

MERCADERES Y ACTIVIDAD COMERCIAL A TRAVÉS DEL PUERTO DE CARTAGENA EN LOS REINADOS DE LOS REYES CATÓLICOS Y CARLOS V (1474-1555)¹

Vicente Montojo Montojo

Universidad de Murcia

RESUMEN

En un contexto comparativo cronológico, el comercio realizado a través de Cartagena a finales del siglo XV y en la primera mitad del XVI, objeto de estudio de este artículo, se caracterizó, en referencia a su evolución posterior, con mercados nuevos (Berbería, Génova, Flandes, Inglaterra) y otros antiguos (Andalucía, Corona de Aragón), con predominio de mercaderes castellanos y no italianos, que luego se impondrán en su realización. La exportación de lana y alumbre es su dimensión más característica.

In comparative chronological context, the Cartagena's trade at the late of XVth and beginning of XVIth century, object of study of this article, make up, relating to

¹ Este trabajo ha contado con la financiación de la DGICYT PS 90-0076 y dos ayudas económicas de la Comunidad Autónoma de Murcia, de la Comisión Quinto Centenario y de la Secretaría General de Presidencia, para 1991-94, con las que se han realizado, además, los artículos de 1991-94 citados en la bibliografía.

the subsequent evolution, for thee news markets (Berber, genoese, flamenc, english) and olds otheres (andalusian, catalan), with predominance of the castillans merchants and no of th italians. The wool and alum exportation is too one of the their characteristics.

PALABRAS CLAVE: Comercio, Edad Moderna, Historia de España.

Pretendo estudiar y exponer en este artículo algunas notas sobre los protagonistas, la evolución y las características de la actividad comercial realizada en Cartagena a lo largo del final del siglo XV y primera mitad del XVI. Se trata de un período extenso, que presenta posiblemente coyunturas diferentes, que también intentaré diferenciar a partir de la documentación del Archivo Municipal de Cartagena y de otras fuentes, más bien dispersas. De esta manera completo un tema que había quedado escasamente estudiado —sobre todo por la limitación de las fuentes manejadas— en mi tesis de licenciatura, dirigida por el profesor Torres Fontes, presentada en 1983 y publicada sin el apéndice documental en 1987, tras su reelaboración.

1. LOS MERCADERES

A través de los estudios de los profesores Torres Fontes y Molina Molina (1986) sabemos que Fernando III y sobre todo Alfonso X el Sabio habían proyectado a mediados del siglo XIII que Cartagena fuera el gran puerto castellano en el Mediterráneo (en el que los puertos del Reino de Murcia eran Cartagena y Alicante), para lo que arbitraron toda una serie de medidas. El Fuero de Córdoba, concedido por Fernando III a Cartagena en 1246, y diversos privilegios alfonsíes, pretendían la formación de una clase social privilegiada, formada por «burgueses»: así se les llama en un privilegio rodado por el que Alfonso X concedía el Fuero de Toledo, en 1257, «por poblar bien la çibdat de Cartagena et por fazer bien e mercet a todos los burgueses et a todos los marineros et a todos los balesteros de cauallo et a los que son moradores et vezinos de la cibdat de Cartagena, a los que agora y son et a los que seran aqui adelante pora siempre jamas» (Ídem, p. 52).

Comentan Torres Fontes y Molina Molina, respecto a la estratificación social de Cartagena en el Fuero de Córdoba, que dividen en caballeros o hidalgos —de quienes procedía el juez y los cuatro alcaldes de fuero que dirigían el órgano concejil—, el clero y el común ciudadano, formado por los peones o pecheros vecinos y no vecinos (forasteros, transeúntes, moros y judíos), lo siguiente: «Estas

distinciones dentro de la comunidad que se concentra dentro del recinto urbano o en sus aldeas, que diferencian social y económicamente a sus habitantes, unos de otros, en Cartagena se expresan con la personalidad bien definida en primer lugar de una clase social privilegiada por las concesiones alfonsíes, denominada como burgueses, con caballo y armas; marineros señores de navíos o leños cubiertos y ballesteros con caballo valorado en treinta maravedís y ballestas, a los que se les otorgan las prerrogativas propias del fuero de Toledo. Son los mejor heredados y a ellos corresponde una función esencial: la de las armas, la seguridad militar de la ciudad, de su término y puerto. Debían mantener caballo y armas o navíos y leños en condiciones no sólo para la defensa, sino también para acudir al llamamiento real; por ello gozan de exenciones tributarias y se configura en minoría gobernante, a la que corresponde la dirección del concejo».

Añaden que «los mercaderes extranjeros recibieron un trato de favor, tanto por facilitar su trabajo como para incrementar el comercio, tan necesario para el desarrollo de la ciudad y su puerto. A ellos especialmente se les garantizaba seguridad para sus personas y bienes en sus desplazamientos y estancia en Cartagena: «a todos los mercaderes christianos et moros et iudios que uenir quisieredes... que vengades saluos e seguros con uestro auer, con uestras mercadurias et con todas uestras cosas... et mando a to dos los almozarifes de mi tierra que uos onren» (Ídem, pp. 47-50).

Sabemos que, a pesar de los grandes proyectos de Fernando III y, sobre todo, de Alfonso X, éstos fracasaron a lo largo de la Edad Media, salvo en muy breves períodos, a mediados del siglo XIV y principios del XV (reinados de Pedro I y Enrique III). Sólo a finales del XV y principios del XVI se asentarían las bases para una efectiva, pero también distinta, puesta en marcha.

A lo largo de los siglos XIV y XV, por ejemplo, se produjo una progresiva instalación de mercaderes extranjeros —sobre todo italianos, y más concretamente genoveses (TORRES FONTES, 1976; MOLINA MOLINA, A.L. 1976)— en el Reino de Murcia, pero ésta se concentró especialmente en Murcia ciudad, aunque la concesión del autoproclamado rey Alfonso, una vez depuesto Enrique IV en Ávila por su facción, a don Pedro Fajardo para que nombrara cónsules o vicecónsules de italianos se extendía a Cartagena y otras poblaciones del Reino de Murcia (MONTJOJO MONTJOJO, V. 1986, pp. 64-66).

Como consecuencia de la dependencia de Murcia y de la endeble oferta propia, lo característico de esta época fue el escaso número de mercaderes establecidos en Cartagena, si nos atenemos a una comparación entre los núcleos mercantiles de Murcia y Cartagena, pues aún una gran parte del tráfico marítimo de su puerto era organizado por los mercaderes de Murcia o por escasos mercaderes foráneos cuya función principal era la de factores de otros mercaderes de Toledo, Murcia o Génova.

a) *Los mercaderes naturales*

— Los comerciantes de Cartagena

Las actividades de los escasos mercaderes naturales se extendieron desde el comercio de diversos productos (lana, alumbre, pescado, esclavos) hasta el abastecimiento alimenticio y el arrendamiento de impuestos, en el que también intervinieron mercaderes extranjeros y hasta gente más modesta. Sólo conocemos algunas de las actividades de unos pocos mercaderes naturales. Pero también los regidores y jurados del concejo cartagenero, que eran fundamentalmente grandes ganaderos (propietarios de numeroso ganado lanar), se dedicaban a negocios comerciales, arrendando y monopolizando los abastos que controlaba el concejo, tales como el almudí o mercado de trigo, la carnicería o las tabernas del aceite. Varios de ellos llegaron a poseer barcos, con los que en ocasiones colaboraron en acciones militares en la costa murciana y en el Norte de África. Así, el mismo comendador Nicolás de Guevara, justicia mayor de Cartagena, tenía una nao, en la que cargaba 1.320 sacas de lana, en 1504, o cuyo bizcocho le requisó el concejo, para una cabalgada contra unas fustas berberiscas². También Francisco de Salas, a quien a veces se le llamó «capitán», fue propietario de una fusta, que al cabo de unos años le compró el concejo, y en 1518 era propietario de un almacén junto al mar, lo que puede indicar una cierta dedicación a los negocios comerciales³. Su padre, Carlos de Salas, había sido maestro de escuela en Murcia y, después, escribano en Cartagena (MONTORO MONTORO, 1990), y él llegaría a ser oficial de la Proveduría de Armadas y Fronteras, a pesar de su participación a favor de los comuneros (MONTORO MONTORO, 1987, pp. 264-5). Otros arrendaban rentas —tanto las concejiles como las reales o el diezmo eclesiástico— y prestaban dinero.

Estas «personas principales» —así los llamó el comendador Nicolás de Guevara en 1504 o 1505—, que en estos primeros años del XVI eran ganaderos y mercaderes simultáneamente, no despreciaban el comercio, y, más tarde, a lo largo de todo el siglo XVI, comprarán tierras, formarán medianas o grandes explotaciones agrícolas y ganaderas, adquirirán hidalguías y hasta fundarán mayorazgos y algún señorío a partir de sus patrimonios. De Bartolomé Bienvenud, mercader, miembro muchas veces del concejo y terrateniente, descendería el regidor Diego Bienvenud Rosique, quien a principios del XVII compró la jurisdicción de sus heredades de Hoya Morena y El Ramí (MONTORO MONTORO, 1990 y 1993 b). En 1516 y 1517, como se podrá apreciar posteriormente, Bartolomé Bienvenud

2 AMC, caja 79, n. 27 y caja 106, n. 14.

3 AMC, caja 79, nn. 27 y 34 y caja 106, n. 14.

era una persona de la confianza de Diego de Vera y del marqués de los Vélez. Aunque luego me detendré en la actividad comercial y financiera de Diego Gutiérrez, que probablemente fue también antecesor de otra familia de mercaderes y de jurados y regidores —los Gutiérrez de Padilla—, sólo quiero destacar aquí la simultaneidad de su actividad ganadera, no exclusiva —décadas después hacen lo mismo Diego Fernández de Santo Domingo y otros mercaderes—, que le llevan a avecindar a un mayoral de su ganado y a arrendar frecuentemente las dehesas concejiles⁴.

