

ALGUNAS NOTAS SOBRE EL DIEZMO Y MEDIO DIEZMO DE LO MORISCO EN LA FRONTERA MURCIANO-GRANADINA. EL PUERTO DE CARAVACA

Diego Marín Ruiz de Assín¹

Fecha recepción: 25/02/2014

Fecha aceptación: 12/05/2014

RESUMEN

En este trabajo intento aportar la mayor y más detallada información posible sobre el puerto morisco de Caravaca, lugar en el que se generaba el diezmo y medio diezmo de lo morisco, y que, en este caso, era punto importante de la ruta de Granada al marquesado de Villena y Valencia, más corta que la vía de Lorca y Murcia y que suponía uno de los mayores ingresos por este concepto para la corona de Castilla y, más tarde, para el comendador de Caravaca.

Palabras clave: Diezmo y medio diezmo de lo morisco, impuesto, aduana, comercio, vías de comunicación, frontera.

ABSTRACT

Dans cet article, je tente de fournir autant d'informations que possible sur le port maure de Caravaca, lieu où la dîme et demi dîme de le mauresque est généré, et dans ce cas, il a été un point important sur la route de Grenade à marquisat de Villena et Valence, plus court que le chemin de Lorca et Murcie et en produisant l'un des plus gros revenus de ce pour la Couronne de Castille et, plus tard, au commandeur de Caravaca.

Keywords: La dîme et demi dîme de mauresque, fiscal, douanier, le commerce, les communications, la frontière.

1 E-mail: diegomarinra@gmail.com

El colapso comercial que supuso para el occidente romano la irrupción del islam, no debió afectar significativamente a buena parte de la península ya que esta se integró dentro del ámbito musulmán en muy poco tiempo. Por ello las rutas clásicas de intercambio entre las distintas zonas de la antigua Hispania se mantuvieron activas durante siglos. Por un lado estas rutas seguían las vías naturales de comunicación, por otro no existió un importante condicionamiento político contrario a ese comercio hasta siglos después, cuando, con la recuperación de amplios territorios por los reinos cristianos y, solo en ese momento, determinados itinerarios comerciales estuvieron sometidos a diversos controles aduaneros que mediatizaron el libre comercio pero que, en ningún caso, suprimieron los intercambios milenarios entre las comunidades hispanas.

La incorporación del Reino de Murcia a la Corona de Castilla a mediados del siglo XIII supuso, finalmente, un profundo cambio de dominio político, cultural y religioso para esta zona del sureste peninsular, pero esto no implicó la interrupción del comercio ni la ruptura de las vías comerciales tradicionales.²

LOS LUGARES

Todo el trasiego mercantil entre Granada y el levante hispano atravesaba el territorio murciano por sus dos vías principales. El comercio con Murcia y Alicante se canalizaba a través del corredor del Guadalentín, con Lorca como principal plaza fuerte, y el dirigido al marquesado de Villena y Valencia aprovechaba el menor recorrido de los caminos que cruzaban la bailía de Caravaca. Desde el primer momento de la conquista estas fueron las principales rutas de comunicación y comercio, como lo son hoy en día, y los intercambios entre los dos lados no se interrumpieron ni siquiera durante la campaña final de los Reyes Católicos.³ Los largos periodos de paz propiciaron, desde luego, un comercio organizado a mayor distancia y con mayores volúmenes, mientras que en los tiempos de guerra declarada los intercambios se producirían exclusivamente por medio del contrabando, gentes que hacían de este sistema comercial en la frontera su modo de vida.

Si el caso de Lorca es más conocido por la mayor importación de la villa, el de Caravaca es también destacado. Encontramos comerciantes judíos muleños negociando con el reino de Granada a través de Caravaca a fines del XIII,⁴ y la villa ya era considerada como aduana fronteriza a principios del siguiente siglo⁵ sirviendo como camino a los que se dirigían a

2 V.V.A.A., *Los caminos de la Región de Murcia*, Murcia, 1989.

3 Por supuesto el comercio oficial estuvo prohibido, al menos los puertos del reino de Murcia estuvieron cerrados de 1481 a 1483 inclusive, como hace constar el arrendador del diezmo y medio de lo morisco. MORATALLA COLLADO, ANDREA (éd.), *Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491)*, Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 2003, p. 528, doc 288 (Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia).

4 ACA, reg. 340, fol. 276r., publ. por ESTAL GUTIÉRREZ, JUAN MANUEL DEL, « Confirmación de fueros a la ciudad y Reino de Murcia por Jaime II de Aragón (1296-1304) Anexo documental inédito » *Miscelánea Medieval Murciana IX*. Murcia 1982 », *Miscelánea medieval murciana*, 1982, pp. 286-287, doc. XXIV.; ESTAL GUTIÉRREZ, JUAN MANUEL DEL, *El Reino de Murcia bajo Aragón (1296-1305)*, Alicante, 1990, pp. 244-245, doc. 127.; ESTAL GUTIÉRREZ, JUAN MANUEL DEL, *Itinerario de Jaime II de Aragón (1291-1327)*, Zaragoza, 2009, p. 137.; cit. por FERRER I MALLOL, MARÍA TERESA, *Entre la paz y la guerra: la Corona catalano-aragonesa y Castilla en la Baja Edad Media*, Barcelona, 2005, pp. 49-50.; y por POZO MARTÍNEZ, INDALECIO, « Comendadores y alcaides de Caravaca durante la edad media. Cronología y noticias diversas », *Murgetana*, vol. 125, 2011, p. 13.

5 A.M.M., *Cart. Real 1314-1344*, fols. 80r-v; publ. por VEAS ARTESEROS, FRANCISCO DE ASÍS (éd.), *Documentos de Alfonso XI*, Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 1997, p. 199, doc. CLXXVI (Colección de Docu-

Jumilla, Yecla o Valencia: En 1335 un grupo de mercaderes moros asaltados en Jumilla habían entrado por Caravaca llevando cera, ropas, telas y armas.⁶ A fines del mismo siglo, en 1383, se constata en Valencia la presencia de mercaderes judíos de cosas vedadas, procedentes de Caravaca.⁷ Y así hasta el final ya que en 1473 siete mercaderes moros son robados y asesinados en el término de Yecla, a pesar de tener seguro de Juan de Haro, comendador de Caravaca, y del Marqués de Villena, estos habían entrado «... por el puerto de Caravaca para traer las mercaderías de derecho e costumbre de los puertos de la frontera...».⁸

Todo este tráfico mercantil se producía, eso sí, por unos lugares específicos determinados por la corona y en los que las aduanas permitían controlar y fiscalizar el comercio, estableciéndose en los pasos principales entre Castilla y Granada. En el reino de Murcia constatamos las de Lorca y Caravaca permanentemente y, junto a ellas, en diferente documentación vemos las de Xiquena, Cehegín, Mula, Moratalla, Socovos, Yeste, Segura... En cualquier caso estos lugares eran el paso obligado para el comercio legal y eran también los que había que evitar en el contrabando, en el comercio de cosas vedadas. Nos centraremos, más adelante, en Lorca y la bailía de Caravaca como puertos de acceso a las dos vías principales citadas.

LOS MOMENTOS

Pero tratamos de una época en la cual el conflicto bélico con el islam era permanente y la guerra fue y ha sido siempre el peor enemigo del comercio, aunque guerra declarada hubo poca. Normalmente los periodos de paz eran acompañados de libre movimiento mercantil en la frontera, excepto en algunas ocasiones especiales, como durante las treguas firmadas por don Fernando el de Antequera entre 1410 y 1415, en las que solo se permitió el paso a los alfaqueques, al menos oficialmente.⁹ Durante otros períodos de paz o de tregua se especificaba claramente que se abría el comercio entre los dos reinos, es el caso de la tregua firmada por diez años por Alfonso XI en 1344,¹⁰ o la de 1427, cuando Muhammad VIII recobró el trono, en ambas se acordó la apertura de aduanas con Granada.¹¹ También otros acuerdos de paz firmados solo por los señores de algunas secciones fronterizas aseguraban el comercio, por ejemplo las treguas firmadas por el adelantado Pedro Fajardo, periodo durante el cual se constatan relaciones comerciales entre Caravaca y Huéscar,¹² o por por Diego López Pacheco, desde Zújar a Mojácar y desde Letur a Cartagena en 1469.¹³

mentos para la Historia del Reino de Murcia).

