca donde los reyes tenían establecido de forma permanente un corregidor para ejecutar las leyes reales, Cartagena se mantenía por el momento en manos privadas.

La intervención del adelantado en asuntos portuarios defendiendo las prohibiciones de exportación de «cosas vedadas» con destino a los magrebíes puede proyectar una imagen de unificación de criterio en cuanto a la política global de la Corona. Es cierto que don Juan Chacón fue uno de los más leales súbditos y colaboradores con los que pudieron contar los Reyes en todo momento, incluso en los más difíciles de su reinado (Guerra de Sucesión), pero eso no debe perturbar la perspectiva que tenía el aristócrata de lo que eran asuntos propios de su puerto. En un pleito que llegó hasta el más alto grado de apelación, el adelantado había acusado a unos vecinos barceloneses de realizar contrabando de armas

³⁶ GRIMA CERVANTES, J.: «La pesca en las ciudades de Vera y Mojácar tras la conquista: la Torre de la Garrucha y la renta del tiguál», en *Actas del VI Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía. Las ciudades andaluzas (siglos XIII-XVI)*, Málaga, Universidad de Málaga, 1991, pp. 681-691.

³⁷ TORRES FONTES, J.: «La reincorporación de Cartagena...», pp. 337 y 339.

³⁸ Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla. Diversos, 41, 29, fols. 147 y ss.

³⁹ Un análisis exhaustivo de estos movimientos fue realizado por M. RODRÍGUEZ LLOPIS, *op. cit.*, pp. 98 y ss.

con destino a Vélez de la Gomera⁴⁰. Lo de menos eran las partesanas, planchas de acero y alambres cogidos, sino la intervención de la autoridad de Chacón en el puerto «*de la dicha su çibdad de Cartajena*»; he señalado el pronombre «su», pues el escribano lo añadió a posteriori en el espacio interlineal. Toda una señal evidente de realidades.

La concentración de poder del linaje Fajardo en los intereses marítimos (portuarios más bien), la presencia del marqués de Villena y la postulación de la Corona fueron los pilares que sostuvieron la proyección mediterránea castellana en los finales del XV, sin tener en cuenta aún la incorporación del reino de Granada. Ya se perfilaba el impacto socio-económico de la actividad mercantil exportadora del reino de Murcia: la lana era el producto que repercutió en el desarrollo de poder económico de las oligarquías locales del Sureste peninsular mientras que el alumbre estuvo siempre concentrado en las manos de la aristocracia castellana, delimitado a los dos grandes linajes del momento (Fajardo y Chacón) y definido por su intrínseco carácter internacional de primer orden⁴¹. En Mazarrón permanecen en todo momento los intereses de ambos aristócratas en manos de individuos o familias que asumían la postura política de cada uno de los dos, como Álvaro Yáñez de Buitrago, alcaide de Xiquena, o Juan de Paredes⁴² por el señor de Villena, y buena parte de los linajes poderosos de Murcia, Lorca y, lógicamente, Cartagena.

7. Las obligaciones en el Mediterráneo: las costas como cuestión de Estado

El nuevo siglo coincidió con el definitivo empuje castellano hacia los intereses mediterráneos, concretados en el Sureste por el cambio patrimonial de Cartagena. En 1503, tras la muerte de don Juan Chacón y la sucesión de su primogénito Pedro Fajardo Chacón, la Corona aprovechó la coyuntura para recuperar la plaza⁴³. La similitud con Cádiz y Gibraltar es enorme, y la estrategia global de los Reyes Católicos marchó en el sentido de asegurar bases concretas y de primera calidad para la futura política africana y mediterránea del XVI.

La perspectiva estratégica de la Corona estaba muy clara y era evidente que el objetivo era recuperar las plazas fundamentales para los grandes proyectos de la monarquía⁴⁴. Si Cádiz

⁴⁰ Archivo General de Simancas. Consejo Real. 652-15. La nao de Bartolomé Villa, Jaime Pou, Pedro Durán y Pedro de Cifuentes, vecinos todos de Barcelona, estaba inmovilizada por las justicias del adelantado Juan Chacón por contrabando de armas con los musulmanes de Vélez de la Gomera y Cazaza: «*porque con el hillo de arambre y hierro e con las planchas e partesanas no se defienden las naos, quanto mas que la dicha nao no yva de armada para que oviese de llevar armas*».