Diego Gutiérrez y Bartolomé Bienvenida fueron algunos de los que más destacaron en esta época, pero también otros miembros del Concejo, como Juan de Heredia⁵: en 1504-06 era arrendador de rentas concejiles y, además, en 1532 demuestra un gran conocimiento del comercio con Berbería, proponiendo que el que se realizaba con la zona próxima a los dominios portugueses se controlase en Santa Cruz y el que se hiciera con la zona de Orán pasase a través de Cartagena y Orán u One, en lo cual intentaba beneficiar a Cartagena, más que el propio Concejo de Cartagena, que no pedía la centralización en ella⁶; y Ginés Esteban: arrendador de las rentas concejiles de la sisa, el mollaje, el corretaje y las botas y canastas en 1505-06⁷.

Por otra parte, he de hacer mención a los simplemente comerciantes: Francisco Rodríguez de Santiago, que se declara mercader en la pesquisa de 1508 y en la ratificación de arras de Blas de Villarreal, en 1517⁸; Pedro Fernández de Santa Fe, judío converso, que en 1521 enviaba harina de Murcia a Cartagena, siendo él, además, quien proveyó a los comuneros de Cartagena en sus expediciones, y pocos años después adquirió una escribanía en Cartagena y, más tarde, una juraduría en Murcia, donde fue procesado por la Inquisición⁹; y Juan Navarro: abastecedor de pan en 1528 y 1535, y de aceite en 1531 y 1534¹⁰.

Otros eran comerciantes y arrendadores: Diego Gutiérrez, Bartolomé Aragónés y Juan Giner, o sólo arrendadores: Blas de Villarreal, recaudador de alcabalas en 1523, que seis años antes ratificaba las arras concedidas a su mujer, a pesar de superar el diezmo de sus bienes, lo que contravenía la Ley de Toro¹¹; es posible-

4 AMC, LAC 1527-28, S 19-XII-1527, f. 9v; LAC 1528-37, S 8-III y 10-X-1529 y 7-VIII-1533, fs. 28v, 44r y 178.

5 AMC, caja 106, n. 14.

6 AGS, Estado, leg. 461.

7 AMC, caja 79, n. 31 y caja 112, n. 14.

8 AMC, caja 107, n. 5 y AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, legajo 4, folio 29.

9 AMM, LAC B 1520-21, S 31-VI-1521, f. 89; AMC, caja 79, n. 34 y caja 110, n. 11, 1528; y AHN, Inquisición, leg. 2.022, n. 1, f. 5v.

10 AMC, LAC 1528-37, S 11-VIII-1528, 17-I-1531, 1-X-1534 y 8-VIII-1535, fs. 6v-7r, 99r, 204v y 225v.

11 AMC, caja 113, n. 20 y AGS, CJH, leg. 4, f. 29.

mente antecesor de Cristóbal de Villarreal, boticario, y del hijo de éste —también llamado Cristóbal—, que fue Pagador de Armadas y Tenedor de bastimentos de Armadas a finales del XVI, a no ser que hubiera dos Cristóbal de Villarreal distintos; Pedro de Cueva, arrendador de la imposición del aceite en 1505-06 y recaudador de alcabalas en 1507 y 1508¹²; o Gonzalo de Illescas, recaudador de alcabalas en 1507 y 1508. Juan de Silva fue frecuentemente arrendador de rentas concejiles: del mollaje y corretaje en 1527, las salinas en 1531-32 y de la sisa, el mollaje y el corretaje en 1535-36¹³. El concejo recurría a él para la recaudación de otros impuestos, como la contribución extraordinaria de un maravedí por azumbre de vino y tres blancas por arroba de pescado para la paga de la vigilancia de la costa¹⁴, junto con Francisco Borrás, en 1527, o al préstamo de dinero¹⁵. Juan Asensio fue arrendador de las rentas concejiles de las botas y canastas en 1531-32 y 1535-36, así como de las salinas en 1531-32. Pedro de León arrendó el almotacenazgo en 1528, pero el concejo se negó a que participara en el abastecimiento de aceite, que quizá realizara anteriormente¹⁶. Casi todos ellos intervenían en el comercio y el arrendamiento de las rentas reales, concejiles y eclesiásticas. En 1530, por ejemplo, Diego Gutiérrez, Juan de Silva y Juan Asensio pedían licencia para introducir el vino que habían hecho traer en un navío desde la Corona de Aragón¹⁷.

Bartolomé y Blas Aragonés, por ejemplo, fueron el primero arrendador de la imposición del pan en 1504-05, mayordomo del Concejo en 1507-08 y arrendador de la sisa, el mollaje y el corretaje, rentas concejiles, en 1531-32, y del almotacenazgo en 1535-36; y probablemente era también mercader, pues en 1527 daba poder a Ginés Díaz, vecino de Murcia, para cobrar 4.823'5 maravedís a Julián de Valera, vecino de Puerto de Santa María, que se los debía por haberlos pagado de fletes y costas de 64 fardos de pescada enviados de Puerto de Santa María a Cartagena¹⁸.

Juan Giner era arrendador del mollaje y el corretaje, en 1520-1, y el 20 de febrero de 1522 vendía sardina a Rodrigo de Mendoza, escribano de Huéscar (Granada), por valor de más de 13.000 mrs., a quien tuvo que reclamarle dicha cantidad tres meses después dando poder a Diego Fernández, vecino de Huéscar,

12 AMC, caja 79, n. 31 y caja 112, n. 14 y caja 107, n. 48.

13 AMC, LAC 1527-28, S 12-XII-1527, f. 9r.

14 AMC, LAC 1527-28, 31-10 y 7-11-1527, fs. 5r y 6v.

15 AMC, LAC 1527-28, S 30-1-1528, f. 17v.

16 AMC, LAC 1527-28, S 15-1-1528 y 5-3-1528, fs. 15r y 22v.

17 AMC, LAC 1528-37, S 28-7-1530, f. 80v.

18 AMC, caja 106, n. 14; caja 106, n. 14; caja 111, n. 18; y caja 79, n. 30; AHPM, Prot. 283, 18-?-1527, s.f.

para reclamarlos¹⁹. Es posible que fuera el comunero procesado poco después por la Cámara de Castilla e incluso que tuviera algún parentesco con Lope Giner, regidor y pagador de armadas y fronteras en las décadas centrales del XVI (MONTORO MONTORO, 1987, pp. 203 y 277, y 1990, pp. 59, 76-78 y 82), a quienes Cascales silencia al comentar la historia de este linaje, a pesar de que sus descendientes le sucedieron en dichos cargos. Lope Giner, escribano real desde 1532, por lo menos²⁰, era una persona muy ligada a la minería. Ya en 1532 era utilizado por el concejo en su pleito con el marqués de los Vélez por las minas de Cartagena. Es posible que hacia 1540 arrendara los alumbres de Cartagena, a cuya venta se dedicaba en 1559. Además, estuvo ligado muy pronto, quizá por su parentesco con Diego Ros, regidor y pagador de armadas y fronteras, a los oficiales de la Proveduría y a esta misma. En su cargo de pagador le sucedería su hijo Juan, también regidor.

Como él, Francisco de Salas, capitán de una galeota, con la que se dedicó al comercio y quizá al corso, fue después escribano y oficial de la Proveduría de armadas y fronteras, viajando a Sicilia a comprar trigo²¹.

La actividad del mercader y ganadero Diego Gutiérrez, que conozco mejor, era muy diversificada, tanto de tipo financiero (desde la fianza del arrendamiento de las rentas señoriales de Cartagena y la encomienda santiaguista de Caravaca en 1501-03 —así lo hizo en favor de Diego de Llerena, previendo incluso su prórroga en los años 1503-05, lo que no se cumplió en el caso de Cartagena por causa de su incorporación a la Corona²²— hasta el propio arrendamiento de las alcabalas reales, que tuvo arrendadas —el ramo de las del viento— en los años 1525-30 y en 1530 se le renovaron por 5 años más; el diezmo eclesiástico de los años 1526-28²³ y los préstamos al concejo: en 1530 había prestado 100.000 maravedís al corregidor y 50 ducados a un comisionado a la corte, dinero que le devolvió el concejo²⁴, como de tipo comercial, tal como denota su constante intervención en los abastos, como el del aceite, que arrendó en 1509 por 36.000 maravedís²⁵; el de harina y pan, pues en 1529 ofreció al concejo 400 fanegas de trigo y en 1531 2.625 arrobas de pan, junto con Fernando del Castillo, además de fiar también el arrendamiento del abasto de aceite²⁶; o el de vino, pues en 1528 acudió el concejo

19 AMC, caja 79, n. 34 y ACNG, Prot. Huéscar, Notarios Francisco y Lorenzo Muñoz, 1527-40, 3-6-1522, f. 379.

20 AMC, LAC 1528-37, S 9-2-1532, f. 136.

21 AMC, LAC 1528-37, S 25-8-1530, f. 80v.

22 AMC, caja 80, n. 5.

23 ACCM, Libro de Prima y Grossa de 1519-43.

24 AMC, LAC 6-I y 25-VIII-1530, fs. 54r y 80v.

25 AMC, caja 107, n. 48.

26 AMC, LAC 1528-37, S 2-XII-1529 y 17-I-1531, fs. 51 y 98v.

a él para que proporcionase vino a una barca que hubo de avisar a unos barcos de la presencia de corsarios berberiscos, y en 1530 era él quien pedía licencia al Concejo para introducir en la ciudad vino traído de fuera, por mar²⁷. A su actividad y prestigio pudo contribuir su exención de huéspedes, entre otros factores, conseguida de Carlos I por sus servicios a los Reyes Católicos en la Guerra de Granada²⁸.

— Otros: gallegos y castellanos

A finales del siglo XV Rodrigo Arias y Gomes de Padrón, mercaderes gallegos, vendían en Cartagena 90 cueros vacunos y 60 ovejunos a Diego de Baeza y Juan de Linares, vecinos de Murcia²⁹. Por otra parte, mercaderes castellanos embarcaban en Cartagena grandes cantidades de lana, al igual que por Málaga (LÓPEZ BELTRÁN, 1986). Otros, en fin, traficaban con sardina arencada, de la que en 1504 llegaron 4 fustas³⁰, y que era destinada al abasto cuaresmal de Cartagena y de numerosas poblaciones del interior, como Murcia o Huéscar, por ejemplo, a cambio de trigo.