6 A.C.A., C, reg. 471, f. 114 r - 115 v; cit. por FERRER I MALLOL, MARÍA TERESA, *La frontera amb l'islam en el segle XIV. Cristians i sarraïns al País Valencià*, Barcelona, 1988, pp. 136-137, nota 189.

7 HINOJOSA MONTALVO, JOSÉ, «Actividades judías en la Valencia del siglo XIV», *La ciudad hispánica durante los siglos XIII al XVI*, 1985, p. 1554.

8 A.M.M., caja 8, nº 82

9 TORRES FONTES, JUAN, «La regencia de don Fernando el de Antequera y las relaciones castellano-granadinas. IV. Treguas», *Miscelánea de Estudios Arabes y Hebraicos*, 1973, p. 50.

10 VEAS ARTESEROS, FRANCISCO DE ASÍS (éd.), *Documentos de Alfonso XI*, op. cit., p. 460, doc. CDV.

11 TORRES FONTES, JUAN, «Las relaciones Castellano-Granadinas, 1427-1430», *Relaciones exteriores del Reino de Granada: IV del Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, 1988, pp. 90-91.

12 A.M.Lorca. Cartulario real. Libro registro de cartas de la escribanía del concejo de Lorca. 1463-1464. Fol. 11r

13 TORRES FONTES, JUAN, «Las treguas con Granada de 1469 y 1472», dans *La frontera murciano-*

LAS PERSONAS Y LAS COSAS

Los datos existentes nos podrían llevar a pensar que esta ruta comercial era dominada por moros y judíos, y en parte así era. Judíos son los mercaderes que en 1296 atraviesan Caravaca, también los encontramos a finales del XIV y, por supuesto, moros. ¿Habría cristianos? Evidentemente que sí. Nada queda de libros de aduana y, al parecer, los mercaderes cristianos generaban menos problemas en esta tierra que los moros. Además, creo que son los cristianos los que realizaron la mayor parte del tráfico ilegal.

Las mercaderías procedentes del Reino de Granada tenían buena salida en los reinos cristianos, especialmente los textiles de todo tipo, tanto en madeja, como la seda o el lino, o bien tejidos en paños diversos de lana o de seda, también brocados con hilo de oro, o confeccionados, desde los simples alcazars hasta sayos, calzas o capuces.¹⁴ Aunque no era lo único que se exportaba desde Granada, ya que también son frecuentes las transacciones de alimentos: pescado, aceite, miel, queso, pasas, almendras o azúcar.¹⁵

En cuanto a las exportaciones castellanas se centraban principalmente en los ganados, aceite y paños de lana.¹⁶ Y no podemos olvidar que, al menos a efectos fiscales, se consideraba un tráfico comercial como otro cualquiera el de los cautivos moros. Por supuesto, en ambos sentidos, se comerciaba con otros productos prohibidos de los que hablaré más adelante.

No como ganado, pero sí como mercancía eran considerados los cautivos a efectos del diezmo y medio de lo morisco: Los cautivos moros estuvieron, desde un principio sujetos al pago del impuesto, ya que se cobraba «... *de todos los moros e moras, esclavos o esclavas, blancos e prietos [...] así por mar como por tierra...*».¹⁷ Los cristianos que habían encontrado su liberación y regresaban a Castilla por cualquiera de los puertos estaban, sin embargo, exentos de todo pago, pero no así los moros que volvían a Granada. Y estaban exentos los cautivos cristianos, pero no el dinero o bienes destinados a pagar su rescate que pasaban por la frontera sus familiares u otras personas. En este sentido va dirigida la carta de los Reyes Católicos autorizando a los vecinos de Cieza a pedir limosna por todos los reinos de Castilla para el rescate de sus vecinos y en donde se dice claramente que no se les cobre por ningún dinero ni bienes que pasen para este fin por los puertos hacia Granada.¹⁸

En cualquier caso este comercio fue siempre constante y lucrativo para los dos lados de la frontera, por lo que no dejó de existir en ningún momento. Por ello la corona de Castilla procuró, desde muy pronto, regularlo por medio de distintas normativas.

granadina, Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 2003, pp. 387-388.

14 Se encuentran inventariados en las visitas de la orden de Santiago diversos tipos de tejidos de procedencia granadina. MARÍN RUIZ DE ASSÍN, DIEGO, « Las visitas de la Orden de Santiago a Caravaca. 1468-1507 », dans *Estudios de Historia de Caravaca. Homenaje al Profesor Emilio Sáez*, Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 1998, pp. 143-353.

15 PORRAS ARBOLEDAS, PEDRO ANDRÉS, « El comercio fronterizo entre Andalucía y el Reino de Granada a través de sus gravámenes fiscales », *Baética: Estudios de arte, geografía e historia*, vol. 7, 1984, p. 248.

16 Y algunas cosas más. En 1494 Bartolomé Mellado, converso, contaba como, siendo judío, pasaba por el puerto morisco de Lorca «...ganados e vacunos, panes e açeytes e miel e queso...» JIMÉNEZ ALCÁZAR, JUAN FRANCISCO, *Lorca: ciudad y término* (ss. XIII-XVI), Murcia, 1994, pp. 307-308.

17 Ibid.

18 MORATALLA COLLADO, ANDREA (éd.), *Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491)*, op. cit., pp. 1-3, doc. 1.

ALMOJARIFAZGO

Desde la conquista de Toledo y desde Toledo hacia el sur, la mayoría de las rentas reales estaban englobadas en el denominado almojarifazgo, eran rentas que se imponían a toda la actividad comercial.¹⁹ Este conjunto de impuestos diversos, pertenecientes a la corona, solía arrendarse para facilitar el cobro, aunque ello conllevara otros inconvenientes. Sin embargo en el siglo XIV el almojarifazgo ya se había reducido a una serie de impuestos reales que gravaban solamente el tráfico comercial, mientras que la producción y venta de manufacturas tenían su reflejo especular en la alcabala. Los aranceles aduaneros, por tanto, estuvieron siempre incluídos en el almojarifazgo, aranceles que gravaban el comercio entre los distintos reinos peninsulares, moros o cristianos, y aún más allá, ya que se incluían los puertos de mar como puntos importantes de este tráfico mercantil.

Pero poco a poco vamos encontrando datos concretos dentro del almojarifazgo que van haciendo un apartado en los impuestos generados por el tráfico mercantil con Granada. En el arrendamiento del almojarifazgo realizado en 1331 a Samuel Aben Mudur y Solimán Aben Aex, se especifica que este impuesto incluía los derechos de las aduanas con Granada de Murcia, Caravaca, Cehegín y Mula, otorgándose además a los almojarifes el derecho temporal de exigir peajes en las aduanas fronterizas a aquellos que estaban exentos por privilegio.²⁰ Sin embargo este aspecto estaba, aún en los años finales del siglo XIV, plenamente integrado en el almojarifazgo, no especificándose nada sobre esta tasa en documentos como el otorgado por Juan I en 1390 en el cual solo se habla de la renta de los puertos, todos.²¹

Parece ser que hasta 1397 no se impone el diezmo y medio de lo morisco, y aunque aún dentro del almojarifazgo,²² se separa el concepto del diezmo aduanero con el resto de los reinos peninsulares. Pero no todo fue tan claro. Unos años antes, en la carta de arrendamiento de Juan I, de 1383, se habla de los ganados que entran o salen por las fronteras de Aragón y Navarra, ignorándose todo lo referente a Granada, por lo que es de suponer que se consideraba digno de atención aparte.²³ Sin embargo las cartas de arrendamiento de los diezmos de aduanas tardarán aún algunos años en dejar de incluir el diezmo y medio de lo morisco que se arrendaba junto a las aduanas con Aragón, al menos hasta 1420²⁴

19 GONZÁLEZ ARCE, JOSÉ DAMIÁN, « Producción artesanal y fiscalidad comercial. Murcia ss. XIV-XV », Murgetana, n° 99, 1999, pp. 96-97.

20 GONZÁLEZ ARCE, JOSÉ DAMIÁN, « De conjunto de rentas a impuesto aduanero. La transformación del almojarifazgo durante el siglo XIV en el reino de Murcia », Anuario de Estudios Medievales, vol. 42/2, 2012, pp. 672-673.