⁴¹ «*En el Mazarron haze labrar el duque [de Escalona] con tres calderas y el marques [de los Velez] con dos. Dizen que cada caldera haze quatro mil quintales cada año, y demas desto ay çerca de Cartagena otra lumbre de doña Maria de Mendoza, de alumbre blanco, que se paresçe al de Ciuita Vieja, pero no es tan fino ni tanpoco como lo de Mazarron, con un sueldo por quintal labra con dos calderas*». Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla. Diversos, 8, doc. 23.

⁴² Archivo Ducal de Frías. C. 771, D. 74.

⁴³ TORRES FONTES, J.: «La reincorporación...», pp. 347 y ss.

⁴⁴ Podemos percibir una imagen muy completa de la importancia de Cartagena en el contexto mediterráneo peninsular de esta época en la tesis doctoral de D. MUNUERA NAVARRO: *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del Sureste Peninsular durante la Edad Media (VIII-XVI)*, Universidad de Murcia, 2010. Tesis doctoral. <http://www.tesisenred.net>.

volvió a manos realengas, Cartagena también lo hizo, aunque el caso de su recuperación tuvo unos condicionantes distintos. En primer lugar, se hizo por canje en el momento de la concesión del oficio de adelantado mayor al heredero Pedro Fajardo Chacón: la ciudad cartagenera por los enclaves almerienses de los Vélez, Cuevas y Portilla. Es evidente que el linaje perdía con el cambio, situación que nunca olvidó el marqués hasta el momento de su muerte.

Pero el beneficio para los intereses de los reyes tenía tales proporciones que cualquier tipo de oposición realizada por uno de los nobles más importantes del reino era contemplado como un problema menor, y más situando el hecho en la coyuntura específica de principios del XVI. Recordemos que los anhelos desmedidos de poder por parte del adelantado se vieron respondidos en un primer momento con el destierro, aunque la compleja situación política abierta después de la muerte de la reina Isabel hizo que don Fernando, quien superó en todo momento en agilidad política a la mayor parte de coetáneos, perdonase al aristócrata con el fin de su espesa y tupida red clientelar en todo el sureste pudiese controlar el posible desgobierno por parte de unas oligarquías locales deseosas de copar el poder municipal por encima de los intereses del reino.

Ni Cartagena ni Mazarrón se escaparon a esos deseos, y la recuperación de la ciudad cartagenera hizo que los esfuerzos del noble se centrasen aún más en el negocio residente en las calderas de alumbre mazarroneras. Los choques con los intereses de los Pacheco y de los genoveses se van a producir casi de inmediato, aunque ese mismo control social que tenía el adelantado, ya marqués de los Vélez desde 1507, sirvió para que tuviese presencia en el seno de las principales villas y ciudades del reino.

También es importante la prolongación del factor marítimo castellano hacia el Sur tras la conquista del reino de Granada. Asistimos a la reorganización completa del panorama marítimo peninsular hacia el Mediterráneo. Mojácar-Vera y la explotación de los yacimientos de Rodalquilar, sumado a que el gran puerto de Almería se incluía en la línea de cabotaje del Estrecho-Alborán, fueron elementos que alteraron notablemente la perspectiva de los asuntos marinos en el corazón del territorio castellano. Por ejemplo, naves venecianas surcaban estos mares, amarrando en los puertos del Sureste, hasta que en la segunda década del XVI desapareció esta línea comercial⁴⁵, posiblemente por la presión genovesa.

Si sumamos este hecho a la consideración de que el puerto de Valencia, con el enclave intermedio de Alicante, seguía siendo la referencia crucial de la dinámica comercial de los puertos murcianos⁴⁶, obtendremos el panorama más real de lo que suponía en el ocaso me-

⁴⁵ LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E.: «Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempos de los Reyes Católicos y Carlos I», en *1490: en el umbral de la Modernidad. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, Valencia, 1994, pp. 23-25.

