

PROYECCION MEDITERRANEA DEL
REINO DE MURCIA EN LA EDAD MEDIA (*)

Por

ANGEL LUIS MOLINA MOLINA

La Historia medieval del reino de Murcia, como asegura Torres Fontes, es la historia de una inseguridad. Sus fronteras con Aragón, Granada y el litoral mediterráneo son puertas abiertas permanentemente a las penetraciones de aragoneses, granadinos y corsarios de distinta religión y procedencia.

Paces, treguas, originales instituciones que nacen en la frontera, fortalezas, atalayas y toda una amplia escala de medios humanos y físicos se ponen al servicio de la integridad, conservación y seguridad del reino. Pero la inquietud no desaparece, porque la seguridad, la plena seguridad, no se alcanza nunca. Todo lo cual, repercute en su población, cuyo ritmo de crecimiento no sólo es lento, sino, en ocasiones, regresivo.

En este mismo sentido, el litoral murciano, de una longitud aproximada de 170 kilómetros, fue una frontera hostil, los desembarcos de corsarios granadinos, berberiscos, ibicencos, catalanes, etc., que a veces penetran hacia el interior, son causa de la despoblación de las zonas costeras y de que la pesca sea un oficio extremadamente peligroso.

(*) Ponencia leída en Mediterranean XIII Conference, Murcia, julio 1990. Congreso organizado por "Del Mar" Foundation (Washington) y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La incorporación del reino de Murcia suponía para Castilla su salida al Mediterráneo, mar de la civilización y centro político y económico de primera magnitud del mundo medieval. Sus puertos más importantes, los de Alicante y Cartagena, muy pronto jugarían un interesante papel en los planes de Alfonso el Sabio.

En efecto, dos grandes proyectos del rey Sabio cuentan con los puertos del litoral murciano como bases: la política africana, planteada ya en época de Fernando III y que Alfonso X encauzaría en sus «fechos de allend mar»; y los contactos que, a través de ellos, pensaba mantener con diversas repúblicas italianas, principales valedoras de las aspiraciones del monarca castellano al Imperio Germánico, empresa que los cronistas denominan «fecho del Imperio». Los derechos al Imperio Alemán venían a Alfonso X de su madre, Beatriz de Suabia, circunstancia que le proporcionaba títulos de indudable valor al quedar vacante el trono alemán tras la muerte de Federico II. Además, una embajada de Pisa vendría a Castilla para rogarle que presentara su candidatura a la elección, el otro candidato era Ricardo de Cornualles, hermano del rey de Inglaterra.

En 1257 se procede a la elección, de hecho se realizaron dos casi simultáneamente, resultando elegidos los dos candidatos. Ninguno de ellos lograría imponerse. Cuando, en 1272, muere Ricardo de Cornualles y todo parecía que se iba a resolver a favor del soberano de Castilla, el Papa Gregorio X conseguiría que fuera elegido Rodolfo de Habsburgo. El «fecho del Imperio» aunque acaba en un rotundo fracaso, quizá sea el más apasionado, espectacular, pero al mismo tiempo ruinoso, brillante y negativo de los problemas en que se vió envuelto Alfonso el Sabio.

La posesión de los puertos de Cartagena y Alicante propician la inauguración de una política marinera en el Mediterráneo. La proyección africana de Fernando III, cuya meta consistía en llevar las hostilidades contra los musulmanes norteafricanos, al principio con medios muy modestos,

cambia radicalmente con Alfonso X, que no sólo intenta llevar la guerra al territorio enemigo, sino que pretende ocupar y hacer permanente la presencia castellana en la costa del norte de Africa. Esta política queda patente en las expediciones de Tagunt y Salé.

Desde los mismo días de la anexión del reino de Murcia, el interés por sus puertos se manifiesta a través de las franquicias y exenciones que se conceden a los propietarios de naves. Se presta especial atención a las de mayor tonelaje y con dedicación preferente al corso, tal como queda reflejado en la concesión a Cartagena del Fuero de Córdoba en 1246 (1), y años más tarde, Alicante recibiría los mismos privilegios y exenciones en lo que se refiere a los armadores de barcos (2). Pero si el corso, y en su caso la guerra, era el objetivo inmediato y lo más atractivo para los propietarios de naves, las facilidades anunciadas por el monarca tenían también otro alcance, puesto que al propiciar la presencia de naves dedicadas al comercio en los puertos de Alicante y Cartagena, buscaba el establecimiento en ellas de una burguesía mercantil.