21 Díez MARTÍNEZ, JOSÉ, BEJARANO RUBIO, AMPARO, et MOLINA MOLINA, ÁNGEL LUIS (éds.), Documentos de Juan I, Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 2001, pp. 533-534, doc. 284 (Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia).

22 GONZÁLEZ ARCE, JOSÉ DAMIÁN, « De conjunto de rentas a impuesto aduanero. La transformación del almojarifazgo durante el siglo XIV en el reino de Murcia », art. cit., p. 689.

23 Díez MARTÍNEZ, JOSÉ, BEJARANO RUBIO, AMPARO, et MOLINA MOLINA, ÁNGEL LUIS (éds.), Documentos de Juan I, op. cit., pp. 211-216, doc. 113.

24 Como se puede comprobar en varios documentos: A.M.M. C.R. N° 798, 1411/1429. Fol 18r-v, también en ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 1984, pp. 8-10, doc. 4 (Colección de documentos para la Historia del Reino de Murcia). Ibid., pp. 14-16, doc. 7. Ibid., pp.

EL DIEZMO Y MEDIO DE LO MORISCO

Por tanto parece innegable que aunque siempre se cobraron tasas aduaneras por el tráfico entre Granada y Castilla, ya las encontramos documentadas en las Cortes de Jerez de 1268,²⁵ estas no se diferenciaron claramente de las del resto de las aduanas hasta los últimos años del primer tercio del siglo siguiente.²⁶ Así, a partir de los años 20 del siglo XV, veremos como el diezmo y medio de lo morisco se convierte en un impuesto separado del almojarifazgo. Su razón de ser, gravar el comercio entre Castilla y Granada, le confería unas características propias y la conquista del reino nazarí por los Reyes Católicos no supuso su desaparición, al menos inmediata, ya que durante algunos años se siguió aplicando como un impuesto fronterizo más, igual que en las fronteras de Aragón o Navarra, ampliando su cobertura al tráfico de mercancías entre el norte de África y Castilla a través de los puertos de mar.

A nivel general de la corona de Castilla, en 1424 vemos como se hace mención aparte del diezmo y medio de lo morisco cuando el rey comunica al concejo de Murcia el arrendamiento del almojarifazgo²⁷ y así se especifica claramente un año más tarde en la carta de recudimiento del almojarifazgo otorgada a favor de Marco Sánchez de Hellín, en la cual se dice claramente «...segund se acostunbro coger, e pagar en los dichos años pasados syn el dicho diezmo e medio diezmo de lo morisco...».²⁸

El arrendamiento del almojarifazgo fue algo habitual. Los impuestos que lo integraban podían considerarse estables, incluso los de las aduanas con Aragón o Navarra. No sucedió así con los derivados del comercio con Granada ya que los continuos cambios en las relaciones entre ambos reinos a lo largo del siglo XIV y a principios del XV supusieron constantes cierres de las aduanas y, por tanto, frecuentes irregularidades en la recaudación del diezmo y medio de lo morisco. Tal vez esa irregularidad fuera la causa de que dejara de arrendarse junto con el diezmo de las otras aduanas y comenzara a tomarse como un impuesto aparte. Desde luego, considerando este impuesto aisladamente, era más fácil para los arrendadores establecer unas condiciones básicas que permitieran su cobro, sin demasiadas pérdidas, a pesar de las rupturas de treguas o del cierre de algunos puertos. Probablemente fue decisiva para ello la época de Fernando el de Antequera, ya que no permitió el comercio durante las treguas firmadas por él con los nazaríes, treguas que se repitieron durante unos cuantos años.²⁹ Sabemos que en 1424 Juan II consideraba el

52-54, doc. 26.

25 MENJOT, DENIS, « La fiscalité douanière dans le royaume de Murcie », Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, vol. 28, n° 1, 1997, p. 210.

26 Torres Delgado afirma que ya se menciona el diezmo y medio en el tratado entre Fernando IV y Muhammad II, pero en este tratado solamente se habla de la apertura de comercio entre ambos reinos «pagando sus derechos que se suelen pagar fasta aquí», sin precisar nada más. TORRES DELGADO, CRISTÓBAL, « Acerca del diezmo y medio diezmo de lo morisco », En la España medieval, n° 1, 1980, p. 523.

27 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, op. cit., pp. 245-246, doc. 78.

28 Ibid., pp. 262-264, doc. 89.

29 Ver TORRES FONTES, JUAN, « La regencia de Don Fernando el de Antequera y las relaciones castellano-granadinas (1407-1416) », Miscelánea de Estudios Arabes y Hebraicos, n° 1967-, n° 68, 1969, pp. 84-97. y TORRES FONTES, JUAN, « La regencia de don Fernando el de Antequera y las relaciones castellano-granadinas. IV. Treguas », art. cit.

diezmo de lo morisco como integrado dentro del almojarifazgo, pero ya lo había arrendado por separado unos años antes en 1419³⁰ y lo hará después, al menos en un par de ocasiones más en 1446³¹ y 1454.³² Este parece ser el caso de Juan González de Ciudad Real, que se hace cargo del almojarifazgo del Reino de Murcia en 1457, por seis años, sin las rentas del marquesado de Villena y sin el diezmo y medio de lo morisco,³³ y sin embargo este mismo Juan González de Ciudad Real es el que, como arrendador del diezmo y medio de lo morisco, ordena cerrar los puertos de Lorca, Xiquena, Caravaca, Moratalla y Socovos en 1454.³⁴

A mediados del XV veremos algunos casos en los que el almojarifazgo y aduanas del Reino de Murcia están arrendados a la misma persona que el diezmo y medio, unas veces a través de documentos distintos, separando los conceptos del arrendamiento y sus condiciones, en otras por medio del mismo cuaderno de arrendamiento, como en 1462³⁵ y 1475.³⁶ A partir de este último año citado veremos como el diezmo y medio de lo morisco suele arrenderse de nuevo junto con el resto de aduanas y otros impuestos como el montazgo, es el caso de los arrendamientos de los años 1475 y 1476.³⁷

LAS CUANTÍAS

Es evidente que los impuestos de las aduanas eran de gran importancia para la corona, seguían a las alcabalas en la cuantía de maravedís que proporcionaban al fisco regio,³⁸ tanto los de Navarra y Aragón como los derivados del comercio con Granada. Del periodo en el que queda constancia específica de las rentas del diezmo y medio de lo morisco, entre 1429 y 1493, se deduce que fueron unas rentas muy estables, las diferencias en maravedís no son significativas si reducimos la inflación de dicha moneda y tratamos las mencionadas rentas en ducados.³⁹ Torres Delgado añade algunos datos significativos ya que indica que para 1477 las rentas por este concepto en Sevilla, Córdoba y Jaén, fueron solamente de 10.000 maravedís, mientras que las totales del Reino de Granada para 1493 ascendieron a algo más de dos millones de maravedís.⁴⁰ En cuanto al Reino de Murcia, sabemos que en 1475 el arrendamiento englobaba todas las aduanas, montazgo y diezmo y medio y ascendía a

30 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, op. cit., pp. 16-18, doc. 8.

31 A.M.M., leg. 4277, n° 63

32 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, op. cit., pp. 683-695, doc. 334.

33 MOLINA GRANDE, MARÍA (éd.), Documentos de Enrique IV, Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 1988, pp. 173-177, doc. 73 (Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia).

34 A.M.M., A.C. 1453-54, fols. 75r-76r

35 MOLINA GRANDE, MARÍA (éd.), Documentos de Enrique IV, op. cit., p. 494, doc. 214.

36 MORATALLA COLLADO, ANDREA (éd.), Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491), op. cit., pp. 6-12, doc 3.

37 Ambos años arrendados en Juan del Espinar Ibid., pp. 50-53, doc 34. y Ibid., pp. 119-122, doc. 67.

38 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, la hacienda Real en Castilla en el siglo XV, s.l., Universidad de la Laguna, 1973, p. 38.

39 PORRAS ARBOLEDAS, PEDRO ANDRÉS, « El comercio fronterizo entre Andalucía y el Reino de Granada a través de sus gravámenes fiscales », art. cit., p. 247. También aporta una relación de las rentas del diezmo y medio de lo morisco entre 1429 y 1486 FERNÁNDEZ ARRIBA, ELENA AZUCENA, « Un aspecto de las relaciones comerciales entre Castilla y Granada: "El diezmo y medio diezmo de lo morisco" en la segunda mitad del s. XV », Historia, instituciones, documentos, vol. 13, 1986, p. 50.