Estos comerciantes participaban posiblemente en acciones de corso o, por lo menos, de una defensa que procuraba botín material y humano, capturado a los norteafricanos. En 1528 el concejo ordenaba comparecer ante él a aquellos que salieran a luchar con los moros por mar o por tierra, para que les designara un capitán y fueran así «más astutos e hordenados en la guerra»³¹.

b) Los comerciantes extranjeros

— Los italianos. Genoveses

A finales del siglo XV, a pesar de las contribuciones que les intentaron poner los concejos y de otras dificultades tanto en Murcia como en Cartagena (MOLINA MOLINA, 1976, pp. 284-5 y 307-8), aumentó la presencia de los mercaderes genoveses en Murcia, y en Cartagena debió probablemente suceder lo mismo, a causa de los nuevos avances turcos, que les obligaban a cerrar sus negocios en Oriente, y al descubrimiento y explotación del alumbre de Mazarrón. En 1468 el príncipe don Alfonso, actuando como rey, ordenaba a don Pedro Fajardo, adelantado mayor del Reino de Murcia, que hiciera justicia a los mercaderes genoveses,

27 AMC, LAC 1528-37, S 23-VII-1528 y 28-VII-1530, fs. 5v y 73v-74r.

28 AGS, Cámara de Castilla, leg. 195, n. 140, 1523.

29 AMM, caja 8, n. 56.

30 AMC, caja 79, n. 27.

31 AMC, LAC 1527-28, S 11-6-1528, f. 34v.

florentinos y de otras partes que comerciaban en Cartagena y Murcia, dándole facultad para nombrar un cónsul. El hecho de que se estableciese un consulado para todo el Reino denota asimismo el escaso peso de Cartagena como sede de los mercaderes extranjeros, en contraste con la situación de principios del XVII, en que cada nación extranjera de importancia mercantil llegó a tener un cónsul en Cartagena (MONTORO MONTORO, 1987, a, pp. 64-66).

A partir de 1492, la expulsión de los judíos creó un vacío que intentaron llenar genoveses y naturales. Dice el profesor Ángel Luis Molina que «el reinado de los Reyes Católicos, considerado como de transición entre dos épocas bien delimitadas, también lo fue para las actividades mercantiles de los comerciantes genoveses. 1492 se constituye en año clave en el desenvolvimiento comercial y financiero de los italianos; al ser expulsados los judíos pasarían a desempeñar las funciones de prestamistas, banqueros, recaudadores de impuestos, etc., que tradicionalmente los hebreos habían realizado. Ello supone una vinculación sustancial con la monarquía, con el gobierno de las ciudades y con el común ciudadano» (MOLINA MOLINA, 1976, p. 281), de forma parecida a como ocurrió en Málaga (LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, LÓPEZ BELTRÁN, M.T, 1982, p. 122).

Aunque seguían dedicándose al comercio de la lana, los genoveses se especializaron a finales del XV en el tráfico del alumbre, sustituyendo en Mazarrón a los murcianos cristianos y judíos que hasta entonces habían arrendado esta explotación.

Característico de esta época fue probablemente el escaso número de mercaderes. Vivían en Cartagena algunos genoveses, pero muy pocos en comparación con los que lo hacían en Murcia, que en cierto modo realizarían gran parte de la actividad comercial que se hacía en aquélla. De tal forma, que esto distingue notablemente a la actividad comercial de finales del XV y primera mitad del XVI de la de la segunda mitad del XVI y primer tercio del XVII, período en el que los mercaderes de Cartagena —genoveses, sobre todo, y naturales— controlaron el comercio en todo el Reino. Pocos genoveses, sin embargo, debían vivir en Cartagena en el primer período, prefiriendo la seguridad y la demanda de Murcia, dada su escasa importancia en Cartagena, por lo que muchos sólo tenían en ésta algunos almacenes y extraordinariamente algunas casas. A modo de ejemplo, Baltasar Rey, genovés, vecino de Murcia, hipotecó en 1504 unas casas y boticas que tenía en Cartagena (MOLINA MOLINA, 1976, p. 308).

Felipo de Alegro, italiano seguramente, parecía ser una excepción; en 1502 arrendaba las rentas concejiles de Cartagena³². También en la pesquisa de 1508 sobre la actuación del concejo, se habla de los genoveses, en cuyas casas, según declaraban varios testigos, se jugaba mucho³³. En las derramas de 1501-05 apare-

32 AMC, Ac. Cap. 30-VI-1502 (Caja 263, n. 38, f. 1r).

33 AMC, caja 107, n. 5.

cen algunos apellidos que probablemente correspondían a italianos: Bautista Genovés, Iacomo Capelo, Pascual Lombardo, Cristóbal Lombardo y Domingo Veneciano, o de otras procedencias: Francisco Ciquer, Pedro Mallarte y Nicolás Piq³⁴. En 1528 Pablo de Alegro, descendiente quizá de Felipo, era abastecedor de aceite, a quien el concejo ordenó poner dos tabernas³⁵.

La documentación notarial de Huéscar ofrece más información que la que hasta ahora hemos tenido sobre su actividad, puesto que los protocolos notariales de Cartagena anteriores a 1559 se han perdido. El 13 de mayo de 1547, por ejemplo, Nicolás Rato, genovés, estante en Huéscar, apoderaba a Simón Saliner, genovés residente en Murcia, para recibir la herencia de su hermano, Octavio Saliner, ya difunto, puesto que era uno de sus herederos, capacitando al procurador Gonzalo Fernández para sustituirle³⁶.

En el mismo año, Juan Pinelo, genovés vecino de Huéscar, estaba asociado a Bernardo Calvo, genovés vecino de Granada, para comprar lana en Huéscar. Este tipo de asociación debía abundar, pues en 1553 Leonardo Espínola compraba lana limpia a 17 reales la arroba en Huéscar³⁷, y Benito Doria, genovés vecino de Huéscar, apoderado por Andrea Espínola, genovés habitante en Toledo, por poder dado el 7 de julio de 1552 por Nicolao de Grimaldo, genovés residente en Huéscar, que tenía compradas 5.302 arrobas de lana merina limpia a diversos ganaderos de los reinos de Granada, Jaén y Murcia: concretamente del señorío de Huéscar y su jurisdicción, del duque de Alba —Puebla de don Fadrique (Damián Jiménez, 300 arrobas)—; de las encomiendas de Yeste —Yeste y Taibilla (Juan Sánchez y Martín García, 140)— y Segura de la Sierra —Segura de la Sierra (Cristóbal Rodríguez de Moya, 800), Orcera (Luis Gómez, 800), Benatae (Benito Hernández, 150)—, y del adelantamiento de Cazorla: Cazorla (Pedro Hernández de Quesada, 200); corregimiento de Murcia: Lorca (Alonso Ponce de Guevara, 300); marquesado de Villena: Jumilla (Juan Martínez, 100; Pedro Avellán, su hijo, 100; Alonso Pérez, 100; Diego Hernández, 80; Antón Hernández, 40; Juan Avellán y sus hermanos, 90; Miguel Lozano, 60; Benito López, 50; Benito de Medina, 20; Benito Lozano, 12); corregimiento de Chinchilla, Tobarra (Alonso de Carcelén, regidor, 100; Juan de Guevara, 70; Francisco López, 40), y Alcaraz (Juan Martínez Morcillo, 100; Pedro del Castillo y su hermano, 250; Cebrián de Vizcaya, Juan Cobos, Cristóbal Delgado, Alonso de Segura, 1.400), para entregar a principios de 1553, en nombre de Gerónimo de Grimaldo, genovés vecino de

34 AMC, caja 106, n. 18 y caja 79, n. 28.

35 AMC, LAC 1527-28, 15-1-1528, f. 15r.

36 ACNG, Prot. Huéscar, Francisco Muñoz, 1541-53, fs. 549-50.

37 ACNG, Prot. Huéscar, Francisco Muñoz, 1541-53, 1553, f. 439r.

Génova, a pagar con 5.302 ducados que le había enviado Andrea Espínola, comisionado por Gerónimo de Grimaldo, con Pablo Doria, genovés³⁸.

Hacia 1520-30 se debieron instalar en Cartagena el napolitano Pelegro Casanova, del que descendieron —según Cascales y la documentación municipal— varios regidores de Cartagena en la segunda mitad del XVI y principios del XVII, y el italiano Nicolao de Forne, agentes de Mafeo de Tassis, italiano, y Enrique Ingarte, alemán, en 1529 para la expedición de trigo con destino al abastecimiento de Siena, a quienes el concejo decidió comprar 500 o 600 fanegas para el abastecimiento de la población³⁹. Pelegro Casanova tenía, por lo menos, una casa en Cartagena, en 1529⁴⁰; se trata, en mi opinión, del primer mercader italiano asentado permanentemente en la ciudad y con descendencia en ella. Nicolao de Forne recibía del concejo un solar en 1527⁴¹, por lo que es posible que se hubiera establecido en Cartagena poco antes. Poco tiempo después, en 1529, actúa como comisionado de otros italianos, como Maffeo de Tassis y Antonio de Forne. En nombre de este último cobra un juro de 80.000 maravedís anuales sobre las alcabalas de Cartagena⁴². Por otra parte, probablemente introducía y vendía vino en la ciudad, según la licencia que le dio el concejo en 1531⁴³. Además, recibió del concejo un almacén o bodega en el muelle, por la que su viuda pagaba un censo de 1.000 maravedís anuales⁴⁴.