Durante los meses que Alfonso X permanece en tierras murcianas el año 1257, fecha en que su política africana había obtenido su primer fruto: el castillo de Tagunt, se adoptan nuevas disposiciones en el sentido de estimular el mantenimiento de una flota militar-comercial (3). Y, en una tercera fase, en 1271, en que también se encuentra el rey castellano

(1) 1246-I-16. Fernando III concede a Cartagena el fuero Córdoba (A.M.C., doc. original nº 1. Publicado por Juan TORRES FONTES: *Fueros y Privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*, CODOM, III, C.S.I.C.-Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1973, doc. IX, págs. 11-13).

(2) 1252-X-5. Alfonso X concede a Alicante el fuero de Córdoba y franquicias de Cartagena. (A.M.A., *Libro de privilegios*, fols. 3-8. Publ. J. TORRES FONTES: *ob. cit.*, doc. XIII, págs. 16-20).

(3) 1257-I-12. Concesión a Alicante del fuero de Toledo. (A.M.A., *Libro de privilegios*, fols. 11v. 12v. Publ. J. TORRES FONTES: *ob. cit.*, doc. XXVIII, pág. 40). 1257-V-6. Concesión a Cartagena del fuero de Toledo (A.M.C., doc. original, publ. J. TORRES FONTES: *ob. cit.*, doc. XXXVI, págs. 53-55). 1257-V-10. Exención del pago de anclaje a los mercaderes que acudieran a Alicante (A.M.A., *Libro de privilegios*, fols. 12-13. Publ. J. TORRES FONTES: *ob. cit.*, doc. XXXVIII, págs. 56-57).

en Murcia, una serie de medidas que afectan a Alicante y Cartagena ponen de manifiesto los propósitos alfonsíes, en los que se mezclan aspectos religiosos, políticos y mercantiles.

Su primera disposición puede considerarse como un verdadero estatuto comercial, pues en ella se compendian todas las franquicias concedidas anteriormente, y expone con claridad y concreción las distintas formas de comercio, personas que lo realizaban y la rebaja que concedía en lo que debían tributar (4). También se gesta ahora otra feliz iniciativa, en la que se conjugan ideales, experiencias y necesidades, y una vez más, Cartagena ocupa un primer plano en este proyecto, puesto que será sede maestra de una nueva orden militar marinera para los «fechos de allend mar».

La creación de la Orden de Santa María de España, no por tardía deja de ser una genial iniciativa, pues se gesta cuando su necesidad se hacía sentir y podía ser eficaz solución a la diversidad de problemas y posibilidades que entonces ofrecía el Mediterráneo. Si las órdenes de Calatrava, Alcántara y Santiago habían demostrado ser siempre las eficaces huestes para enfrentarse a la amenaza africana y colaboraron con los monarcas en la conquista de Andalucía y Murcia, se pretende ahora traspasar ese mismo espíritu de sacrificio y valor militar a los «fechos de allend mar» creando, a imagen de la Orden de Calatrava, la de Santa María de España.

El carácter exclusivamente marinero con que se establece y se mantiene en su corta vida se manifiesta no sólo en el título de su jefatura: almirante, sino también en la distribución de sus cuartos conventos principales, verdaderas capitanías generales de departamentos marítimos. Cabeza de todos ellos fue Cartagena, que tenía a su cargo la costa mediterránea cas-

(4) 1271-V-2. Privilegio de exclusividad a los puertos de Cartagena y Alicante para el embarque hacia Ultramar. (A.M.A., *Libro de privilegios*, fols. 31-32, Publ. J. TORRES FONTES: *ob. cit.*, doc. C, pág. 111).

tellana; y, dependiendo de éste, el de San Sebastián, en el Cantábrico; el de Coruña, en el Atlántico; y el de Santa María del Puerto, en el Estrecho. Con esta distribución se proyectaba abarcar la totalidad del litoral castellano y unificar las fuerzas navales, agrupadas en estos cuatro conventos bajo la jefatura única de un almirante (5).