40 TORRES DELGADO, CRISTÓBAL, « Acerca del diezmo y medio diezmo de lo morisco », art. cit., p. 529.

105.000 maravedís anuales, entiendo que sin el puerto de Caravaca y, probablemente, sin los otros puertos de las encomiendas santiaguistas,⁴¹ renta, aunque baja, significativamente más alta que los 12.500 maravedís recaudados por el diezmo y medio en Alcalá la Real, Lucena y Antequera en 1464⁴² y, por supuesto, más baja que los 300.000 maravedís recaudados en fieldad entre 1486⁴³ y 1488.

A pesar de todo, incluso considerando pocas diferencias entre los 601.711 maravedís del arrendamiento de 1429 y los 512.600 de 1486, para toda la corona de Castilla, podemos apreciar unas muy grandes divergencias entre distintas áreas de la frontera, en algunos casos muy cercanas. Es el caso citado de los 10.000 maravedís en que se arrienda el impuesto en 1477 para Sevilla, Córdoba y Jaen, cuando en el Reino de Murcia en 1475 asciende a 105.000, sin las encomiendas santiaguistas, y a cerca de 200.000 maravedís solamente el puerto de Caravaca.

Por otra parte son de destacar ciertas irregularidades en la gestión de este impuesto. Por un lado, vemos una evidente preocupación porque el cobro de diezmo y medio sea un hecho continuado, lo cual podemos constatar fácilmente pues, en algunas ocasiones, se da el hecho de que con la finalización de los periodos de guerra e inicios de la tregua podía suceder que se reiniciara el comercio sin estar adjudicado el arrendamiento del diezmo y medio, por lo cual debía recaudarse en fieldad, lo que no siempre se hizo correctamente, como sucedió entre el 4 de abril de 1419 y el 24 de julio del mismo año, obligando a la cancillería de Juan II a emitir diversos documentos dirigidos al concejo de Murcia por los que se ordenaba el cobro del diezmo y medio y haciendo mención a las pérdidas producidas por no haberse cobrado en ese periodo.⁴⁴ En otras ocasiones comprobamos como se arrienda este impuesto de forma tardía, por un periodo ya pasado. Es el caso sucedido en mayo de 1464, cuando se produce el arrendamiento del diezmo y medio diezmo de lo morisco del puerto de Lorca, por los años 1461 a 1464.⁴⁵ Lo que, indudablemente, no sucedió siempre ya que unos meses antes Isaac Jaení, que luego será, junto a Abraham Abenazar, arrendador del impuesto por los tres años anteriores, es nombrado recaudador en fieldad para el primer trimestre de 1464, cargo adjudicado por el Rey en enero de ese mismo año.⁴⁶

ADUANAS Y PUERTOS

La corona procuró una normativa para la recaudación del diezmo y medio de lo morisco, a través de la cual se establecían las bases del funcionamiento de las aduanas. Estas se encontraban, inicialmente, en los núcleos urbanos fronterizos más cercanos a los puertos (Lorca, Caravaca, Moratalla...), sin embargo la corona era consciente de que muchos de los puertos destinados a controlar el comercio con Granada, estaban en señorío, por lo cual los reyes dieron poder a los arrendadores para cerrar y abrir puertos según su criterio,⁴⁷

41 MORATALLA COLLADO, ANDREA (éd.), *Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491)*, op. cit., pp. 50-53, doc. 34.

42 TORRES DELGADO, CRISTÓBAL, « Acerca del diezmo y medio diezmo de lo morisco », art. cit., p. 528.

43 A.G.S., EMR, leg 551 antiguo

44 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), *Documentos de Juan II*, op. cit., pp. 12-14, doc. 6 y 16-18 doc. 8.

45 MOLINA GRANDE, MARÍA (éd.), *Documentos de Enrique IV*, op. cit., pp. 514-517, doc. 223.

46 A.G.S. Escribanía Mayor de Rentas, leg. 10, ant. 13, s.n.

47 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, *la hacienda Real en Castilla en el siglo XV*, op. cit., p. 102.

evitando así el menoscabo de las rentas en favor de ordenes militares y señores laicos, lo que no siempre se consiguió. Por ello se establecieron otras aduanas en lugares más lejanos a la frontera pero de realengo, es el caso de Mula, Hellín o la misma Murcia. En cualquier caso los mercaderes debían llevar sus mercaderías precintadas hasta la aduana de destino, en la que se les cobraba el diezmo y medio. En épocas de estabilidad y predominio real podía servir cualquier aduana, pero en ocasiones de conflicto, por ejemplo durante el dominio de Alonso Fajardo en el que la corona ordenó el cierre de los puertos bajo control de «el bravo», aquellos mercaderes que querían vender sus productos en el realengo debían llegar hasta las aduanas de Mula o Murcia, sin ser válidos los pagos realizados por ellos en otros lugares.

Como es lógico, abundan las disposiciones que no solo ofrecen un marco legal a arrendadores y recaudadores, sino que, al marcar unas pautas estrictas, van destinadas sobre todo a evitar el contrabando. El cuaderno de arrendamiento del diezmo y medio de lo morisco a Juan González de Ciudad Real, de 1454,⁴⁸ incluye una buena serie de artículos de este tipo, pero también existen ordenanzas concejiles que regulan este aspecto. En principio el tráfico mercantil con Granada se ha de llevar a cabo por los puertos señalados, y no por otros lugares.⁴⁹ Los mercaderes procedentes de Granada podían pasar los puertos en los momentos de su conveniencia, pero, desde ahí, tenían la obligación de dirigirse hacia los lugares en los que se encontraban las aduanas, lugares en los cuales no podían entrar ni salir de noche, para evitar el contrabando, sino a pleno día.⁵⁰ Si el mercader era detenido por los guardas, podía alegar que iba «al primer lugar del regno» y los guardas podían acompañarlo para comprobarlo,⁵¹ ya que, legalmente, solo se podía registrar a los comerciantes en lugar poblado y bajo la supervisión del concejo correspondiente.⁵² En las aduanas, una vez declarada la mercancía y pagado el diezmo y medio, se le entregaba al mercader un albalá en el que se detallaban los productos, dándole paso libre por todo el reino.

Además algunos documentos denotan que incluso el tráfico mercantil debía producirse con determinadas condiciones. El Rey asegura a los mercaderes, moros y cristianos, diciendo «... que no sean presos ni prendados ni tomado cosa alguna de lo suyo, entrando e saliendo en los días de los exeas por los caminos reales e por cada vno de los puertos susodichos e pagando sus derechos...».⁵³ Las ordenanzas de Jaén apuntan también algo similar cuando indican que los mercaderes debían entrar a tierra de moros los lunes y jueves, según costumbre, y con el ejea ya que, de no ser así, nadie se haría responsable de ellos y se confiscarían las mercancías por descaminadas, sistema que se impone también desde Granada.⁵⁴ Por la guía del ejea también debían pagar los mercaderes, de ahí la «ejea,

48 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, op. cit., pp. 683-695, doc 334.

49 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, la hacienda Real en Castilla en el siglo XV, op. cit., p. 100.

50 PORRAS ARBOLEDAS, PEDRO ANDRÉS, « El comercio fronterizo entre Andalucía y el Reino de Granada a través de sus gravámenes fiscales », art. cit., p. 251.

51 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, la hacienda Real en Castilla en el siglo XV, op. cit., p. 98.

52 Ibid., p. 99.

53 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, op. cit., p. 690, doc. 334.