⁴⁶ Se documentan seguros de naves portuguesas en Valencia que comerciaban con Cartagena a finales del XV, lo que da idea de la referencia que suponía el enorme puerto valenciano para el conjunto mercantil naviero peninsular. Iradiel MURUGARREN, P. e IGUAL LUIS, D.: «Del Mediterráneo al Atlántico. Mercaderes, productos y empresas italianas entre Valencia y Portugal (1450-1520)», en *Portogallo mediterraneo*, ed. L. A. DA FONSECA y M. R. CADEDDU, Cagliari, 2001, p. 160.

dieval el Mediterráneo para Castilla: toda la franja suroccidental se volcaba hacia su espacio «natural», que no era otro que el Magreb y la Península Itálica, quebrado en los comienzos del XIV. La Corona llegó a confirmar una licencia a los vecinos de Cartagena para que pudiesen comerciar con los musulmanes del Magreb⁴⁷. La proyección de la Península Ibérica hacia los sectores territoriales más inmediatos, los magrebíes del Rif y Orán-Argel, se plasmó con la política desarrollada por el cardenal Cisneros y la cadena de presidios norteafricanos que personalizaron la continuidad de la frontera mantenida con el Islam durante siglos, extendida ahora a los asuntos de allende. La ciudad cartagenera, más bien su puerto, asumía el protagonismo estratégico para el mantenimiento de esos enclaves, tanto como puerto táctico como por tratarse del lugar de embarque de vituallas del reino de Murcia, de donde partían los bastimentos destinados a esas guarniciones. A partir de 1505, con la conquista de Mazalquivir⁴⁸, plaza fortificada frente a Orán, se abrió la *nueva etapa fronteriza* al otro lado del mar de Alborán, con los mismos elementos y factores de antaño. La ciudad-base de frontera será en realidad todo un reino, el de Murcia; las instituciones fronterizas más conocidas, como los alfaqueques⁴⁹; los privilegios tenían su prolongación, como el de *homicianos* en 1507 para la citada plaza norteafricana⁵⁰; los desastres que acompañaron la gesta de romances en la Vega granadina, como el de «*Río Verde, Río Verde*», aquí se plasmaron en Tremecén en 1507⁵¹ y en Argel en 1516; o el fenómeno de los traductores e intérpretes⁵²; los cautiverios, continuados ya durante todo el XVI, incluidos los fenómenos de conversión⁵³; el sostenimiento de posiciones de vanguardia en la costa (*estancias* estables en la costa del reino de Granada⁵⁴), a modo de atalayas que oteaban el horizonte en busca de fustas que actuaban como plataformas para el trabajo que antes desarrollaba el almogávar o el colla-

⁴⁷ Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla. Cédulas, 9, 168, 8.

⁴⁸ Mazalquivir es el nombre castellano de la conocida base militar de Mers el-Kebir, famosa por el ataque inglés a la flota francesa fondeada allí durante la II Guerra Mundial.

⁴⁹ «Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)», en *El Reino de Granada en la época de los Reyes Católicos*, II, Granada, 1989, pp. 205-233.

⁵⁰ JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: «La frontera de allende: el privilegio de homicianos de Mazalquivir (1507)», *Crónica Nova*, 23 (1993), pp. 343-359.

⁵¹ «*como los moros de allende le desbarataron de la manera que Artahen, un capitán de navio que aca enbiava le ynfarmaria, y porquel desbarato fue grande y el careçia de jente y esperaba que a la ora seria çercado en Maçarquibir donde estava que le pedia por merçed quisiese socorrerle luego con dosyentos hombres de pie los çiento para la mar y los çinquenta para el campo y los çinquenta para guardar y defender el lugar*». De la sesión concejil de la ciudad de Murcia ante una carta del Alcaide de los Donceles, Capitán General de la Guerra de África, a don Pedro Fajardo, adelantado mayor del reino de Murcia. Archivo Municipal de Murcia, libro de actas capitulares 1506-07, 17 de junio de 1507, fol. 141. El hecho fue mencionado por R. BOSQUE CARCELLER en: «Murcia y Mazalquivir», *Murgetana*, 13 (1960), p. 105.