Sabemos que participó en la campaña contra Algeciras de 1278-1279, que acabó en un estrepitoso desastre naval, del que tan sólo tres naves lograron escapar. El fracaso de Algeciras fue un duro golpe para las aspiraciones marineras de Alfonso X, y supuso el abandono de su política marinera, en adelante los reyes castellanos recurrirían a la ayuda de flotas y almirantes genoveses para la vigilancia de sus costas y las contiendas bélicas del Estrecho. A la Orden de Santa María de España le llegó su fin después de la batalla de Moclín (20 de junio de 1280) en la que murieron el maestre de Santiago y buena parte de los caballeros santiaguistas. Esta pérdida cuantiosa de la Orden de Santiago y la imposibilidad de mantener el fin fundamental de la Orden de Santa María, indujeron a Alfonso X a tomar una decisión que debió suponerle un duro sacrificio personal: extinguir la Orden de Santa María y reforzar con sus efectivos la de Santiago.

El curso sería uno de los medios que los monarcas castellanos hubieron de tener en cuenta dada la intensa actividad marinera en el Mediterráneo y el comercio de productos valiosos. Por este motivo las naves y sus cargamentos se convierten en codiciada presa, hasta el punto que, con cierta frecuencia, se olvidan pactos, relaciones amistosas, compromisos y cuanto pudiera frenar el ansia de ganancias, llegándose al asalto de embarcaciones de la misma nacionalidad.

(5) Sobre su organización, incorporación al cister, dotación, etc. véase el artículo de Juan TORRES FONTES: «La Orden de Santa María de España», en *Miscelánea Medieval Murciana*, III, Univ. de Murcia, 1977, págs. 73-118.

Como ejemplo del que se practicó desde los puertos del reino de Murcia, citaremos el caso de Bonajunta de las Leyes, que fue encargado por Juan Sánchez de Ayala, adelantado de Murcia por don Juan Manuel, en 1295, de efectuar una navegación en corso contra naves aragonesas. Un año después Bonajunta daba cuenta de la ganancia obtenida en el mar: 3.000 maravedís (6).

La presencia de mercaderes extranjeros, sobre todo italianos, en las tierras murcianas está documentada en un privilegio de Fernando III de 1251, lo que parece indicar una presencia anterior y el mantenimiento de un próspero comercio con los musulmanes murcianos. Diversas causas explican la presencia de mercaderes italianos en Murcia: la apertura o continuación de un mercado cuyas riquezas, apenas explotadas, proporcionaban una beneficiosa exportación, y la prosperidad económica que durante algo más de tres décadas se ofrece en Murcia, donde una sociedad de consumo y escasa producción gasta las rentas que le proporcionan sus donadíos y heredamientos en la adquisición de cuantos artículos importados se presentan al alcance de sus fortunas.

Tampoco hay que olvidar que el litoral murciano es la única salida de Castilla al Mediterráneo, y aunque Sevilla sea el principal centro económico genovés, la afluencia de mercaderes a los puertos murcianos es relativamente importante, pues al mismo tiempo que mercado, es etapa de viaje y depósito de mercancías que desde tierras murcianas se adentran hacia el interior de Castilla. Menos distancia, menos tiempo, menos gasto y menos expuestos a las contingencias marítimas del naufragio o la piratería explican la presencia de estos comerciantes, que sólo en una mínima parte es posible captar (7).

(6) Juan TORRES FONTES: «Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII», En *Actas del XI Congresso di Storia della Corona D' Aragona*, Palermo, 1984, págs. 356-357.

(7) Juan TORRES FONTES: «Genoveses en Murcia (siglo XV)», en *Miscelánea Medieval Murciana*, II, Univ. de Murcia, 1976, págs. 73-74.

Por los puertos murcianos saldrán los productos tradicionales de la tierra: «figos e azeyte, azebit, miel e çera, e arroz e lino», conforme autorizaba Fernando IV en 1295, ampliados en 1305 con «azoque e el vermejon e los cominos e la greda»; otras mercancías seguían el mismo camino, pero de contrabando, pues Alfonso X y Sancho IV prohibían la salida de caballos, armas, mulas de cabalgar «e todo pan, vacas, carneros, ovejas e cabras, cabrones, e todas carnes vivas e muertas, e oro, e plata e billon», prohibición que será constante en toda la Edad Media, aunque los «sacadores», los contrabandistas, no abandonarían tan fructífero negocio de su venta a mayor precio en el reino de Granada o en el de Aragón. La proximidad a la frontera facilitaba tales actividades.