54 PORRAS ARBOLEDAS, PEDRO ANDRÉS, « El comercio fronterizo entre Andalucía y el Reino de Granada a través de sus gravámenes fiscales », art. cit., p. 251.

meaja y correría de lo morisco». ⁵⁵ Tasa que también aparece reflejada en los ingresos de la encomienda de Caravaca citados en la visita de 1480, como es el «*exadgo e veyntena e portadgo e lo a ello anexo*», ⁵⁶ derechos cobrados por diversas actuaciones de intermediarios fronterizos. Las funciones de los ejeas no están definidas en ninguna fuente, sino que eran, evidentemente, grandes concededores del área fronteriza en la que se desenvolvían, por lo cual realizaban estas labores relacionadas con el comercio, pero no se quedaban en ellas, García Antón indicaba también sus funciones de alfaqueque y de interprete, ⁵⁷ pero, además, se sabe de su trabajo como fieles del rastro. ⁵⁸

Por encima de arrendadores, comerciantes, concejos, etc, tenía poder de decisión el alcalde de las aduanas, juez durante todo el periodo del arrendamiento. ⁵⁹ Sin embargo no parece que fuera difícil que surgieran otro tipo de conflictos, como los de competencias con los arrendadores del almojarifazgo, que frecuentemente eran distintos a los del diezmo y medio, en estos casos los únicos jueces eran los contadores mayores del Rey. ⁶⁰

EL PUERTO DE CARAVACA

No fueron Lorca y Caravaca los únicos puertos del Reino de Murcia por los que se realizaba el tráfico de mercancías con Granada. En diversos documentos de distintos momentos del siglo XV se mencionan otros, desde el extremo noroeste, Segura de la Sierra, hasta Lorca existieron más, casi todos bajo el dominio de la orden de Santiago, como sucedía con Socovos y Moratalla ⁶¹ e incluso se cita en el mismo documento a Xiquena que tampoco era realengo, ya que la poseía Alonso Fajardo. Rodríguez Llopis afirmaba que algunos comendadores establecieron puertos por su propia iniciativa, ⁶² lo que, si fue así, pudo implicar la existencia de otros entre Socovos y Segura. Varios autores relacionan los puertos entre Castilla y Granada y no se extienden mucho en el reino de Murcia. ⁶³ Pero es posible que la iniciativa de señores y comendadores, que indudablemente pretendían incrementar las rentas en su propio beneficio, no cuajaran definitivamente. Creo que, en especial, a causa de que estos puertos no dominaban una vía principal de comunicaciones entre el Reino de Murcia y Granada. Desde luego que siempre es posible que algunos

55 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, la hacienda Real en Castilla en el siglo XV, op. cit., p. 118.

56 MARÍN RUIZ DE ASSÍN, DIEGO, « Las visitas de la Orden de Santiago a Caravaca. 1468-1507 », art. cit., p. 191.

57 GARCÍA ANTÓN, JOSÉ, « Cautiverios, canjes y rescates en la frontera entre Lorca y Vera en los últimos años nazaries », 1987, pp. 547-559.

58 JIMÉNEZ ALCÁZAR, JUAN FRANCISCO, « El hombre y la frontera: Murcia y Granada en época de Enrique IV », *Miscelánea Medieval Murciana*, n° 17, 1992, p. 82 y ss.

59 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), *Documentos de Juan II*, op. cit., p. 687, doc. 334.

60 *Ibid.*, p. 688.

61 A.M.M., A.C. 1453-54, Fol. 75r-v y 76r

62 RODRÍGUEZ LLÓPIS, MIGUEL, *Señoríos y feudalismo en el reino de Murcia*, s.l., Universidad de Murcia, 1984, p. 269, nota 166.

63 Mientras Ladero no nombra ningún puerto entre Granada y Murcia para el año 1446 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, la hacienda Real en Castilla en el siglo XV, op. cit., p. 117. Porras solamente cita a Segura y Caravaca, tal vez porque la documentación estudiada por él hacía referencia a los dominios santiaguistas PORRAS ARBOLEDAS, PEDRO ANDRÉS, « El comercio fronterizo entre Andalucía y el Reino de Granada a través de sus gravámenes fiscales », art. cit., p. 248.

pequeños comerciantes de cercanías o en busca de algún producto concreto, propio de ciertas tierras, utilizaran esos puertos secundarios, pero parece ser que nunca fueron propicios para un tráfico considerable, tanto por el desvío de la ruta principal que suponía tomarlos como por el estado de los caminos que a ellos conducían.⁶⁴

El puerto de Lorca estaba en la vía principal de comunicaciones entre el Reino de Granada y Murcia. Su apertura y cierre no dependió más que de las guerras, paces y treguas, pues eran los arrendadores reales los que recaudaban su renta y solamente bajo el dominio de Alonso Fajardo se sustrajo al control regio. Sabemos que las aduanas estuvieron cerradas en diferentes periodos de actividad bélica, las últimas de ellas con las campañas finales de los Reyes Católicos,⁶⁵ pero también queda constancia de algunas órdenes de apertura tras el cese de hostilidades, como sucedió en 1427,⁶⁶ 1472⁶⁷ y 1476.⁶⁸ Es de suponer que casi todo el comercio con origen o destino en el valle del Segura y el área de Alicante pasaba por este puerto. La ciudad de Murcia y su ámbito comerciaban con Granada a través de Lorca. Sin embargo las exenciones concedidas a lorquinos y murcianos hicieron que las rentas de este puerto no fueran muy altas.

De modo sorprendente, podemos acceder a más información sobre el puerto de Caravaca. No hay constancia de que ningún comendador estableciera el puerto por su cuenta, más bien parece que es la consecuencia lógica del paso de una vía de cierta importancia a través de la frontera murciano-granadina, la vía que conduce directamente al área valenciana. Así la documentamos en los siglos bajomedievales. Del XIII al XV tendremos muestras de ese comercio Granada-Valencia, a través de Caravaca. Es de imaginar que, como el resto de los puertos de la frontera, sus rentas fueran pasando, paulatinamente, de los almojarifes a los arrendadores del diezmo y medio diezmo de lo morisco. Pero ¿cómo influyó el hecho de que este puerto se encontrara dentro de la encomienda de la orden de Santiago? ¿Hasta que punto ejercieron los comendadores, o la orden, su dominio sobre el puerto y sus rentas?

Desde luego en 1420 el puerto parecía estar sometido al Rey, ya que su alcalde de sacas Pedro García de Villagómez, pretendía ejercer su autoridad sobre él, aunque esta autoridad era discutida por el alcaide y vecinos de la villa que no querían obedecerle mientras no lo ordenara el capítulo de la orden.⁶⁹ Por ahora no sé si la desobediencia era causada por conflicto de jurisdicciones, real y de la orden, o porque los naturales de la encomienda veían peligrar los sustanciosos beneficios del contrabando con la intervención del alcalde de sacas. No hay más datos hasta el periodo de Alonso Fajardo, «el Bravo», en el cual me parece indudable que las rentas de los puertos bajo su dominio iban a parar directamente a sus arcas. Cuando en 1454 el arrendador del diezmo y medio de lo morisco del Reino de Murcia ordena el cierre de los puertos de Lorca, Xiquena, Caravaca, Moratalla y Socovos, deja claro que lo hace «*por quanto en los dichos puertos no consienten poner cogedores*

64 No voy a entrar en este trabajo en el diezmo de los puertos de mar, como Cartagena.

65 MORATALLA COLLADO, ANDREA (éd.), Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491), op. cit., pp. 528-538, doc 208.

66 TORRES FONTES, JUAN, « Las relaciones Castellano-Granadinas, 1427-1430 », art. cit., pp. 90-91.

67 TORRES FONTES, JUAN, « Las treguas con Granada de 1469 y 1472 », art. cit., p. 398.

68 TORRES FONTES, JUAN, « Las relaciones Castellano-Granadinas desde 1475 a 1478 », Hispania: Revista española de historia, 1962, p. 425.