En general a este grupo caracterizó una movilidad constante hacia Génova, Levante, Andalucía y el Atlántico, como en Málaga (LÓPEZ DE COCA, LÓPEZ BELTRÁN, 1982), por su propia forma de funcionar profesionalmente y por las resistencias municipales y populares que encontraron en muchas ciudades, como Murcia (MOLINA MOLINA, 1976, p. 284), o Cádiz (SANCHO DE SOPRANIS, 1939, p. 20), y también en Cartagena, donde ya en 1505 tuvieron problemas con el pago del almojarifazgo en la aduana de Murcia, en la que, en principio los vecinos de Cartagena estaban exentos de este impuesto. En 1527 la actividad comercial del francés Esteban Malatíel, residente en Cartagena, provocó la reanudación de los problemas de 1505 a través de un pleito cuya sentencia redujo las exenciones a los vecinos de Cartagena que no fueran naturales de ella o de los reinos castellanos (MONTORO MONTORO, 1987 b, pp. 125-128). A estos problemas se unió la incidencia del bombardeo de Cartagena por un corsario genovés en 1516 (MONTORO MONTORO, 1987 a, pp. 54-55, y 1993 a, pp. 287-288), y otra mala

38 ACNG, Prot. Huéscar, Francisco Muñoz, 1541-53, fs. 492-95.

39 AMC, LAC 1528-37, S 28-6-1529, f. 36.

40 AMC, LAC 1528-37, S 21-7-1529 y 7-11-1532.

41 AMC, LAC 1527-28, S 25-10-1527, f. 3r.

42 AMC, LAC 1528-37, S 7-10-1529, f. 44r.

43 AMC, LAC 1528-37, S 27-7-1531, f. 119r.

44 AMC, LAC 1554-55, cuentas del mayordomo de 1554-55, fs. 69-70.

experiencia que debió dificultar la actividad financiera de los mercaderes genoveses fue el fraude de Otován Fiesco, que arrendó las alcabalas en 1546 y huyó con 700 ducados que había recibido de «prometido», además de vender 18 sacas de lana, por valor de 300 ducados, recaudadas como alcabala al genovés Esteban Lomelín⁴⁵.

Por otra parte, ya en esta época se percibe la actividad de estos mercaderes genoveses en relación a Huéscar y las poblaciones de su contorno, que será importantísima a principios del XVII (MONTORO MONTORO, 1993 c), de tal forma que cuando los proveedores de armadas adquieren cereales en esta zona para abastecer la armada que se prepara para conquistar Argel en 1541, encuentran dificultades con el genovés Ganducio, que estaba adquiriendo todo el trigo de la zona⁴⁶.

La importancia de su actividad comercial nos la señala el pleito del concejo contra los almojarifes de Murcia, para que no pusieran aduana en Cartagena⁴⁷ y para que respetase los privilegios de los vecinos de Cartagena⁴⁸. En enero de 1528 el Consejo de Contaduría llegó a ordenar al concejo de Cartagena que pusiera casa de almojarifes o aduana en la ciudad, pero en septiembre éste consiguió la suspensión de tal orden hasta 1535⁴⁹. Y también la muestra el pleito del concejo contra los alcaldes de sacas y cosas vedadas para que no ejerciera su jurisdicción en Cartagena⁵⁰.

— Portugueses

Aunque nos sea más conocida la actividad de los genoveses, no fue ésta exclusiva, pues también mercaderes portugueses intervinieron en el tráfico comercial que se realizaba por Cartagena, como Juan Fernández, que se avecindó en Cartagena en 1473 o 1474⁵¹, o Francisco Medel y Francisco Fernández, vecinos de Lisboa, que pagaron en 1504 las alcabalas de las mercancías que transportaban en sus carabelas⁵².

45 AMC, Leg. Rentas de propios 1539-59, n. 5; y LAC 1554-55, S 5 y 26-1-1555, fs. 40r y 41v.

46 AGS, GA, leg. 20, fs. 221 y 230, y leg. 22, f. 30.

47 AMC, LAC 1526-27, S 10 y 13-1-1527 y 28-3-1527, fs. 2r, 3r y 10; LAC 1527-28, S 7 y 14-11-1527, 6 y 7-1-1528, fs. 6v, 7r, 11r, 12v-13r; LAC 1528-37, S 18-2-1529, f. 27v.

48 AMC, LAC 1528-37, S 29-10-1528 y 5-11-1528, fs. 13v y 14v.

49 AMC, LAC 1527-28, S 7-1-1528, fs. 12v-13r y LAC 1528-37, S 1-10-1528, f. 11v.

50 AMC, LAC 1527-28, S 23 y 28-1-1528 y 26-3-1528, fs. 15v-16v y 26v-27r; LAC 1528-37, S 17-9-1528, fs. 10v.

51 AGS, Registro General del Sello, f. 107.

52 AMC, caja 79, n. 27.

2. Periodificación y características del comercio exterior en Cartagena

Cartagena había quedado como único puerto mediterráneo de Castilla a principios del siglo XIV, tras la incorporación del territorio que constituyó la Gobernación de Orihuela —y con ella el puerto de Alicante— a la Corona de Aragón, pero el carácter marcadamente fronterizo en que quedó el Reino de Murcia, del que el litoral fue especialmente afectado, forjó una situación muy peculiar. Aún entre mediados del siglo XV y principios del XVI Cartagena albergaba a una población reducidísima, que lograba subsistir gracias a la actividad comercial y corsaria del puerto, a la pesca y a una explotación ganadera de su inmenso *hinterland* (630 km² de término municipal). La primera mitad del siglo XV ha sido considerada para Cartagena como un período de declive demográfico. A finales del XIV su población era de 176 vecinos (en 1381), mientras que en el período aquí estudiado llegó a oscilar de 280 en 1480 a 301 en 1505 (MARTÍNEZ CARRILLO, 1986; TORRES FONTES/MOLINA MOLINA, 1986, pp. 142-144; TORRES SÁNCHEZ, 1989).

Comercio y corsarismo estuvieron en realidad muy unidos durante todo el siglo XV. Son conocidas las actividades corsarias de Íñigo López de Mendoza, Pedro Niño y Pedro Sánchez de Laredo, a principios del XV (TORRES FONTES/MOLINA MOLINA, 1986, p. 122), pero la complejidad de las relaciones comerciales y diplomáticas entre Castilla, la Corona de Aragón y las repúblicas y señorías italianas hizo que perdurara durante largo tiempo dicho corsarismo (GIRAL-HADZIIOSSIF, 1986, pp. 101-104). A finales del XV y primeros años del XVI las expulsiones de los judíos y de los musulmanes, como también la Guerra de Granada, permitieron que el corsarismo aumentase en el puerto de Cartagena y aún en 1516 los genoveses lo bombardearon como represalia a una acción de una parte de la armada real, que se concentraba en él, contra uno de sus barcos, considerado como el de uno de sus peores corsarios. El bombardeo del puerto de Cartagena y de la armada real que en él se preparaba por una flotilla genovesa, formada por un galeón y 6 naos gruesas, se vio mezclado probablemente en sus motivos, además del argumentado por el Gobernador de Génova —la mencionada represalia por la acción de Berenguer Dorms contra un genovés—, con el intento genovés de que dicha armada no llegara al Reino de Nápoles, donde Génova y Francia apoyaban una rebelión de los barones contra Carlos I, aunque oficialmente dicha armada se dirigía contra Barbarroja, que se había apoderado de Argel. Bien es verdad que también los cartageneros se dedicaban a esta actividad. El 14 de junio de 1529 ó 1530 el concejo de Cartagena pedía al emperador Carlos V que premiara a Luis Fernández, vecino de «los Alumbres», que había hecho una galeota de 20 bancos en Cartagena, con la

que había derrotado a dos fustas de moros y participado activamente en el socorro al Peñón de Argel⁵².

La endeblez del escaso nivel poblacional de Cartagena, unida a unas condiciones de todo tipo (geográficas, climatológicas, etc.), que limitaron enormemente la actividad agraria, aumentaron la inferioridad de Cartagena respecto a los puertos rivales más o menos próximos que, como Alicante y Málaga, tenían un *hinterland* rico y, por tanto, una gran variedad de productos excedentarios que ofrecer. Esta situación es muy clara a la hora de la organización de las armadas reales para la realización de expediciones militares o de decidir el establecimiento de la base naval para que las galeras reales invernasen: Cartagena era el puerto menos idóneo desde el punto de vista del aprovisionamiento de las tripulaciones y de las tropas. A Almería le sucedía lo mismo, porque sólo tenía un producto excedentario importante (el aceite), que utilizaba para proveerse de trigo en Guadix y Baza (CABRILLANA CIÉZAR, 1982, pp. 92-94 y 111). En 1530, una instrucción de la emperatriz Isabel a Álvaro de Bazán indicaba a éste que llevara las galeras a invernar a Puerto de Santa María, pues en Cartagena no había pan y agua para alojar a las tropas (FERNÁNDEZ DURO, 1973, t. 1, p. 409). La misma relación de fuerzas que se observa en la actividad comercial durante el primer cuarto del XVI a favor de Málaga y los puertos de la Baja Andalucía, es patente en 1535-41 en la organización y aprovisionamiento de las armadas reales (QUATREFAGES, 1978, pp. 215-247). Será, sin embargo, a partir de las expediciones marítimas de socorro al Peñón de Argel (1529), de conquista de Túnez (1535) y de intento —malogrado— de tomar Argel (1541), cuando se organice en Cartagena la Proveeduría de Armadas y Fronteras, lo que supuso una nueva actitud por parte de los gobernantes castellanos, que llevó a invertir más dinero en la provisión de las armadas que pasaban por Cartagena y de los presidios norteafricanos, lo que incentivó el comercio.

El crecimiento comercial de la segunda mitad del XV en Cartagena se deduce del interés de los Fajardo por señorearla, lo que consiguieron de forma discontinua desde 1447 y definitiva desde 1465 hasta 1503 (TORRES FONTES, /MOLINA MOLINA, 1986, pp. 121-136). Con esta última y definitiva concesión de su señorío, según Torres Fontes, «se culminaba así un largo proceso, que si en principio sólo había supuesto un valor en perspectiva y el deseo de extender sus dominios, ahora, en 1465, era una realidad mercantil que la producción de alumbre de Mazarrón la convertían en puerto y plaza de extraordinaria importancia, cada vez más apetecida y al mismo tiempo más difícil de conseguir» (TORRES FONTES, 1980, p. 338). Del análisis de las entradas de barcos en el Puerto de Valencia, Guiral deduce un predominio de los procedentes de Galicia y Cartagena

52 AGS, Cámara de Castilla (Pueblos), f. 225.

a mediados del siglo XV, y aún en los años finales de éste los peajes de mar valencianos indican un mantenimiento de las relaciones con Cartagena a un nivel alto, aunque en la última década ya se apunta la supremacía de Málaga, el crecimiento del tráfico con Mazarrón, ambos en detrimento de Cartagena, y la evidente superioridad de Alicante (GUIRAL-HADZIIOSSIF, 1986, pp. 14 y 17-18). El mismo don Juan Chacón, último señor de Cartagena, tenía uno o varios barcos, pues en 1500 le fue embargada por el Gran Capitán, en Mesina, una carraca cargada de malvasía, que traía de Candía⁵³.