La corta etapa de prosperidad murciana acaba antes que el reinado de Alfonso el Sabio, y muy pronto el esplendor cultural, el bienestar económico y la densidad de población, son sustituidos por elementos de signo contrario, que afectan a todos los órdenes de la vida y, consecuentemente, al alejamiento del comercio; etapa de regresión, de decadencia, que culmina con la ocupación del reino de Murcia por Jaime II en 1296. La sentencia arbitral de Torrellas (1304) partiría el reino, integrando en la Corona de Aragón las tierras situadas en la margen izquierda del río Segura. De esta manera se perdía el puerto de Alicante, e incluso, Jaime II pretendió que Cartagena también pasara a Aragón.

El primer tercio del siglo XIV ofrece un panorama verdaderamente desalentador. Hasta la mayoría de edad de Alfonso XI no se adoptan las primeras medidas eficaces encaminadas a revalorizar, fortalecer e impulsar la iniciativa privada, que encuentra el apoyo del poder real para sus empresas, aunque no siempre tengan efectividad.

Los acuerdos comerciales con Mallorca de 1327, confirmados y ampliados por Alfonso XI en 1332, permiten la salida por el puerto de Cartagena de diversos productos, entre los que destaca la lana, así como la entrada

de otros, entre los que no falta el trigo (8). En este orden de cosas las medidas ordenancistas de Alfonso XI tienden igualmente a fomentar el desarrollo del comercio y la artesanía. La desaparición del monopolio real de los tintes; los ordenamientos sobre el vestir, la fijación legal de tasas e imposición de ordenanzas, etc. son bases de un renacer urbano que no acaba de consolidarse, pese a los nuevos impulsos que proporciona Pedro I, por la permanente perturbación que ocasiona la guerra civil que con distintas alternativas, se mantiene y divide a Castilla durante algún tiempo.

La vocación marinera de Pedro I inspira su devoción acendrada hacia Sevilla y su orientación por los países marítimos: Inglaterra, Portugal y Génova. Evidente la supremacía castellana en el Atlántico sobre británicos, bretones, flamencos y lusitanos, se manifestó también arrolladora en el mar Mediterráneo frente a la marina más temible para él: la catalana.

Desde tiempos de Alfonso XI, Castilla y Génova habían establecido una alianza que descansaba sobre una verdadera plataforma económico-política, que cristaliza en la época de Pedro I con una línea de comunicación directa Sevilla-Génova en la que participaban genoveses, judíos y comerciantes castellanos. A mediados del siglo XIV esta alianza estuvo a punto de imponerse en la cuenca occidental del mediterráneo con motivo de la guerra entre Pedro I y Pedro IV. Esta actividad marinera en el Mediterráneo tendrá su base en Cartagena, porque la utilización de su excelente puerto natural ofrecía gran seguridad para los planes del monarca.

Durante la guerra de los dos Pedros (1356-1369) Cartagena sufrió el asedio que le puso el infante don Fernando en 1358, pero la ciudad resis-

(8) Véase Juan TORRES FONTES: «Relaciones comerciales entre los reinos de Mallorca y Murcia en el siglo XIV», en *Murgetana*, 36, Murcia, 1971, págs. 5-20.

tió. La respuesta de Pedro I y de las milicias murcianas fue rápida. Estas efectuaron una incursión por Orihuela y su término, señorío del infante, y el rey preparó con toda celeridad una escuadra en Sevilla, formada por doce galeras castellanas y seis genovesas, que el 17 de agosto de ese mismo año combatía la plaza de Guardamar, también perteneciente a don Fernando, la villa fue asaltada y su población se refugió en el castillo. La expedición resultaría un fracaso, pues una fuerte tempestad hizo que dieciseis galeras se estrellaran contra la costa.