69 A.C.A., Cancillería, Cartas Reales, Alfonso IV [V], Sin fecha, 344

por el dicho señor Rey, para coger e recabdar el dicho diezmo y medio».⁷⁰ La caída de Fajardo y la reincorporación de la encomienda en la orden de Santiago supuso que el puerto de Caravaca volviera al dominio regio, al menos era pertenencia real en 1468.⁷¹

En el cuaderno de arrendamiento del diezmo y medio diezmo de lo morisco a Juan González de Ciudad Real, se establece en una de sus cláusulas que cualquier vecino o morador de lugares de orden o señorío que pasara la frontera con mercaderías, en cualquier dirección, tenía la obligación de presentarse en las aduanas y pagar el diezmo y medio, y el señor o comendador debía apropiarse de todos los bienes no declarados y entregárselos al arrendador.⁷² Esta declaración supone el reconocimiento de que sucedía con cierta frecuencia que los mercaderes que entraban en Castilla por los puertos ubicados en tierra de señorío y órdenes no pagaban nada al fisco regio. Es muy probable que los comendadores, y por supuesto también el de Caravaca, rebajaran de algún modo en sus puertos la tasa a cobrar, propiciando el paso de mercaderes por sus tierras e incrementando sustanciosamente sus rentas, en perjuicio del arrendador del diezmo y medio y del tesoro real. Algo así parece que sucedía en Caravaca pues podemos comprobar como en 1464, en el cuaderno de arrendamiento del diezmo y medio del puerto de Lorca, se dice «... que sy qualquier vezinos e moradores de la dicha çibdad de Lorca o de las çibdades de Murçia e Cartajena, ovieren entrado o entraren por el puerto de Caravaca los dichos años o qualquier dellos, que sean thenudos de pagar, de las mercadorías que asy levaren o traxieren, o han levado o traydo, el dicho diezmo e medio diezmo...»,⁷³ con lo que podemos suponer que era relativamente común que mercaderes de todo el Reino de Murcia comerciaran con Granada a través de Caravaca porque conseguían mayores beneficios, probablemente por pagar menos del diezmo y medio diezmo obligado en los puertos del realengo. La exigencia que se indica de pagar el diezmo y medio si se ha entrado por el puerto de Caravaca no puede tener más explicación que la de que el comendador recaudaba en su propio beneficio las rentas de ese puerto, sin entregar nada al rey.

Tal vez la situación extraordinariamente privilegiada en la que se encontró durante muchos años el adelantado Pedro Fajardo, le permitió apropiarse de los ingresos del puerto morisco de Caravaca en su etapa de comendador, sin que la corona replicara en ningún momento. En el cuaderno de arrendamiento del diezmo y medio de lo morisco del Reino de Murcia y Obispado de Cartagena otorgado a Juan del Espinar en 1475 no se hace mención alguna al puerto de Caravaca, por lo que deberíamos dar por sentado que no se excluía de los del resto del reino.⁷⁴ En esa fecha era comendador de Caravaca Juan de Haro. Por muy poco tiempo, entre junio de 1476 y abril de 1477, fue comendador de Caravaca Juan Fajardo,⁷⁵ hijo y heredero del adelantado, pero su muerte prematura convirtió a su padre en

70 A.M.M., A.C. 1453-54, Fol. 75r-v y 76r

71 AHN. OO. MM., Mss. Santiago, sign. 1233C. Fols. 22r-24v. Publ. por: TORRES FONTES: «Los castillos santiaguistas del reino de Murcia en el siglo xv», en *Anales*, Universidad de Murcia, XXIV, 3-4 (1965-66), 338-340 y EIROA RODRÍGUEZ, JORGE ALEJANDRO, *Las Visitas de la Orden de Santiago a los territorios de la Región de Murcia en el siglo XV*, Murcia, Universidad de Murcia, 2006, p. 31.

72 A.G.S., CCA, DIV, 4, 58, fol 3v

73 MOLINA GRANDE, MARÍA (éd.), *Documentos de Enrique IV*, op. cit., p. 514, doc. 223.

74 AGS, EMR, leg. 20

75 POZO MARTÍNEZ, INDALECIO, « Comendadores y alcaides de Caravaca durante la edad media. Cronología y noticias diversas », art. cit., p. 47.

el nuevo comendador. En 1480 ya vemos como los visitadores de la orden incluyen la renta del Puerto Morisco entre las de la encomienda, indicando que está arrendado en 200.000 maravedís.⁷⁶

Pocos años después, en 1486, Pedro de Santa Cruz obtiene la entrega en fieldad por tres años del diezmo y medio diezmo de lo morisco del Reino de Murcia, sin el puerto de Caravaca en 300.000 maravedís,⁷⁷ lo cual confirma que la corona reconocía su explotación por manos ajenas. En estas fechas es comendador de Caravaca Juan Chacón, además contador de los Reyes Católicos. No cabe duda de que supo formalizar lo que, posiblemente, había sido una apropiación indebida de esta renta por parte de su suego, Pedro Fajardo. En 1490 se especifica que la renta del diezmo y medio es arrendada «...syn las villas e lugares solariegos del nuestro adelantado don Juan Chacón, que son en el dicho obispado e regno de Murçia...»,⁷⁸ el puerto morisco de Caravaca estaba totalmente en sus manos. Aún es más evidente cuando en enero de 1493 los reyes arriendan el diezmo y medio diezmo de toda la frontera con el desaparecido Reino de Granada. Por este documento los reyes indican que los arrendadores de todos los puertos de la frontera debían establecer un acuerdo con don Juan Chacón por la explotación del puerto morisco de Caravaca.⁷⁹ Sin embargo la solución final, especialmente ventajosa para don Juan Chacón, fue la de la recuperación del puerto de Caravaca por la corona, a cambio de 200.000 maravedis situados en la renta de las sedas de Granada, renta fija que sería, a la postre, mucho mejor que la descendente del puerto morisco y que se extinguiría definitivamente pocos años después.⁸⁰

CARAVACA

En la bailía, el diezmo y medio diezmo de lo morisco se controlaba en dos lugares distintos, en primer lugar en el puerto, que los visitadores de la orden denominan casi siempre puerto morisco, en segundo lugar en la aduana de Caravaca. En cuanto al puerto hay dos menciones que nos dan una idea muy aproximada de su situación, en ambas se denomina al lugar Puerto del Conejo, o de los Conejos, lugar identificado en las cercanías de la actual Cañada de la Cruz. La primera vez que se cita con este nombre es en la visita de 1480,⁸¹ y la segunda en un interesante documento de 1497 en el cual se hace mención a la detención del alcaide de Socovos por los guardas del puerto de Caravaca en ese paraje por no pagar el diezmo y medio, lo que constata el cobro de este impuesto más allá de la desaparición del Reino de Granada y la existencia de guardas en el propio puerto.⁸²

76 MARÍN RUIZ DE ASSÍN, DIEGO, « Las visitas de la Orden de Santiago a Caravaca. 1468-1507 », art. cit., p. 191. Y parece ser que el arrendador era David Aben Alfahar, junto con las del resto del Reino de Murcia MORATALLA COLLADO, ANDREA (éd.), Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491), op. cit., p. 538, doc. 288.

77 A.G.S., EMR, leg 551 antiguo

78 MORATALLA COLLADO, ANDREA (éd.), Documentos de los Reyes Católicos (1475-1491), op. cit., p. 734, doc. 404.

79 GARCÍA DÍAZ, ISABEL (éd.), Documentación medieval del Archivo Municipal de Lorca (1257-1504), Murcia, 2007, p. 289, doc. 260.

80 MARÍN RUIZ DE ASSÍN, DIEGO, Visitas y descripciones de Caravaca 1526-1804, Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 2007, pp. 38-39.

81 MARÍN RUIZ DE ASSÍN, DIEGO, « Las visitas de la Orden de Santiago a Caravaca. 1468-1507 », art. cit., p. 191.

82 A.G.S., R.G.S., Leg, 149702, fol. 321

Si el puerto era el lugar adecuado para el control de mercaderes y mercaderías, el registro del impuesto se llevaba a cabo en la aduana. Una vez controlados los mercaderes en los puertos, estos tenían la obligación de dirigirse a las aduanas, lugares en los cuales se registraba la carga y se abonaba el diezmo y medio. La aduana de Caravaca estaba situada en 1494 junto a la iglesia parroquial, intramuros de la villa.⁸³ Desde allí, y con el albalá que certificaba el pago del diezmo y medio diezmo de lo morisco, el mercader era libre de dirigirse a cualquier lugar del reino.

RENTAS

Las cifras que se manejan para la recaudación del diezmo y medio de lo morisco del puerto de Caravaca son, a primera vista, atípicas. No hay apenas datos de ingresos de la encomienda anteriores a las visitas de finales del XV. Creo que podemos suponer que siempre fue de considerable importancia el cobro de derechos aduaneros en la frontera con Granada. Ya desde el siglo XIV parecen muy altos los ingresos de Pedro López de Ayala en Caravaca, 60.000 maravedís de 1327, y no es difícil imaginar que el comercio interfronterizo aportaba una buena cantidad. La pertenencia a la orden de Santiago no pudo sino dificultar la labor de los almojarifes reales, al menos durante todo el siglo XIV y la primera mitad del XV y podemos suponer que los arrendadores reales ya no contaron con los ingresos de la encomienda desde mediados del siglo XV. Tal vez la concesión de las rentas del puerto morisco de Caravaca a Pedro Fajardo Quesada o a Juan Chacón no fuera sino el reconocimiento oficial de la incapacidad real de recuperar el esos ingresos.⁸⁴

Por otra parte, según Torres Delgado, las rentas de la corona por el concepto del diezmo y medio de lo morisco en 1486 ascendieron a 512.000 maravedís y en 1493 a 2.023.879,⁸⁵ en ambos casos parece elevadísima la renta del puerto de Caravaca, cifrada en 200.000 maravedís en 1480⁸⁶ y arrendada ya, por la misma cantidad, en 1494.⁸⁷ ¿Supuso esto un gran tráfico mercantil por esta vía interior? Es muy probable.