Una gran parte de las rentas de los Fajardo en Cartagena (el medio mollaje —impuesto sobre el trasiego del muelle portuario—, el anclaje, y las rentas del trigo que se vendía en el Almudí, del peso de la sardina y la saladura, y de las salinas) la caracterizaban como un señorío de mayor valor mercantil que agropecuario (ninguna renta recaía directamente sobre este tipo de actividad), recayendo los demás impuestos sobre las actividades minera y pesquera: las rentas del plomo y de las pesquerías de corral, y el derecho de la Albufera o Mar Menor (MONTORO MONTORO, 1986, pp. 226-230). A estas rentas hay que sumar el anclaje, establecido probablemente por don Juan Chacón a finales del XV, pues tras la reincorporación de Cartagena al Real Patrimonio el Concejo se apresuró a pedir la vuelta a la exención del impuesto. En mi opinión estas rentas se acoplaban perfectamente al comercio de los escasos productos que salían por Cartagena: la lana, principalmente, y el alumbre, el plomo, etc, según constata a su llegada a Valencia (GUIRAL-HADZIIOSSIF, 1986, pp. 80, 104, 197, 211, 312, 316 y 404).

Cartagena debió beneficiarse del desorden comercial creado por la Guerra de Granada, atrayendo por unos años el tráfico realizado por sus puertos —Almería y Málaga, los más importantes—, pero en los últimos años del siglo XV dejó de ser el único puerto importante de la Corona de Castilla en el Mediterráneo (Algeciras era otro), pues con la formación de Mazarrón, la unión de los reinos de Castilla y Aragón y la anexión del Reino de Granada, sufrió no sólo la competencia de éstos, sino también la de Alicante. Por otra parte, Málaga se convirtió probablemente en el puerto castellano más importante en el Mediterráneo a partir de su reconquista, en 1487 (LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 1982; LÓPEZ BELTRÁN, 1979, pp. 187-203; RODRÍGUEZ ALEMÁN, 1984, y VINCENT, 1985, pp. 191-202.). La unión de las coronas de Aragón y Castilla (1479), además, incidiría a favor de Alicante, desde donde el acceso a la Meseta era más fácil y más rápido, por lo que debió atraer una parte del tráfico marítimo que hasta entonces se había realizado a través de Cartagena (HINOJOSA MONTALVO, 1985, pp. 402-418; VILAR RAMÍREZ, 1977, pp. 599-608; FIGUERAS PACHECO, 1957, p. 33, y MAS GALVAÑ, 1986, pp. 125-212).

53 AGS, Mercedes y Privilegios, legajo 1, información que agradezco a don Carmelo Martínez.

La fundación o refundación de Mazarrón (1462) se debió al descubrimiento de unos yacimientos de alumbre que fueron concedidos por Enrique IV al marqués de Villena y a don Pedro Fajardo, adelantado mayor del Reino de Murcia, minas a las que luego se unirían las de Cartagena (Alumbres Nuevos), Lorca y Rodalquilar (Almería), en los primeros años del siglo XVI. Su explotación y comercio atrajo primero a castellanos y judíos y después a los mercaderes genoveses que habían conseguido pocos años antes el monopolio de las minas de Tolfa (Roma), también de alumbre, con lo que las de Mazarrón les procuraba el control de todo el alumbre europeo. Su exportación, sin embargo, benefició a Cartagena sólo en parte al principio, pues en su mayoría se realizaba por la misma costa de Mazarrón, donde se habilitó un cargadero (FRANCO SILVA, 1980). Así, en 1490, Juan de Alza, mercader de Bilbao, declaraba que tenía unos alumbres cargados en la nao San Cristóbal, patroneada por el maestre Juan de Seguí, en el puerto de Mazarrón, con destino a Londres, y pedía aseguradores ofreciendo un premio de un 14%⁵⁴.

Por otra parte, Mazarrón estaba más cerca de los dominios de los Fajardo que Cartagena, tanto de los murcianos (Librilla, Alhama, Molina, etc), como de los almerienses (los Vélez —Blanco y Rubio— y otras poblaciones, de la cuenca del Almanzora), lo que explica que, en 1517, ante la necesidad imperiosa de socorrer a Orán con hombres y vituallas, pues amenazó el hermano de Horuc Barbarroja con conquistar la ciudad, el marqués de los Vélez se concertara con el concejo de Murcia en hacerlo desde Mazarrón y no desde Cartagena, a pesar de que el barco dedicado al transporte fuera contratado en el puerto de Cartagena. Una información testifical de 5-14 de enero de 1520, ordenada por real cédula de 20 de diciembre de 1519, sobre la expedición de socorro a Orán de 1516, expone que fue realizada con la nao de 380 toneles Santa María de Guadalupe, del maestre Juan Pérez de Oca, vecino de San Sebastián, situada en Cartagena para cargar lana, mediante el envío de 260 hombres y ciertas vituallas, lo que le costó al marqués 240.000 maravedís. Un testigo fue el mercader cartagenero Bartolomé Bienvendud, que, según su información compró bizcocho por valor de 28.000 maravedís, salitre (13.000 mrs.) y pólvora (8.470 mrs.) en Cartagena; y, según Bartolomé Bovorín, genovés, habitante en Murcia, Juan de Alcázar, mayordomo del marqués en los Alumbres de Mazarrón le compró 4 botas de vino carlón (120 arrobas de vino, 33 de vinagre y 4 cascos de botas para agua), por 10.482 mrs, y la misma cantidad de vino y vinagre en una taberna de Mazarrón.

Los testimonios de Juan de Alcázar, mayordomo de las Casas de Alumbres de Mazarrón, y Francisco de Orozco, contador del marqués, reafirmaron los gastos realizados por Bartolomé Bienvendud, más unas compras de 240 arrobas de vino,

54 AHPM, Prot. 364, f. 70.

66 de vinagre y 8 botas de agua por un valor total de 20.964 mrs. y unos gastos en sueldos de la gente de guerra, puesta por las villas murcianas del marqués (Mula, Alhama y Librilla), por valor de 35.685 mrs., y en el flete de la nao por valor de 126.292 mrs; en total 237.411 mrs⁵⁵.

La correspondencia de los factores y criados del marqués de los Vélez en Amberes, conservada en el Archivo Ducal de Medina Sidonia, ofrece buenos ejemplos de la importancia comercial de Mazarrón a finales del XV y la primera mitad del XVI. A 10 de junio y 15 de julio de 1526, concretamente, algunos de éstos escribían a dicho marqués, dándole noticia de los principales acontecimientos ocurridos en Europa Central (una nueva rebelión de los vasallos alemanes del cardenal-obispo de Cartagena, que se habían hecho fuertes en las montañas, y la invasión de Hungría por los turcos, que los reyes de Polonia y Hungría se apresuraban a contener y amenazaba a Austria y parte de Alemania) y comunicándole la llegada de dos naos, cargadas en marzo en el puerto de Mazarrón con alumbres, por orden del marqués de Villena, cuya carga —12.000 quintales— se había vendido antes de descargarla, y que habían sido fletadas a un precio menor del anterior⁵⁶.

De aquí que Enrique Otte pueda afirmar, probablemente con razón, que en la organización del comercio del trigo, Málaga tomó la primacía tras su reconquista, en 1487, y Mazarrón era el segundo puerto en importancia: «Ya en 1500 —dice Otte—, al autorizar la saca general los reyes nombran como puertos principales de embarque Mazarrón, Málaga y Jerez» (OTTE, 1982, p. 207). Aunque es posible que no se designara a Cartagena a causa de no ser ciudad de realengo, como no lo fue hasta 1503, sino señorío de don Juan Chacón. Pero también es verdad que en los años 1503-22, para los que se cuentan con los datos del *peatje* valenciano, el número de barcos llegados a Valencia procedentes de Cartagena fue inferior al de los llegados de Mazarrón, cargados generalmente de alumbre (SALVADOR ESTEBAN, 1972, p. 158; GUIRAL-HADZIIOSSIF, 1986, pp. 17-18 y 307-309).

Las relaciones con los dominios franceses (Bretaña en el Atlántico y Provenza en el Mediterráneo) y con las repúblicas mercantiles de la península italiana se vieron enormemente dificultadas desde 1492 a causa de las frecuentes guerras con ellos: con Francia a lo largo de todo el período 1492-1556, hasta la Paz de Cateau Cambresis; con Génova de forma intermitente hasta 1528; con Venecia en determinados períodos, como el de la Liga Clementina o de Cognac, en 1526-29 (FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, 1966). Los virreinos de Nápoles y Sicilia, anexionados a Castilla, fueron una excepción y, por lo tanto, una zona de grandes relaciones en este período.

55 ADMS, legajo 569.

56 ADMS, legajo 638.

Parece que las galeazas de Venecia, que aún aflúan a Cartagena en la primera década del XVI, lo dejaron de hacer en las siguientes, pues aún en 1520 el Concejo de Murcia intentaba que las galeazas, que estaban en Almería, parasen en Cartagena, haciendo comunicar a su capitán que no había epidemia de peste en el Reino de Murcia, que había en Cartagena «muchas cosas de que poder cargar», que se les guardaría cierta exención que se les había ofrecido y que se les daría buen trato⁵⁷.