No se desanimó el soberano de Castilla por este revés, e inmediatamente ordenó a Martín Yañez marchar a Sevilla para proceder al armamento de una nueva escuadra, más potente que la anterior, con la que pensaba atacar las costas aragonesas en la primavera siguiente. El propio rey se pondrá al frente de la flota, que contaba con naves de refuerzo enviadas por Portugal, Granada y Génova. A finales de abril doce naves de vanguardia llegaban a Cartagena y atacaron el litoral alicantino, en mayo arribaría al puerto cartagenero el resto de la poderosa escuadra. Cascales dice: «quando supieron que el rey de Castilla habia hecho tan grande armada, todos los navíos se abrigaron en los puertos» (9).

Desde Cartagena partió Pedro I a finales de mayo, se dirigió contra Guardamar, que sucumbió en pocos días; siguiendo el litoral valenciano llegó a la desembocadura del Ebro y, por fin, la flota castellana apareció ante Barcelona, desafiando a la armada catalana, durante tres días –9, 10 y 11 de junio de 1359– efectuó ataques al puerto, y luego se retiró sin haber conseguido otra ventaja positiva que la satisfacción de haber humillado el orgullo catalano-aragonés. Al regreso obtuvo algunas presas en las costas y puertos catalanes, sobre todo en Sitges, atacó la isla de Ibiza y, seguidos por una escuadra catalana capitaneada por Bernardo de Cabrera, entraron en el puerto de Cartagena, desde donde regresaría a Sevilla.

(9) Francisco CASCALES: *Discursos históricos de la ciudad de Murcia y su reino*, 4ª edic., Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1980, pág. 130.

Durante algunos años la guerra no afecta directamente al litoral murciano, hasta 1364 el puerto de Cartagena no volverá a ser utilizado como fondeadero de la flota real, que en esta ocasión dirigirá sus ataques contra la costa valenciana. De nuevo un temporal de levante puso a la flota castellana en trance de naufragio, el propio rey don Pedro estuvo a punto de perder la vida, cuando se encontraba bloqueando a la escuadra catalana que se había refugiado en aguas de Cullera, en la desembocadura del río Júcar.

A partir de estos momentos, cambia la estrategia castellana, la ofensiva se efectúa por tierra, pero no por ello olvida el rey don Pedro la importancia logística de Cartagena, preocupándose de que estuviera bien defendida (10). Desde 1365 la guerra se transforma en dinástica y, al tiempo, se internacionaliza, pasando a convertirse en un apéndice de la guerra de los Cien Años. El triunfo de Enrique de Trastámara sobre su hermano (1369) no supuso la pacificación, pues tuvo que soportar un bloqueo internacional. La paz de Almazán, firmada con Aragón el 12 de abril de 1375, pondría fin a una situación continuada de alerta fronteriza y, en adelante, se normalizan las relaciones entre ambos reinos.

Después de la muerte de Pedro I, el litoral murciano vuelve al abandono y penuria de siempre, su puerto por excelencia: Cartagena, presenta una situación de regresión demográfica y económica. Así se pone de manifiesto en 1381, cuando ante la sospecha de un posible ataque inglés, el concejo cartagenero declaraba al de Murcia, que el número de sus vecinos era de 176, es decir, unos 800 habitantes, cifra muy escasa para la importancia de la ciudad y el papel militar que por su situación geográfica debía jugar. Por esta circunstancia, solicitaba del concejo murciano el envío de cien ballesteros para defender la ciudad.

(10) En este sentido ordena el rey a Murcia que envíe tropas a Cartagena y manda a sus ingenieros para mantener en buen estado sus defensas. Véase A.L. MOLINA MOLINA: *Documentos de Pedro I*, CODOM, VII, C.S.I.C.-Acad. Alfonso X el Sabio, Murcia, 1978, docs. 101 y 102, págs. 163-164.

Con la mayoría de edad de Enrique III mejoran las perspectivas: nuevas formas de vida, ordenanzas adecuadas, instituciones eficaces, etc., suponen la ampliación del comercio, cada vez más intenso y variado, apertura de nuevas rutas y extensión de relaciones económicas; además, en el interior del reino la monarquía consigue controlar a la nobleza, las órdenes militares y los concejos, todo ello hará posible la paz y, con ella, la prosperidad y el progreso tienen inmediata realidad.