83 MARÍN RUIZ DE ASSÍN, DIEGO, « Las visitas de la Orden de Santiago a Caravaca. 1468-1507 », art. cit., p. 202 y 207.

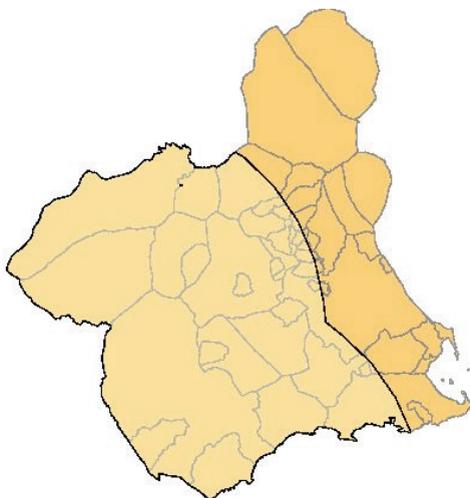
84 Algo así sucedió en el marquesado de Villena con el almojarifazgo. Los señores recaudaban el almojarifazgo en su propio beneficio GONZÁLEZ ARCE, JOSÉ DAMIÁN, « De conjunto de rentas a impuesto aduanero. La transformación del almojarifazgo durante el siglo XIV en el reino de Murcia », art. cit., p. 692. La corona creo la ficción de conceder a los vecinos del marquesado la exención de impuestos del comercio con Aragón siempre que este fuera para su propio uso. LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, la hacienda Real en Castilla en el siglo XV, op. cit., p. 102.

85 TORRES DELGADO, CRISTÓBAL, « Acerca del diezmo y medio diezmo de lo morisco », art. cit., p. 529.

86 MARÍN RUIZ DE ASSÍN, DIEGO, « Las visitas de la Orden de Santiago a Caravaca. 1468-1507 », art. cit., p. 206.

87 Ibid., p. 245.

LAS COSAS VEDADAS



Área teóricamente controlada por los guardas de los puertos de lo morisco

Oro, plata o vellón estuvieron siempre vedados al comercio con Granada, además, en teoría, estaban prohibidas las exportaciones de todo lo que ayudara a la subsistencia del enemigo o a su equipamiento bélico, como el pan, cereales, legumbres, madera, caballos yeguas y cualquier ganado, no solamente por el bien que podrían hacer estas mercaderías al enemigo, sino también por la carestía que de ellos podría provocarse en la propia Castilla.⁸⁸ También fueros, como el de Alcaraz, prohibían, bajo pena de muerte, vender cualquier tipo de viandas a los moros⁸⁹ y, al menos teóricamente, cualquier producto que ayudara a su equipamiento bélico estaba fuera del comercio «conveniente». La iglesia, desde distintas instancias, compartía e incidía en estas prohibiciones. En 1375, la iglesia de Cartagena emite una constitución por la cual se condena a excomunión a aquellos que comercian con armas y viandas con los moros, apuntando, además, que este comercio se realizaba también en tiempo de guerra.⁹⁰ Algo más tarde el papa Nicolás II incide en esta misma prohibición y con la misma pena.⁹¹ Pero, desde un primer momento, y como en todas las fronteras, debió existir un contrabando en ambas direcciones. Por un lado para evitar el pago de derechos aduaneros de las mercaderías permitidas,⁹² por otro para realizar un lucrativo comercio

88 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, *la hacienda Real en Castilla en el siglo XV*, op. cit., p. 96.

89 ROUDIL, JEAN, *Les fueros d'Alcaraz et d'Alarcón*, Paris, 1968, p. 246.

90 SANZ SANCHO, ILUMINADO, *Constituciones sinodales de la Diócesis Cartagena de 1323 a 1409*, Murcia, Universidad de Murcia, 2002, p. 100.

91 VILLARROEL GONZÁLEZ, ÓSCAR, « El papado y la monarquía de Juan II (1406-1454) En un inventario de documentación Pontificia de los Reyes Católicos », *En la España Medieval*, nº 23, 2000, p. 185.

92 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, « La frontera de Granada, 1265-1481 », *Revista de Historia Militar*, 2002, p. 60.

con las prohibidas. Lucrativo lo fue siempre y el Reino de Murcia no era una excepción, al contrario, Menjot considera que el contrabando no era una actividad marginal en Murcia y existía como algo endémico en todo el reino.⁹³ Acaudalados murcianos tuvieron siempre en el contrabando una importante fuente de ingresos.⁹⁴

Ye he citado más arriba algunas de las mercaderías que habitualmente se intercambiaban entre Castilla y Granada. Sin embargo no cabe duda de que el comercio principal lo fue de ganado y textiles. Los textiles eran fácilmente controlables. El cuaderno de arrendamiento de 1454 establece minuciosamente el proceso.⁹⁵ Cómo debían ir perfectamente embalados y precintados los fardos de tejido hasta las aduanas en donde se las marcaba con el sello real. A pesar de todo el contrabando de estos y otros productos existía y los comerciantes evitaban los caminos habituales para no pasar por los puertos y sorteaban a los guardas que tenían jurisdicción hasta una distancia de diez o doce leguas desde los mojones de tierra de moros. Es de suponer que habría una significativa diferencia entre los mercaderes que comerciaban legalmente y los que se dedicaban a las cosas vedadas. Estos últimos tenían que ser unos buenos conocedores del terreno, tenían que saber bien por donde, cuando y como entrar y salir del reino o contactar con los sacadores del otro lado, y aunque el riesgo de perder toda la mercancía siempre estaba presente, la ganancia de las ocasiones en las que el negocio no era detectado por los guardas compensaba a las pérdidas. Hay alguna disposición legal de la que parece desprenderse que en señoríos o tierra de órdenes se realizaba el contrabando con más frecuencia o con más productos,⁹⁶ aunque también existió siempre este tráfico en el realengo, tanto en la frontera de Granada como en la de Aragón.

Los ganados eran algo más difíciles de controlar. Por largos periodos estuvo, de derecho, prohibida su venta a los moros, pero nunca debió respetarse esta prohibición, de tal modo que en el XV ya era el producto más importante en el comercio con Granada. En 1454 vemos como Juan II establece el número de cabezas de ganado que, anualmente, se podían exportar al territorio nazarí en 10.666: 9.333 de ovino y caprino y 1.333 de bovino.⁹⁷ A lo largo los siglos anteriores, XIII y XIV, por supuesto también en el XV, los ganados de ambos lados habían disfrutado de determinadas áreas de pastos en los que era fácil y frecuente ver herbajando ganados del lado contrario. La permeabilidad de la frontera con fines pecuarios era evidente. Pero la ventaja de disponer de pastos todo el año llevaba consigo el paso de un reino a otro con gran número de cabezas de ganado que no pagaban los impuestos aduaneros ya que, al menos teóricamente, no eran objeto de comercio alguno. Teóricamente, porque en la práctica el comercio ilegal debió ser tan frecuente que Juan I decidió prohibir de forma tajante que los ganados de un lado pastasen en el otro.⁹⁸ Creo que, ante el nulo resultado de esta prohibición, la corona tuvo que imponer la obligación de inscribir todos los ganados de los vecinos que vivían en un área de diez leguas de los

93 MENJOT, DENIS, « La contrebande dans la marche frontiere murcienne au bas Moyen Age », dans Homenaje al profesor Juan Torres Fontes, Murcia, Universidad de Murcia, 1987, p. 1073 y 1076.

94 Ibid., p. 1081.

95 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, op. cit., p. 686, doc. 334.