⁵² ABAD MERINO, M.: «Aquí hay necesidad de persona capaz en muchas lenguas. El oficio de intérprete en las últimas fronteras de Castilla», *Tonos Digital*, 10 (2005), 1-31 (www.tonosdigital.com, consultado el 8 de enero de 2012).

⁵³ Ya aludió BENNASSAR a esta cuestión en un ensayo titulado *Los cristianos de Alá* (Madrid, Nerea, 1988).

⁵⁴ *La última frontera medieval: la defensa costera en el obispado de Málaga en tiempos de los Reyes Católicos*, Málaga, 1986.

rado, donde la edificación de torres costeras fue la plasmación material del fenómeno; y sobre todo, el gran vacío fronterizo. La masa de agua encarnada por el mar de Alborán será la «tierra de nadie» extendida ya en tierra adentro tanto a un lado y otro de las posiciones de vanguardia, los presidios, y de las ciudades situadas en la retaguardia: Murcia, Lorca, Orihuela, Villena, Alcaraz o Chinchilla, siendo Cartagena el cuello de botella por el que se canalizaba el esfuerzo fronterizo. La conquista de Orán en 1509 significó el establecimiento de un enclave de primera magnitud, y de hecho, fue la extensión castellana real, de mucho mayor calado que la presencia en Melilla y que aumentó con la pérdida paulatina del resto de presidios en el XVI. Es el fenómeno de las «costas-fronteras» que Dufour⁵⁵ aplica para el caso paralelo de Sicilia. Y precisamente esta isla mediterránea fue, junto a las villas norteafricanas, destino de las tropas embarcadas en Cartagena⁵⁶. La salida de estas flotas armadas fue permanente a lo largo de la centuria⁵⁷, lo que contribuyó al crecimiento permanente del núcleo y de su importancia como enclave portuario estratégico proyectado hacia los siglos siguientes.

El fenómeno corsario, persistente a lo largo de la Baja Edad Media aunque esporádico en comparación con lo cotidiano de los asaltos al Norte del cabo de Palos (zonas meridionales del reino de Valencia), se concretó en los desembarcos berberiscos de naves procedentes de Argel, Vélez de la Gomera u Orán. Las huidas de moriscos almerienses por las playas del Levante hacia el Magreb comenzaron a ser también habituales, siendo las más representativas en este sector los abandonos de las aldeas veratenses de Teresa y Cabrera⁵⁸, con lo que quedaron los núcleos costeros de cristianos-viejos aún más ligados a los enclaves murcianos. El problema para la ciudad de Vera llegó a ser tan acuciante que la Corona reclamará en 1515, la ayuda y colaboración de las milicias urbanas del reino de Murcia⁵⁹. El hecho simplemente nos revela la fragilidad primero del poblamiento cristiano en la zona, precisado de refuerzos externos, y segundo, la propia debilidad de la flota defensiva costera existente desde los finales del XV, al comienzo compuesto por naves cántabras y sustituidas poco después por catalanas, que presumiblemente cubrían el sector Cabo de Palos-Cabo de Gata.

⁵⁵ «Ciudades y fortificaciones en la Sicilia del siglo XVI», en *La ciudad y las murallas*, ed. de C. DE SETA y J. LE GOFF, Madrid, 1991, p. 123.

⁵⁶ Es numerosa la documentación conservada referente a los embarques de tropas con destino a Sicilia para las operaciones en 1494 del Gran Capitán (Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla, Cédulas, 1, 196, 1), o a Bugía en 1500 (Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla, Cédulas, 4, 104, 5).

⁵⁷ MONTOJO MONTOJO, V.: *Cartagena en la época de Carlos V*, Murcia, 1987, pp. 94-95.

⁵⁸ MARTÍNEZ SAN PEDRO, M. D. y de la Obra Sierra, J.: «Teresa, un lugar fronterizo», en *Actas del congreso La Frontera Oriental nazarí como sujeto histórico (ss. XIII-XVI)*, coord. P. SEGURA, Almería, IEA, 1997, pp. 629-637. Siendo Cartagena el punto de referencia para el trasiego marítimo, no era extraño que se convirtiese en lugar de desembarco para todos aquellos musulmanes huidos que habían sido capturados en las aguas del mar de Alborán (Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla, Cédulas, 6, 18, 4).