En estos años Cartagena conoce un notable impulso comercial, que no acaba de repercutir en la ciudad ni aumenta la población estable. Según Martínez Carrillo, los 800 habitantes de 1381 se habían reducido a apenas 500 en 1407 (11). En realidad, son válidas para todo el siglo XV la palabras del cronista Alonso de Palencia, al manifestar, ya avanzado el reinado de Enrique IV, que Cartagena era famosa «por su puerto y fuerte castillo, porque todo lo demás está arruinado».

El puerto de Cartagena sería utilizado con mayor intensidad conforme aumentaba el tráfico por el Mediterráneo, no sólo el castellano, sino el de los diversos países ribereños, pues su estratégica posición resulta utilísima para descanso, reparación de las naves; a lo que cabría añadir la seguridad en cuanto a la vilencia del mar, no a la de los hombres, ya que hasta dentro de su puerto penetraban, con cierta frecuencia, las galeras corsarias en persecución de navíos con apetecible cargamento.

Abundan las noticias acerca del arribo a su puerto de naves que huían de galeras provenzales, catalanas, mallorquinas o africanas. Las hay también de signo contrario, pues la actividad de Iñigo López de Mendoza y después de Pedro Niño en el Mediterráneo, así como otros corsarios castellanos, se documenta en el puerto de Cartagena, base de partida de sus

(11) M^a de los Llanos MARTINEZ CARRILLO: «Población y término de Cartagena en la Baja Edad Media», en *I Concurso de Historia de Cartagena «Federico Casal»*, Cartagena, 1986, pág. 154.

aventuras, descanso, custodia o reparto del botín. También desde Cartagena, Pedro Sánchez de Laredo recorre en 1404 las costas granadinas y la ruta catalana hacia Africa, en ocasiones asociado con Alonso Yañez Fajardo. Tampoco faltan documentos que permitan apreciar la actividad mercantil que se desarrolla en los primeros años del siglo XV, como el caso de Pedro de Monsalve, delegado personal de Enrique III y de don Fernando de Antequera. Su actividad mercantil conocida a través de una serie de cartas dirigidas a Enrique III y que se refieren al tráfico que mantenía con los puertos de Mallorca, Alicante, Valencia, Barcelona, Génova, Saona y Venecia, puertos que aparecen expresamente citados, aunque también mantenía relaciones con otros de Granada y Berbería (12).

Estos mismos documentos hablan de la presencia en el puerto de Cartagena de dos naves grandes genovesas procedentes de Flandes que desembarcaron ropas y paños bervíes; de cuatro galeras de Venecia que depositan 300 quintales de cobre y 1.000 marcos de plata, etc. Monsalve envía una expedición a Mallorca con un cargamento de 1.800 quintales de lana, transportada en dos naves, que al no encontrar fácil venta en la isla, una parte de la carga es remitida a Saona; también embarca otras partidas de lana en naves genovesas y expide en otra castellana lanas y cueros con destino a Venecia.

Esta actividad viene a ser el reflejo y muestra de lo que tenía lugar en esos años en el puerto murciano, cuyo verdadero alcance nos es casi totalmente desconocido debido a la escasez de documentos medievales en el archivo municipal de Cartagena.

La inexistencia de hombres de negocios como Pedro de Monsalve provoca la necesidad y, a su vez, da paso a mercaderes extranjeros, fun-

(12) Véase sobre los negocios de Pedro de Monsalve el trabajo de Eloy BENITO RUANO: «Avisos y negocios mediterráneos del mercader Pero de Monsalve», en *B. R. A. H.*, CLXIX, Madrid, 1972, págs. 139-170.

damentalmente genoveses, por su dinero, experiencia, relaciones y mercaderías. Es un comercio más continuado el de estos genoveses asentados en Murcia, y que utilizan el puerto de Cartagena para su actividad comercial, pues tanto en una como en otra ciudad tienen amplios almacenes para sus mercancías: tintes, trigo, paños, armas y toda clase de productos (13).

Tras algo más de una década de prosperidad para el tráfico y la actividad del puerto de Cartagena, el horizonte marítimo para el litoral murciano se ensombrece, dando lugar a otro largo período de vida apagada y de disminución de su tráfico mercantil y marinero, que no volvería a alcanzar otra época de similar esplendor hasta que acabada la guerra de Granada, la política de los Reyes Católicos se oriente hacia el norte de Africa e Italia.