El comercio con Berbería, posiblemente fluido en las últimas décadas del XV, parecía haberse perdido en los primeros años del XVI, pues en 1503 ó 1504 el comendador Nicolás de Guevara, comisionado por los Reyes Católicos para tomar posesión de Cartagena, tras su reincorporación a la Corona Real, pedía en su memorial de peticiones que se concediera a la ciudad la licencia que tenían Cádiz y Almería (MONTORO MONTORO, 1986, pp. 193-4.). Probablemente, Cartagena se habría beneficiado a finales del siglo XV del desajuste provocado por la Guerra de Granada, en detrimento de Almería y Málaga, aunque esta última obtuvo pronto un gran protagonismo en el comercio de Melilla (LÓPEZ BELTRÁN, 1991, pp. 65-72). Las expediciones de conquista en Berbería de los años 1505-1516 tampoco debieron beneficiar este tráfico, sino todo lo contrario, pues —según el profesor López de Coca— en los períodos de guerra las interdicciones prohibían toda relación comercial, de lo que se aprovecharon los genoveses (LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 1978, pp. 295-300), y el dominio de los Barbarroja en Argel y la alianza con los turcos a partir de 1516 dificultaron aún más el comercio con Berbería.

Por otra parte, es posible que a principios del XVI hiciera tiempo que el Mediterráneo hispánico había empezado a ser marginado del gran comercio, en favor del Atlántico, pero esta tendencia se incrementaría con el crecimiento de los intercambios con América (PÉREZ DE COLOSIA/GIL SANJUAN, 1978), aunque es bien conocido el rechazo de Braudel a esta teoría y al declive de la actividad en el Mediterráneo hasta finales del XVI (BRAUDEL, 1976, 2 t.). Anteriormente, el avance turco en el Mediterráneo Oriental haría desaparecer las antiguas rutas de Levante, pero aún en el Occidental las acciones bélicas de genoveses, franceses y berberiscos durante las primeras décadas del XVI acentuarían su marginación, salvando la continuidad de la influencia de las ciudades manufactureras y mercantiles del Norte de Italia. Todo ello hace que tengamos que considerar al puerto de Cartagena como un espacio comercial muy marginal en el contexto de los intercambios comerciales internacionales hasta el segundo tercio del XVI. Nuevamente son las fuentes documentales valencianas las que nos permiten una aproximación cuantitativa a la coyuntura del primer cuarto del siglo

57 AMM, LAC 1520-22, S 30-VII y 2-VIII-1520, f. 33.

XVI: el crecimiento de Alicante es ahora mayor que nunca —sin igual, dice Jaqueline Guiral—, que asume en este momento la función de puerto redistribuidor de los productos del Atlántico, en detrimento de Valencia. Por otra parte, en este período se agudiza la tendencia iniciada en la última década del XV: el predominio de Málaga y los puertos de la Baja Andalucía sobre los del Reino de Murcia y Galicia, invirtiéndose así la situación de mediados de dicho siglo (GUIRAL-HADZIIOSSIF, 1986, pp. 20-23).

El comercio exterior realizado en Cartagena se caracterizaba, en primer lugar, por la exportación de la lana, que se producía en el Reino de Murcia y sus zonas limítrofes (Huéscar, La Mancha), hacia Poniente (Flandes, Portugal e Inglaterra) y el Mediterráneo Occidental (en especial hacia Génova y Venecia, Francia y la Corona de Aragón, es decir, Cataluña y Valencia), y por la importación de manufacturas, cereales y pescado de estos mercados y de Andalucía y Berbería (TORRES FONTES, 1984, p. 257), pero este comercio era posiblemente de escaso relieve, en especial desde 1520, aproximadamente. En este sentido, pudieron contribuir a tal deterioro, que también se detecta en Almería (CABRILLANA CIÉZAR, 1984, pp. 82-84), la crisis del comercio con Berbería, la expansión del comercio con América y la ya mencionada competencia de otros puertos, en especial de Málaga, mejor situada para ambas direcciones.

En las décadas siguientes se acentuó el predominio, ya anterior, del comercio que desde las grandes poblaciones del interior, como Murcia, se realizaba hacia la Meseta castellana, sobre todo con Segovia y Toledo, que necesitaban de los productos murcianos —tejidos y colorantes— para sus industrias textiles. Esta orientación del comercio regional hacia la Meseta se constata rápidamente en el análisis de los protocolos notariales de Murcia ciudad de los años 1474-1500 (PEIRÓ MATEOS, 1990) y 1520-30, pero también la indica la presencia de mercaderes burgaleses y toledanos en Murcia, y la de murcianos en las ferias de Medina de Rioseco y Villalón⁵⁸. De su anterioridad puede dar idea la petición de los procuradores murcianos a la Corona de que se pusieran trabas a las importaciones castellanas de seda de Calabria, pues Murcia era ya capaz de sustituirlas por las suyas, en 1520 (OWENS, 1980, p. 26). Por otra parte, también Granada atrae la producción lanera de Caravaca (CHACÓN JIMÉNEZ, 1994, f. 76). Por otra parte, esta mayor orientación del comercio regional hacia el interior de la Península puede explicar que mercaderes genoveses y franceses se establecieran preferentemente en Murcia, y no en Cartagena. A la altura de 1517 aún vemos a diversos genoveses realizar grandes contratos, según registran sus contribuciones a la aduana del almojarifazgo. En este año, genoveses como Domingo Alegro, Esteban Claravés, Esteban y Antonio Graso, Rótulo, Dada, Polo Escaja Bartolomé

58 AMM, leg. 4283, n. 25, y AHPM, Protocolo 283, fs. 55 y 129.

Bolarín y Tomás de Zuaje, y castellanos como Garcí Gutiérrez —a veces en nombre de genoveses y burgaleses—, Bernardo de Pina, Juan Vázquez y Juan Bautista Judía contribuyen con cantidades que oscilaban de 3.193 a 202.713 mrs.⁵⁹, comparables, con limitaciones, a las contribuciones que también los genoveses debían en 1443-48 (TORRES FONTES/MOLINA MOLINA, 1986, p. 168).

La coyuntura era positiva en el Reino de Murcia, a causa del crecimiento demográfico y económico (PÉREZ PICAZO/LEMEUNIER, 1984, pp. 66-79), por lo que en los años 1515-25 se instalaban mercaderes franceses, de Niza sobre todo, en Murcia (TORRES FONTES, Introducción a MENJOT, 1986, p. 7) y Cartagena, en la que se avecindaron y comerciaron en estos años Esteban Malatiel y Pedro Moner. Este último era natural de Niza. Al primero los documentos lo relacionan con Toledo⁶⁰.

Pero el tráfico marítimo no parece mostrar gran actividad, que probablemente se enrareció en 1516-40, como consecuencia de las adversidades de los inicios de la tercera década: el bombardeo genovés de Cartagena y la toma de Argel por los Barbarroja, en 1516; las Comunidades en 1520-21, la epidemia de peste de 1524-5, el incremento de la actividad bélica y corsaria turco-argelina y las consiguientes dificultades del comercio con Berbería e Italia durante todo el período. Es ilustrativo, a este respecto, el testimonio del corregidor Juan de Acuña al rey con motivo de la ida a la Corte de un regidor de Cartagena, informándole el 30 de agosto de 1534 de la situación de la ciudad: «Después que yo a este cargo vine, me he informado mucho porqué razón está Cartagena tan mal parada y la gente de ella tan pobre, como a la verdad lo está; y para esto hanme dicho algunas cosas y entre ellas dicen que aquel puerto no se menea, ni trata como solía, por causa de estas guerras, y que de causa de estar pobres y tener la gente poco trato no paran allí naos, ni aún las galeras (se refiere a las galeazas venecianas) no pararon allí a ida ni vuelta; y que ahora los almojarifes querrían hacer casa de aduana; que sepa Vuestra Majestad que si la hacen yo he sido informado de parte sin sospecha que aquella ciudad se acabará de destruir; Vuestra Majestad lo mande ver y por ahora suspender, pues la ciudad tiene tanto en qué entender»⁶¹. La argumentación tenía gran fundamento, pues en 1538 el Concejo de Murcia, preocupado por dar salida a los productos de su comarca, conseguía que el rey permitiese que las galeazas de Venecia incluyeran a Cartagena como puerto de escala en su trayecto hacia el Norte de África y Málaga, lo que puede indicar que en los años anteriores no lo

59 AMM, caja 17, n. 25.

60 AMC, LAC 1528-37, S 25-VIII-1530 y 21-VII-1531, fs. 80v y 118; LAC 1550, S 31-V-1550, f. 11v; caja 111, n. 2 y caja 103, n. 1.

61 AGS, Estado, leg. 29, f. 130.

habían hecho⁶². Había dificultades para el comercio con Berbería hacia 1516, entre otros motivos, a causa de las disputas entre Alonso Sánchez, tesorero real de Valencia, los catalanes y Málaga (LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 1978, pp. 305-306).

Esta argumentación, basada en algunos documentos, está, sin embargo, en contradicción con el análisis de Franco Silva sobre el alumbre murciano. La explotación de los alumbres cartagenos empieza en 1525 y, en conjunto con las demás explotaciones, arrendadas por los marqueses de Villena y de los Vélez a mercaderes genoveses desde finales del XV (los hermanos Baltasar, Juan y Domingo Rey, 1486; Gaspar Rótulo Milanés, 1532-38; Esteban Doria, Pantaleón de Negrón y Jerónimo Italiano, 1538-42; Ansaldo, Luca y Juan Bautista de Grimaldi, 1542-51; Negrón de Negro, Agustín Sauli y Alberto Penello, 1565-74), su período de apogeo es el de 1525-68 ó 1542-65, más concretamente (FRANCO SILVA, 1980, pp. 249-265), dirigiendo su exportación hacia Flandes e Inglaterra, mercados a los que llegaban, en su mejor época, hasta 6.000 quintales anuales de alumbre blanco de Cartagena, más cotizado que el de Tolfa, en los dominios papales, y Mazarrón, de cuyas minas.

De todas formas, a finales del siglo XV y primera mitad del XVI Cartagena, junto con Alicante y Mazarrón, era puerto principal de salida del comercio exterior del Reino de Murcia y de gran parte de Castilla. Salían por él los productos excedentarios de la región: sobre todo la lana (CARANDE, 1983, t. 1, pp. 51 y 55), y en parte la seda y el alumbre, que lo hacían mayoritariamente por Alicante y Mazarrón.