⁵⁹ «*Deven ponerse en Vera y en Mojacar veinte ginetes y dozentos peones, los quales han de venir de Murcia y Lorca*». Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla. Diversos, 44, 6. Recordemos que se trataba de una capitánía general diferente.

Pero los barcos fueron apareciendo por el horizonte cada vez en mayor número. Y no sólo porque creciese la actividad militar y exportadora, sino que de manera paralela, la importación aumentó. Estos productos importados (químicos y textiles⁶⁰) seguían la ruta Cartagena-Toledo, consumiendo el reino una pequeña parte de los mismos (telas de calidad). En este mismo sentido, las necesidades de la capital, Murcia, y de Lorca, como segunda ciudad importante de todo el reino, se canalizaban no sólo a través de las rutas de interior, sino que la ciudad murciana tenía a Cartagena como su mejor punto de abastecimiento exterior, a pesar de tener fondeaderos pertenecientes a su término municipal, como San Pedro del Pinatar o los Alcázares. Este hecho hizo que ambas ciudades, Murcia y Cartagena, tuviesen en determinados momentos conflictos de intereses acerca del movimiento mercantil, como el suscitado en 1514 por el avituallamiento de vino⁶¹. Y el caso de Lorca no es similar desde el mismo momento en que Mazarrón pertenecía al término jurisdiccional de la ciudad. Eran los regidores lorquinos los encargados de regular hasta el buen estado del fondeadero y de registrar la actividad del muelle a través de un escribano de concejo⁶². La diferencia era que a Lorca, con la excepción del pescado, el abastecimiento le llegaba fundamentalmente desde la propia red de distribución de la capital y de las encomiendas santiaguistas del Norte y que, a su vez, canalizaba hacia Vera.

La nueva centuria se abrió pues, con el establecimiento físico de la frontera militar a través de las torres defensivas. Aquel sistema de atalayas establecidas a lo largo de la frontera con la Granada nazarí se traspasó a la costa. El interés por defender Mazarrón y sus pobladores, algún que otro fondeadero con posibilidades (no recuperadas hasta el XVIII), como Ifre o Águilas, y la necesidad de fortificar el puerto de Cartagena van a definir el proceso tímido de asomo que Castilla tuvo hacia el Mediterráneo en el siglo XVI.

En definitiva, la obligación generada para Castilla por la política general de la Monarquía Hispánica en el teatro mediterráneo indujo a una atención específica hacia las costas del Sureste, acrecentada por la propia dinámica comercial y mercantil existente a partir de la segunda mitad del siglo XV. De aquella frustración alfonsí a estos proyectos internacionales de los Reyes Católicos había transcurrido el largo periodo bajomedieval de olvido mediterráneo.

Conclusiones

El siglo XIII fue el último momento donde el Mediterráneo representó para Castilla un referente clave. Las dos centurias siguientes, coincidentes con la plenitud de la Baja Edad Media, supuso una época de dejación y casi indiferencia de lo que se convirtió en una peligrosa frontera más para la encarnación del reino castellano en el sector, el adelantamiento del

⁶⁰ RODRÍGUEZ LLOPIS, M.: *op. cit.*, pp. 104-106.

⁶¹ Archivo General de Simancas. Cámara de Castilla. Memoriales. Murcia. La capital había recibido un privilegio en 1496 contemplando que sus vecinos pudieran fletar por el puerto de Cartagena barcos con vino y otras mercancías no vedadas. Hernández Franco, J.: «Bases del comercio del vino en Murcia durante la Baja Edad Media», *Miscelánea Medieval Murciana*, VII (1981), pp. 37-38.

⁶² Todo lo relativo al poblamiento y puerto de Mazarrón, ya lo traté en *Lorca: ciudad y término...*, pp. 164-171.

reino de Murcia. Momentos puntuales de recuperación, por asuntos externos que repercutían en los proyectos marítimos realizados, fueron excepciones en el abandono general. Pero el crecimiento de la actividad comercial, tímida a comienzos del siglo XV, se constata a la par de que las redes mercantiles valencianas se extienden hacia el Sur. Naves comienzan a surcar la costa murciana (castellana) y a fondear en sus puertos, principalmente Cartagena y de manera más moderada en Mazarrón.