96 Ibid., pp. 687-688, doc. 334.

97 Ibid., p. 685, doc. 334.

98 Díez MARTÍNEZ, JOSÉ, BEJARANO RUBIO, AMPARO, et MOLINA MOLINA, ÁNGEL LUIS (éds.), Documentos de Juan I, op. cit., p. 182, doc. 95.

mojones con Granada,⁹⁹ como ya se había hecho anteriormente con Aragón,¹⁰⁰ y de que estos ganados trashumantes sólo pudieran cruzar la frontera por los puertos declarados. Las reticencias a registrar el ganado fueron muchas, pero también la insistencia real. Sin embargo y, pese a todas las medidas tomadas, el contrabando de ganado fue frecuente hasta el fin de la existencia del Reino Nazarí, en muchos casos propiciado por los dirigentes de ambos lados que hacían «*sus igualas secretamente con algunos alcaldes e otras personas de la dicha frontera...*»,¹⁰¹ aunque también hay que reconocer la enorme dificultad que suponía controlar todos los pasos de una frontera muy extensa, a lo ancho y a lo largo, por unos guardas que no estaban libres, en absoluto, de los peligros de las permanentes cabalgadas en décadas de absoluta inseguridad y en áreas de amplios baldíos a uno y otro lado de la frontera.

Si con el ganado, el ovino especialmente, se producía un contrabando con el fin de evitar el pago del diezmo y medio, algo parecido sucedía con otro tipo de ganado. Son repetidas las prohibiciones de comerciar con équidos, y en el reinado de Juan I se toman medidas especiales para evitar el paso de caballos a Granada, obligando a cualquier persona que viviera a menos de doce leguas de la frontera a registrarlos y declarar sus caballos,¹⁰² también se ordenaba a aquellos que vivían a más de doce leguas de la frontera que no «... *lleven ni pasen a los dichos regnos de Aragón e Granada cavallos, ni roçines, ni mulos, ni mulas, ni yeguas, ni otras bestias mayores qualesquier de siella ni de albarda...*»¹⁰³ Por supuesto, en este caso se trata no de eludir impuestos aduaneros, sino de traficar con productos totalmente prohibidos como era el ganado caballar. El hecho cierto es que la saca de cosas vedadas fue constante y habitual y que las medidas restrictivas se debieron suavizar un tanto. Si vemos que a fines del XIV se prohibía el tráfico de toda clase de équidos, un siglo después ya no era así, pues se vendían mulos, mulas y asnos a los granadinos.¹⁰⁴ Creo posible que, en algunas ocasiones, estemos tratando simplemente de un comercio habitual entre poblaciones cercanas, aunque cada una a un lado de la frontera, de productos de uso cotidiano y sin más trascendencia, pero creo también que la mayor parte de este trasiego prohibido era propiciado y permitido, en lo posible, por los sectores dirigentes de cada zona que extraían de él pingües beneficios.

A pesar de la normativa regia el contrabando fue inevitable y poco se pudo hacer por impedirlo, desde luego que sí se hizo por reducirlo y la institución del alcalde de sacas tenía, principalmente, ese fin, ya que debía regular el comercio legal y evitar la saca de cosas vedadas. Pero la honestidad de las personas no conoce épocas. Tanto entonces como ahora hubo algunos individuos que, indudablemente, sucumbieron al dinero fácil. Por un lado

99 A.G.S., RGS, LEG, 147801.90

100 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, op. cit., pp. 1-2, doc. 1.

101 FERNÁNDEZ ARRIBA, ELENA AZUCENA, « Un aspecto de las relaciones comerciales entre Castilla y Granada: "El diezmo y medio diezmo de lo morisco" en la segunda mitad del s. XV », art. cit., p. 44. y RODRÍGUEZ MOLINA, JOSÉ, « Relaciones pacíficas en la frontera con el Reino de Granada », Actas del Congreso la Frontera Oriental Nazarí como Sujeto Histórico (S.XIII-XVI), 1997, p. 271.

102 Díez MARTÍNEZ, JOSÉ, BEJARANO RUBIO, AMPARO, et MOLINA MOLINA, ÁNGEL LUIS (éds.), Documentos de Juan I, op. cit., pp. 136-137, doc. 71.

103 Ibid., p. 179, doc. 93.

104 VEAS ARTESEROS, FRANCISCO DE ASÍS, « Lorca, ciudad de frontera », dans Lorca. Pasado y presente, Murcia, Caja de Ahorros del Mediterráneo, 1990, p. 214.

se sabe que, en ocasiones, los alcaldes de sacas se excedían en sus funciones requisando mercaderías sin motivo, imponiendo tasas arbitrarias, etc.¹⁰⁵ En otras ocasiones admitían sobornos de instituciones oficiales, conocemos casos como el del concejo de Murcia, para permitir el contrabando de caballos y cereales,¹⁰⁶ o llevaban parte en el negocio de los propios contrabandistas.¹⁰⁷ En este sentido la actuación de Pedro García de Villagómez como alcalde de sacas debió ser algo conflictiva, las quejas apuntan a que se excedía en sus funciones ostensiblemente exigiendo a los mercaderes tasas improcedentes o efectuando registros en despoblado o con cualquier otra de las medidas arbitrarias que imponían para incrementar sus ingresos. Parece que a ello se refieren las protestas del comendador y concejo de Caravaca sobre los robos cometidos por este alcalde,¹⁰⁸ y probablemente no fueron las únicas. Sin embargo es muy posible que no conozcamos más que la versión de una parte y que la actuación del alcalde fuera correcta, pues Juan II tuvo que ordenar a los concejos de Reino de Murcia que no se entrometieran ni perturbaran al mencionado Villagómez.¹⁰⁹

El comercio ilegal ha sido y será siempre consustancial con la frontera, la de Granada no fue una excepción.

EL FINAL

El comercio, por sí mismo, sufría con las etapas de inestabilidad bélica, sin embargo, ni siquiera la guerra declarada pudo impedir un tráfico mercantil cuyo único fin era el enriquecimiento personal. En tiempo de paz, y de guerra, se comerciaba en la frontera con cosas vedadas, especialmente caballos y armas. En plena campaña de los Reyes Católicos, con los puertos teóricamente cerrados en muchos lugares, las rentas del diezmo llegaron a ser importantes.

Sin embargo la conquista del reino nazarí supuso el final de este impuesto. En principio no se planteó su desaparición, sobreviviendo en algunos años a la caída de Granada, cobrándose en los mismos puertos que antes, como si de otro reino peninsular más se tratara, como si existieran, de verdad, unas fronteras que respetar. En 1493 se vuelve a arrendar con condiciones muy similares a los años anteriores,¹¹⁰ y será a partir del arrendamiento de 1498 cuando se oriente la recaudación del diezmo y medio a aquellas mercaderías destinadas a su exportación por puertos de mar o a las que entraban por estos mismos puertos.¹¹¹

105 A.M.M., A.C. 1405-1406, 1406-03-28. Fols. 166v-168r, también al fol. 117 y ss.

106 MENJOT, DENIS, « La contrebande dans la marche frontiere murcienne au bas Moyen Age », art. cit., p. 1075.

107 LADERO QUESADA, MIGUEL ÁNGEL, la hacienda Real en Castilla en el siglo XV, op. cit., p. 99.

108 A.C.A., Cancillería, Cartas Reales, Alfonso IV [V], Sin fecha, 344

109 ABELLÁN PÉREZ, JUAN (éd.), Documentos de Juan II, op. cit., pp. 10-12, doc. 5.

110 GARCÍA DÍAZ, ISABEL (éd.), Documentación medieval del Archivo Municipal de Lorca (1257-1504), op. cit., pp. 284-295, doc. 260.

111 GOMARIZ MARÍN, ANTONIO, Documentos de los Reyes Católicos (1492-1504), Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 2000, pp. 437-440, doc. 257 (Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia). También en TORRES DELGADO, CRISTÓBAL, « Acerca del diezmo y medio diezmo de lo morisco », art. cit., p. 533.

La desaparición de diezmo y medio benefició a los comerciantes que se dirigían a Granada o procedían de esa ciudad, pero también a aquellos que habían detentado los ingresos de algún puerto por concesión real. Es el caso de los comendadores de Caravaca, a los cuales el Rey Católico había permutado el puerto morisco de esa villa a cambio de una renta fija sobre las sedas de Granada. El puerto dejó de proporcionar ingresos en los primeros años del XVI, pero la renta se mantuvo hasta la desaparición de la orden en el siglo XIX.