— Productos de exportación

La documentación fiscal y notarial de los primeros años del XVI es especialmente reveladora. Mercaderes castellanos embarcaban grandes cantidades de lana por su puerto: así, en 1504 Antonio de Castro y Jara lo hacían, que pagaron 10.000 maravedíes de alcabala por ello, y otro mercader, que también pagó el mollaje de 1420 sacas de lana⁶³. Pero mercaderes de Toledo también lo hacían en los años 1508-1509 (MOLENAT, 1980, p. 161). Por los mismos años comerciaban activamente en Málaga y en Almería (LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 1978, p. 301, y CABRILLANA CIÉZAR, 1984, p. 110). Los genoveses participaban, quizá en mayor medida, en este trato de la lana, al mismo tiempo que monopolizaban el comercio del alumbre. Según Ángel Luis Molina, en 1510 Francisco Espinardo adquiría y ponía 500 arrobas de lana en Cartagena, cuyo valor era superior a 118.750 maravedíes, donde Batista y Bartolomé Varese debían recogerlas

62 AMM, CAyM, t. 6, n. 37.

63 AMC, caja 79, n. 27.

(MOLINA MOLINA, 1976, p. 310). El destino, tanto de la lana como del alumbre, era Italia y Flandes, sobre todo, aunque también otras poblaciones de la Península (FRANCO SILVA, 1980, p. 245; OTTE, 1982, pp. 210 y 220-221).

Los barcos que llegaban al puerto de Cartagena durante esta época eran genoveses, venecianos, andaluces y vascos, que cargaban lana y alumbre, cuyo comercio realizaban fundamentalmente mercaderes castellanos —burgaleses— y genoveses, éstos en mayor número.

Además del alumbre y la lana hay que señalar, por otra parte, la seda, que llegaba a Valencia procedente del Reino de Murcia en 1503-22 y durante toda la primera mitad del XVI desde Cartagena, Mazarrón, Guardamar y la costa de Elche (GUIRAL-HADZIIOSSIF, 1986, p. 307; SALVADOR ESTEBAN, 1972, p. 360); a Sevilla anteriormente (OTTE, 1982, p. 229), aunque posiblemente también se exportaba a Italia. No obstante, la seda saldría en su mayor parte por Alicante, donde se concentraba asimismo la procedente de Orihuela (SALVADOR ESTEBAN, 1972, p. 360).

Posiblemente también se exportaba la sosa que se recogía abundantemente en el Campo de Cartagena. En 1520, por ejemplo, los síndicos comuneros de Murcia decidían proceder contra un lombardo que estaba acaparando toda la sosa del Campo murciano, en contra de su aprovechamiento comunal acostumbrado⁶⁴.

El trigo era otro producto que salía también por Cartagena, en dirección a Italia, procedente del mismo Reino de Murcia —sobre todo de las encomiendas santiaguistas (RODRÍGUEZ LLOPIS, 1986, pp. 263-274)— o de La Mancha.

Finalmente, el puerto de Cartagena era también utilizado para la exportación de vino, frutas, pescado, arroz, tintes y paños de muy diversa.

3. El comercio interior

Cartagena era también el punto de arranque de un eje comercial interior que se extendía al Reino de Murcia, al de Granada y al Reino de Toledo. Los mismos mercaderes castellanos y genoveses que exportaban lana y alumbre por el puerto de Cartagena, introducían por él productos manufacturados procedentes de Italia y Flandes, destinados a estos mercados. Estas mercancías, una vez desembarcadas en Cartagena, pasaban por la aduana del almojarifazgo en Murcia y atravesaban muchas veces el puerto seco de La Losilla, situado en la encomienda santiaguista de Ricote, como después lo harían por los puertos secos de Yecla y Almansa, en dirección al interior del Reino de Toledo. La comparación entre los aranceles de las alcabalas de Cartagena y del portazgo de La Losilla de 1507 es una muestra muy clara de este tráfico comercial que relacionaba a Cartagena con Castilla. Los

64 AMM, LAC B 1520-21, S 1 y 4-IX-1520, fs. 15v y 16v.

productos que en ellos se señalan, sobre todo los manufacturados y de lujo (dejando a un lado los ganaderos, que según Torres Fontes eran los más abundantes), eran prácticamente los mismos, aunque en el arancel de La Losilla están expuestos con más detalle: esclavos, especias, condimentos (comino, matalahúva), tejidos (paños, lienzo, jérga, costales, esteras de junco, lino y algodón), tintes (grana, sosa, pastel, rubia y alumbre), productos metalúrgicos (puñales, hierros de lanzas, herrajes, calderas y sartenes) y otros productos variados, como libros, papel, monedas, ollas, vidrios, jabón, carbón, cera y —no podían faltar— pescado fresco y salado⁶⁵.

El puerto de Cartagena, no obstante, no era la única zona importante de tránsito y comercio para el Reino de Murcia, aunque probablemente sí era la de mayor circulación, pues existía otro eje comercial de gran intensidad: el de Murcia-Orihuela (PEIRÓ MATEOS, 1990, pp. 43-46). Prueba de ello es que, en 1506, el Concejo de Murcia comunicó al rey, en un memorial de peticiones para las Cortes que se iban a celebrar, que la desaparición reciente de las ferias —según él ocurrida 25 años antes, es decir, hacia 1480— obligaba a muchos de sus vecinos a trasladarse a la feria de Orihuela, con las grandes desventajas del transporte y de los impuestos aduaneros (Murcia y Orihuela pertenecían a distintos reinos y coronas), por lo que solicitó el restablecimiento de las ferias de Murcia⁶⁶. En 1520 seguían celebrándose pues los síndicos comuneros ordenaron pregonar que todos los mercaderes que quisieran ir a la feria pudieran poner sus tiendas a su voluntad⁶⁷.

En esta época comercio exterior y mercado interior iban muy unidos. El primero alimentaba al segundo, pero también sucedía lo contrario, formando ambos un entramado. Mercaderes y barcos acuden a Cartagena, desde donde se distribuyen sus productos por medio del transporte terrestre. Este, sin embargo, se ve dificultado por el mal estado de los caminos, que en el caso del camino de Cartagena a Murcia favorecía asimismo la competencia de Alicante, cuyo camino a Murcia, afectado por las avenidas de aguas a su paso por las huertas de Orihuela y Murcia, era más llano y cómodo. El de Cartagena a Murcia, por el contrario, sufría las limitaciones de su montuosidad, estrechura y avenidas de agua, a su paso por el Puerto de la Cadena (MARTÍNEZ CARRILLO, 1987; TORRES FONTES, 1984, pp. 149-158; CHACÓN JIMÉNEZ, 1979, p. 58); MOLINA MOLINA/SELVA INIESTA, 1989, p. 172). En 1520 continuaban las obras o reparaciones del Camino de Murcia a Cartagena, para lo que se impuso un tributo

65 El arancel de Cartagena: AMC, caja 107, n. 48. El de La Losilla ha sido publicado por TORRES FONTES, 1982, pp. 73-74.

66 AMM, caja 12, n. 57.

67 AMM, LAC B 1520-21, S 6-XI-1520, f. 42v.

sobre el paso de las carretas por el Puerto de la Cadena, pues en dicho año los síndicos comuneros de Murcia ordenaban librar de su renta 18 ducados a Francisco Camargo, maestro albañil en quien se había rematado la obra⁶⁸.

Por una parte, el mercado interior murciano absorbía toda la producción regional, insuficiente para el autoconsumo de una población en pleno crecimiento y que orientaba ganadería y cultivos hacia la exportación, lo que dificultaba enormemente su abastecimiento, y, por otra, a causa del crecimiento demográfico y de la especialización económica, se veía afectado por una gran dependencia del exterior. El comercio del pescado, como veremos, es un ejemplo muy claro de ello.

La paulatina introducción de los genoveses en el Reino de Murcia incidió desde finales del siglo XIV y principios del XV en la decadencia de las ferias locales, que sobrevivían dificultosamente a mediados o finales del XV (GUAL, 1982, pp. 9-57), de manera que el mercado y el comercio interior se estaban desarticulando en el Reino de Murcia, precisamente en una época en que la presión de la población y la orientación económica hacia el exterior creaban una gran demanda de productos de todo tipo: alimentos, materias primas y manufacturas. Pocas poblaciones del Reino de Murcia eran autosuficientes en productos alimenticios, probablemente ni siquiera Murcia lo era a finales del siglo XV y principios del XVI, y mucho menos Cartagena, que se abastecía ordinariamente en Murcia (TORNEL COBACHO, 1980, pp. 63-66; MONTOJO MONTOJO, 1987 b, pp. 223-241). No era una situación excepcional en el Sureste pues también Almería dependía de Guadix y Baza o, en los años malos, del exterior (CABRILLANA CIÉZAR, 1984, pp. 82 y 92). El Reino de Murcia dependía generalmente del comercio exterior, importaba sobre todo productos manufacturados, pero también alimenticios, en grandes cantidades: el pescado siempre y el trigo muy frecuentemente, cuando las cosechas eran en él insuficientes.

El comercio interior se caracterizaba por un intercambio de productos locales complementarios, que se adaptaba a las características de cada comarca y lugar. Los cartageneros necesitaban y buscaban trigo y aceite, a causa de la escasa producción local, y, a cambio, proveían de pescado a todas partes. Murcia y Lorca, poblaciones en crecimiento demográfico —Cartagena en menor medida—, se convirtieron en grandes centros de consumo, por lo que la especialización económica de sus habitantes, característica de la segunda mitad del XV (ver, por contraste, el análisis sobre el período de economía murciana tendente a la autosuficiencia que fue el final del siglo XIV: MARTÍNEZ CARRILLO, 1987 b, pp. 311-324), creó una dependencia entre unas y otras, y de todas al exterior.

68 AMM, LAC B 1520-21, S 17-VII-1520, f. 5r.

El abastecimiento de trigo y aceite, no obstante, como también el de carne, era usualmente confiado por el concejo a particulares, que se obligaban a asegurarlo y a realizarlo en las dependencias destinadas a ello: el almudí, las tabernas del aceite y la carnicería. Este comercio de productos de primera necesidad, dado su volumen, era importante, como lo demuestra el alto nivel económico que alcanzaban las rentas reales y concejiles que pesaban sobre dicho comercio: las alcabalas del trigo (35.404 maravedís en 1504, el 19'7% del total), del aceite (5.000 maravedís, el 2'7%) y de la carne (13.077 maravedís, el 7'3%), y las imposiciones extraordinarias que el concejo recaudó en 1505-06 sobre la venta del aceite —una blanca por libra— (6.000 maravedís, el 5% de los ingresos concejiles) y de la carne (11.552 maravedís, el 9'6%).