La mitad del XV vino a coincidir con una reactivación de la dinámica económica global en Europa Occidental, y el elemento genovés, perfectamente situado en la zona y con ramificaciones en Valencia y Granada, supo y pudo canalizar ese esfuerzo castellano. La actividad marítima creció por el inicio de la explotación de los yacimientos de alumbre del sector, primero en Mazarrón (zona costera de Lorca) y décadas más tarde al Norte de Cartagena (Alumbres Nuevos) y Cabo de Gata (Rodalquilar), ya en el reino de Granada. La salida comercial de la lana a través de los puertos del Levante (Cartagena y Alicante principalmente) supuso el gran peso mercantil, acompañado por la intervención militar de la Corona en el Magreb, lo que llevó a utilizar la rada cartagenera como base marítima de primer orden. Barcos de armada y naves comerciales se convirtieron entonces, y lo serían a partir de ahí, los auténticos protagonistas de la recobrada atención mediterránea castellana.

Pero esa perspectiva, siendo real, es equívoca, pues la presencia de los intereses de la Monarquía hispánica en los enclaves del Magreb hizo que se unificase la realidad mediterránea entre los territorios peninsulares y esos presidios. De hecho, hay que ubicar esta respuesta como la más lógica teniendo en cuenta los antecedentes históricos existentes, donde los dos lados del Estrecho quedaban unidos precisamente por ese brazo de mar. Desde la época romana, hasta las intervenciones califales, pasando por la presencia visigoda, había sido una constante en los poderes de ambas riberas. Almorávides, almohades, meriníes... y sobre todo, por la realidad que le tocó vivir a las costas castellanas en el siglo XIII, por el proyecto político expansivo alfonsí, continuación del de su padre Fernando III.

La permanencia del elemento morisco en el vecino reino de Granada hizo que la cuestión mediterránea en Castilla no fuera contemplada como un asunto estrictamente marítimo. La presencia de la amenaza turca en las costas murcianas y granadinas hasta bien entrado el XVI, y la sensación de «quinta columna» permanente que hubo hasta el sofoco de la rebelión de 1568, tanto en los repobladores de las ciudades ocupadas directamente por los castellanos (Vera, Mojácar, Almería o Adra en la costa, Baza, Guadix o Purchena en el interior) como en las posiciones fronterizas más cercanas de otros reinos (Lorca, Caravaca, Murcia e incluso en el interior jiennense) no facilitó el hecho de que el factor mediterráneo hundiera sus raíces en tierra muy adentro de la Península. Por ello, deberemos contemplar este fenómeno como un panorama global del Sureste peninsular, incluyendo al reino de Murcia como una pieza fundamental en la política mediterránea de Castilla desde el siglo XIII, continuado por el reino de España en el XVIII con la potenciación definitiva de la base militar de Cartagena como principal puerto estratégico en el Mediterráneo. Y hasta hoy.*

* Artículo recibido el 3/3/2011 y aceptado el 18/3/2011.

Fuentes

Fuentes editadas

DEL ESTAL, J. M.: *El Reino de Murcia bajo Aragón (1296-1305)*. Alicante, vol. I: 1985, vol. II: 1990 y vol. III: 1999.

TORRES FONTES, J.: *Fueros y privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*, CODOM III, Murcia, 1973.

TORRES FONTES, J.: *Documentos de Fernando IV*, CODOM V, Murcia, 1980.

Fuentes inéditas

ARCHIVO DEL REINO DE VALENCIA. REAL CANCELLERÍA.

ARCHIVO DUCAL DE FRÍAS.

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. INDIFERENTE.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. CÁMARA DE CASTILLA. CÉDULAS.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. CÁMARA DE CASTILLA. DIVERSOS.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. CÁMARA DE CASTILLA. MEMORIALES-MURCIA.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. CÁMARA DE CASTILLA. PERSONAS.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. CONSEJO REAL.

ARCHIVO MUNICIPAL DE MURCIA. LIBROS DE ACTAS CAPITULARES.