La unión de las coronas de Castilla y Aragón y la conquista de Granada acabaron con las algaradas de granadinos y aragoneses que asolaban las tierras murcianas, y atenuaron la piratería, aunque no desapareció, pues si bien se eliminan los nidos de piratas de las costas granadinas, surgieron otros en el norte de Africa, al tiempo que también se producen acciones aisladas llevadas a cabo por cristianos: castellanos, catalanes o italianos. De unas y otras existen frecuentes noticias.

El puerto de Cartagena se convierte en un puerto militar de primer orden, y ello repercute beneficiosamente en la ciudad, que en los primeros años del siglo XVI aumenta su población, se fortifica y conoce una reactivación económica interesante.

En enero de 1493 el capitán Rodrigo de Mendoza con fuerzas reales embarca hacia Sicilia, y pocos días después le sigue el capitán Pedro de Alarcón. En 1495 Gonzalo Fernández de Córdoba, el Gran Capitán, acude

(13) Véase Juan TORRES FONTES: «Genoveses en Murcia (siglo XV)», en *Miscelanea Medieval Murciana*, II, Univ. de Murcia, 1976, págs. 69-168.

a Cartagena con parte de las tropas que partieron hacia Nápoles, con la finalidad de expulsar a los franceses y entronizar a Fernando II, hijo de Ferrante. Nuevamente, en 1502 se prepara la expedición que al mando de Luis Portocarrero, partiría al año siguiente para reforzar el ejército que el Gran Capitán tenía en Nápoles y repeler la invasión francesa, campaña que resultaría un triunfo contundente, que supondría la incorporación definitiva del reino de Nápoles a la monarquía española.

La plaza de Mazalquivir conquistada en 1505, también contó con el apoyo de una expedición murciana embarcada en Cartagena y formada por 200 hombres; en 1507 se organizó otra expedición similar en socorro de la plaza, amenazada por los berberiscos. En 1509 también se prepararía en Cartagena la escuadra que conquista Orán, el propio cardenal Cisneros y Pedro Navarro mandarían la expedición. Así mismo, el aprovisionamiento de la empresa se llevaría a cabo desde el puerto cartagenero. Finalmente apuntaremos que también sería utilizado el puerto de Cartagena para salida de los judíos expulsados en 1492 que eligieron como destino Orán, Argel, Bugía y otros puertos mediterráneos.

Este tránsito de gentes de armas y de mercaderes, era uno de los escasos medios de vida con que contaban los vecinos de Cartagena.

Desde el prisma comercial los genoveses (14) dedicaron tiempo, capital y experiencia a la importación y exportación de todo tipo de mercaderías. Durante los años finales del siglo XV y primeros del XVI, mejoraron enormemente sus perspectivas económicas, su actividad se multiplica y diversifica, e incluso, en 1492, tras la expulsión de los judíos, ocuparían el lugar que estos dejan vacante en las operaciones de crédito. Algunos se avecindarían en Murcia, emparentarían con la oligarquía ciudadana y de

(14) Véase Angel Luis MOLINA MOLINA: «Mercaderes genoveses en Murcia durante la época de los Reyes Católicos (1475-1516)», en *Miscelanea Medieval Murciana*, II, Univ. de Murcia, 1976, págs. 277-312.

esta forma se situaban en lugar de privilegio para ampliar sus negocios: comercio, crédito, arrendamiento de impuestos reales y concejiles, arrendamiento de la explotación de los alumbres de Mazarrón, etc.

A partir de ahora la actividad marítima del reino de Murcia conocerá un crecimiento continuo. La costa se hace más segura, pues aumentan sus defensas, lo que hace que se establezcan núcleos de población cercanos al litoral, que se desarrolle la pesca, etc. y este crecimiento en Cartagena se manifestará no sólo en un incremento demográfico –en 1505 alcanza los 1.300 habitantes y veinticinco años después supera los 2.300–, sino en el aumento de la superficie de tierras cultivadas, desarrollo de la ganadería, explotación de los recursos pesqueros en sus aguas jurisdiccionales –Mar Menor y Mediterráneo–, ampliación del recinto urbano, que en 1501 se dota de una muralla para su seguridad y defensa.