ARCHIVO MUNICIPAL DE ORIHUELA (ALICANTE). LIBROS DE ACTAS CAPITULARES.

Bibliografía

ABAD MERINO, M. M.: «Aquí hay necesidad de persona capaz en muchas lenguas. El oficio de intérprete en las últimas fronteras de Castilla», *Tonos Digital*, 10 (2005), 1-31. <www.tonosdigital.com>

ARCAS CAMPOY, M. y JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: «Una carta en la frontera de Granada: de la Vera nazarí a la capital de la Gobernación de Orihuela (año 879/1474)», *Estudios de Dialectología Norteafricana y Andalusí*, 10 (2006), 81-92.

AZNAR VALLEJO, E.: «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV», en *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, M. González e I. Montes (eds.), Sevilla-Cádiz, 2006, 323-339.

BENITO RUANO, E.: «Avisos y negocios del mercader Pero de Monsalve», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CLXIX (1972), 149-169.

BENASSAR, B.: *Los cristianos de Alá*, Madrid, 1988.

- BOSQUE CARCELLER, R.: «Murcia y Mazalquivir», *Murgetana*, 13 (1960), 99-106.
- CASAL, F.: *Cartagena bajo el reinado de don Pedro el Cruel (1350-1369)*, Cartagena, 1970.
- CERDÁ RUIZ-FUNES, J.: «Fueros municipales a ciudades del Reino de Murcia durante el siglo XIII (1245-1283)», *Miscelánea Medieval Murciana*, XIII (1986), 155-184.
- DUFOUR, L.: «Ciudades y fortificaciones en la Sicilia del siglo XVI», en *La ciudad y las murallas*, C. de Seta y J. Le Goff (eds.), Madrid, 1991, 113-132.
- FERRER I MALLOL, M. T.: *Entre la paz y la Guerra. La Corona catalano-aragonesa y Castilla en la Baja Edad Media*, Barcelona, 2005.
- FRANCO SILVA, A.: «El alumbre murciano», *Miscelánea Medieval Murciana*, VI (1980), 237-272.
- FRANCO SILVA, A.: *El alumbre del reino de Murcia: una historia de intrigas, riqueza y poder*, Murcia, 1996.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M.: *Alfonso X el Sabio*, Barcelona, 2004.
- GRIMA CERVANTES, J.: «La pesca en las ciudades de Vera y Mojácar tras la conquista: la Torre de la Garrucha y la renta del tigual», en *Actas del VI Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía. Las ciudades andaluzas (siglos XIII-XVI)*, Málaga, 1991, 681-691.
- HERNÁNDEZ FRANCO, J.: «Bases del comercio del vino en Murcia durante la Baja Edad Media», *Miscelánea Medieval Murciana*, VII (1981), 37-38.
- IRADIEL MURUGARREN, P. E IGUAL LUIS, D.: «Del Mediterráneo al Atlántico. Mercaderes, productos y empresas italianas entre Valencia y Portugal (1450-1520)», en *Portogallo mediterraneo*, L. A. DA FONSECA y M. E. CADEDDU, Cagliari, 2001, 143-194.
- JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: «La frontera de allende: el privilegio de homicianos de Mazalquivir (1507)», *Crónica Nova*, 23 (1993), 343-359.
- JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: *Lorca: ciudad y término (siglos XIII-XVI)*, Murcia, 1994.
- JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: «La frontera occidental del Reino de Murcia en el contexto de la intervención aragonesa: defensa y repoblación (1270-1340)», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 11 (1996-1997), 229-239.
- JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: «La Murcia medieval cristiana: vanguardia mediterránea de Castilla», en *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España*, Sevilla, 1997, 275-293.

JIMÉNEZ ALCÁZAR, J. F.: *Un concejo de Castilla en la Frontera de Granada. Lorca 1460-1521*, Granada, 1997.

LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E.: «Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)», en *El Reino de Granada en la época de los Reyes Católicos*, vol. II, Granada, 1987, 205-233.

LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E.: «Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempos de los Reyes Católicos y Carlos I», en *1490: en el umbral de la Modernidad. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, Valencia, 1994, 23-56.

MARTÍNEZ ALMIRA, M.: «A propósito del rescate de cautivos conforme a las fuentes musulmanas de época nassí», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 73 (2003), 457-495.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: «La frontera mediterránea de Castilla: núcleos y actividades en el litoral murciano (ss. XIII-XV)», *Murgetana*, 108 (2003), 43-65.

MARTÍNEZ SAN PEDRO, M. D. y DE LA OBRA SIERRA, J.: «Teresa, un lugar fronterizo», en *Actas del congreso La Frontera Oriental nazarí como sujeto histórico (ss. XIII-XVI)*, P. Segura (ed.), Almería, 1997, 629-637.

MENJOT, D. y CECCHI, E.: «Murcie dans le grand commerce international a l'oree du XVe siecle d'apres les archives Datini. Notes et documents», *Miscelánea Medieval Murciana*, XV (1989), 121-137.

MOLINA MOLINA, A. L.: «Mercaderes genoveses en Murcia durante la época de los Reyes Católicos (1475-1516)», *Miscelánea Medieval Murciana*, II (1976), 277-312.

MOLINA MOLINA, A. L.: «Proyección mediterránea del Reino de Murcia en la Edad Media», *Miscelánea Medieval Murciana*, XVII (1992), 59-75.

MONTOJO MONTOJO, V.: *Cartagena en la época de Carlos V*, Murcia, 1987.

MUNUERA NAVARRO, D.: «La delegación real en los albores de la Modernidad. La lugartenencia de Jorge de Vergara en Lorca (1501-1504)», *Clavis*, 1 (1999), 51-81.

MUNUERA NAVARRO, D.: *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del Sureste Peninsular durante la Edad Media (siglos VIII-XVI)*, tesis doctoral inédita. Universidad de Murcia, 2010.

QUINTEROS CORTÉS, J.: «Los genoveses, el adelantado Pedro Fajardo y Enrique IV: comercio, fraudes y ambiciones territoriales en el reino de Murcia (1454-1474)», *Anuario de Estudios Medievales*, 41-1 (2011), 99-123.

RODRÍGUEZ LLOPIS, M.: «La integración del Reino de Murcia en el comercio europeo al fin de la Edad Media», en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, H. Casado (ed.), Burgos, 1995, 81-114.

RODRÍGUEZ LLOPIS, M.: *Historia de la Región de Murcia*, Murcia, 1998.

TORRES FONTES, J.: *Don Pedro Fajardo, adelantado mayor del reino de Murcia*, Madrid, 1953.

TORRES FONTES, J.: «Murcia en el siglo XIV», *Anuario de Estudios Medievales*, 7 (1970-1971), 253-274.

TORRES FONTES, J.: «Derrota cristiana ante las playas de Campoamor», *Murgetana*, 45 (1976), 49-56.

TORRES FONTES, J.: «Genoveses en Murcia (siglo XV)», *Miscelánea Medieval Murciana*, II (1976), 69-168.

TORRES FONTES, J.: «La Orden de Santa María de España», *Miscelánea Medieval Murciana*, III (1977), 73-118.

TORRES FONTES, J.: «La reincorporación de Cartagena a la Corona de Castilla», *Anuario de Historia del Derecho Español*, L (1980), 327-352.

TORRES FONTES, J.: «Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII», en *IX Congreso di Storia della Corona d'Aragona*, Palermo, 1984, 347-366.

TORRES FONTES, J.: «Don Juan Manuel, señor de Cartagena (1313-1347)», en *Estudios en homenaje a don Claudio Sánchez Albornoz en sus 90 años, Anejos Cuadernos de Historia de España IV*, Buenos Aires, 1986, 35-57.

TORRES FONTES, J.: *La reconquista de Murcia en 1266 por Jaime I de Aragón*, Murcia, 1987.

VEAS ARTESEROS, F.: «El obispado de Cartagena. Una frontera político-religiosa», *Murgetana*, 114 (2006), 19-51.

VERA DELGADO, A. M.: *La última frontera medieval: la defensa costera en el obispado de Málaga en tiempos de los Reyes Católicos*, Málaga, 1986.