La importancia del comercio y de la producción pesquera en Cartagena se refleja en la alcabala de la saladura —pescado salado— y del pescado fresco, que constituía la mayor parte de las rentas reales —el 34%—: tanto la venta del pescado de Cartagena como, en mayor medida, la del pescado salado que se traía por mar a su puerto desde Andalucía y Portugal, y, desde aquélla, se distribuía por todo el Reino de Murcia y aun en el Reino de Valencia (Orihuela) y La Mancha. Los habitantes de Orihuela y el Marquesado de Villena acudían a Murcia a comprar el pescado traído desde Cartagena, cuyos pescadores se comprometían de vez en cuando a asegurar el abastecimiento de pescado de Murcia ciudad y a colaborar en el de Lorca. En 1493 el concejo de Lorca realizó una «capitulación» con los pescadores de Cartagena, a los que permitió y animó a que pescaran en sus marinas, del mismo modo que el concejo de Murcia se concertaba con los mismos pescadores de Cartagena para que aseguraran el abastecimiento de su población (MONTORO MONTORO, 1987 a, pp. 68-69). Otras poblaciones más pequeñas enviaban trajineros y carreteros a Cartagena, a comprar pescado. Librilla, por ejemplo, tenía derecho a ello sin que sus vecinos pagasen los impuestos que recaían sobre su transporte, gracias a la hermandad que tenía con Cartagena, establecida cuando entre 1465 y 1503 ambas eran señoríos de los Fajardo (FRANCO SILVA, 1981, pp. 47-48).

Una parte de la abundante producción pesquera de las almadras del duque de Medina Sidonia era exportada a Italia, los puertos de la Corona de Aragón y también expedida al de Cartagena, o quizá de otra procedencia, a veces a través del Puerto de Santa María según la documentación cartagenera. Este transporte marítimo de pescado salado hasta el puerto de Cartagena era muy considerable: la alcabala de la saladura era muy superior en 1504 a la del pescado fresco de Cartagena —44.843 y 14.000 maravedís respectivamente—, siendo realizado por los mismos andaluces y portugueses; en cambio, su transporte hacia el interior del Reino de Murcia y hacia Castilla lo efectuaban modestos trajineros, recueros y carreteros de Cartagena y otras muchas poblaciones, generalmente situadas en torno a los caminos.

El transporte y la reventa del pescado daba lugar a la existencia de compañías comerciales entre los vecinos de Cartagena y era aprovechado por su concejo para asegurar su abastecimiento de trigo, que normalmente se realizaba en Murcia o en otras ciudades y villas del interior (Lorca y La Mancha), y para sostenerse económicamente, por medio de la renta de las botas y canastas del pescado.

Cartagena era centro comercial y eje vertebrador del comercio interior del Reino. Desde ella se realizaba el abastecimiento de muy diversos productos en toda la región. En cierto modo, era el pulmón del mercado interior del Reino, junto con Murcia. Cuando las cosechas eran insuficientes en él y en las zonas donde normalmente se abastecía (La Mancha), los concejos y los particulares acudían a Cartagena a comprar trigo a los barcos que pasaban por su puerto, o lo hacían traer a éste tras comprarlo en Málaga, Sevilla o Sicilia (TORNEL COBACHO, 1980, pp. 83-86; LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 1982, pp. 367-368, y MACKAY, 1982, pp. 103-123).

Mercaderes genoveses, franceses y castellano-aragoneses, además, introducían por Cartagena los productos manufacturados y de lujo que requería una población creciente y, en especial, los grupos sociales poderosos. El arancel de los alcabaleros cartageneros de 1507 es muy ilustrativo en lo que se refiere a los productos que se traían: esclavos, especias, paños, alfombras, tapices, bonetes, sombreros, fustanes y lienzos; vidrios y objetos de barro; lino, cáñamo y esparto —éste obrado y sin obrar—, objetos de buhoneros, caldereros y cerrajeros traídos de fuera, y madera y sus derivados. Los esclavos eran muy abundantes, tanto en Murcia como en Cartagena, ya berberiscos, procedentes de las cabalgadas que se realizaban en las costas del Reino, o del comercio; ya negros, traídos de los mercados de Lisboa y Sevilla, con gran demanda en Murcia (MOLINA MOLINA, 1978, pp. 109-134). Desde Sevilla llegaba también a Cartagena y Murcia el aceite que necesitaban a veces para su abastecimiento y para la fabricación de jabón que en estos años se inició en Murcia (MACKAY, 1982, p. 116 y CHACÓN JIMÉNEZ, 1977, pp. 211-258, *cfr.* 216 —nota 6—, 233 y 235).

Desde otro punto de vista, Cartagena es también ciudad de consumo y, por ello, desempeña una función receptora dentro del mercado interior regional. Se abastece no sólo de trigo, sino también de vino, que procedía frecuentemente de Málaga (LÓPEZ BELTRÁN, 1982, p. 114), aceite, carne («tocinos frescos y salados»), «fruta verde y seca», «ajos, cebollas y hortalizas» que se traen de fuera, como señala el arancel cartagenero de 1507: de Murcia, Lorca y otras partes del Reino⁶⁹.

69 AMC, caja 107, n. 48.

CONCLUSIONES

Como conclusiones, se puede destacar, en primer lugar, que, dentro de una coyuntura de crecimiento —así parece deducirse de la presión fiscal señorial, el crecimiento demográfico y la instalación de mercaderes franceses, nizardos sobre todo—, el comercio cartagenero era controlado desde fuera, por los genoveses de Murcia, Granada y Toledo, o por los naturales de Burgos o Sevilla para la exportación de alumbre y lana, como en Málaga, a través del control de las compras a los ganaderos, o del arrendamiento de las explotaciones mineras.

La escasa entidad demográfica y económica de Cartagena, en este período, no exige aún la instalación de un destacado grupo de mercaderes, extranjeros o naturales, pues aunque había algunos, por supuesto, repárese en la aún amplia intervención de los propios grandes ganaderos de la oligarquía concejil en la actividad comercial, sobre todo en el abastecimiento local.

Esta situación explica —y lo mismo se advierte en otros puertos marítimos del Sureste— la gran actividad de numerosos transportistas de diferentes procedencias, como catalanes, andaluces o vascos y la gran influencia de las expediciones comerciales formadas por las carracas genovesas y las galeazas venecianas.

Cartagena fue, principalmente, un lugar productor de pescado, que se destinaba a las poblaciones de las comarcas próximas, es decir, un ámbito de intermediación con el interior del reino de Murcia y comarcas próximas, a las que no era capaz de abastecer suficientemente. Así lo muestran las relaciones con Cataluña y Málaga. De ésta llegaban productos malagueños, tales como anchova, sardina y vino o materiales para las galeras reales; mientras que de Cartagena recibía Málaga productos de otras comarcas, como madera (LÓPEZ BELTRÁN, 1982, p. 199). Pero Cartagena se caracteriza en esta época como un puerto más del Sureste, que, desde finales del XV hasta finales del XVI, se constituye en una zona productora y exportadora de alumbre, con mercados marítimos y terrestres muy variados y distanciados.

Podemos señalar, además, varias zonas en relación marítima directa con Cartagena: Poniente (Mar del Norte, Atlántico Norte), Andalucía, Berbería, Levante hispánico y Mediterráneo Occidental (Francia y la Península Italiana), y como característica de esta época la gran relación con Poniente, extremada por la producción del alumbre en Mazarrón y la de lana en Cartagena y las comarcas interiores próximas.

El comercio, por otra parte, muestra el asentamiento de unas tendencias que perduraron más tarde, consolidadas por el crecimiento demográfico y económico de finales del XVI y principios del XVII y, desde el punto de vista de la coyuntura comercial, por la crisis del eje Burgos-Bilbao-Amberes: la exportación de lana de las comarcas interiores, sobre todo de Huéscar, y de alumbre del Sureste, sustituido posteriormente por almagra, plomo, sosa y barrilla; la importación de vino de

los puertos valencianos del Maestrazgo (Benicarló, Vinaroz); la adquisición de cereales en La Mancha y comarcas interiores del Reino de Murcia o en Italia y el Norte de África.

ABREVIATURAS

ACCM Archivo del Cabildo Catedralicio de Cartagena, Murcia
ACNG Archivo del Colegio Notarial de Granada
ADMS Archivo Ducal de Medina Sidonia, Sanlúcar de Barrameda (Cádiz)
AGS Archivo General de Simancas
AHN Archivo Histórico Nacional
AHPM Archivo Histórico Provincial de Murcia
AMC Archivo Municipal de Cartagena
AMM Archivo Municipal de Murcia
B Borradores
CAYM Cartas Antiguas y Modernas, AMM
CJH Consejo y Juntas de Hacienda, AGS
E Estado, AGS
f. folio
GA Guerra Antigua (AGS)
LAC Libro de Actas Capitulares
leg. legajo
Prot. Protocolo
r recto
S Sesión
v vuelto

BIBLIOGRAFÍA

- BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México: FCE, 1976, 2 t.
- CABRILLANA CIÉZAR, N.: *Almería morisca*, Granada: Universidad, 1982.
- CARANDE, R.: *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona: Crítica, 1983, 2ª ed., 2 t.
- CHACÓN JIMÉNEZ, F.: *Murcia en la centuria del Quinientos*, Murcia: Academia Alfonso X el Sabio, 1979.
- CHACÓN JIMÉNEZ, F.: «Una contribución al estudio de las economías municipales de Castilla: La coyuntura económica concejil murciana en el período 1496-1517», en *Miscelánea Medieval Murciana*, t. 3, Murcia, 1977, pp. 211-258.
- CHACÓN JIMÉNEZ, F.: *El proceso de modernización de las estructuras*

- socioeconómicas de la Región de Murcia (siglo XVI)*, texto inédito al que el autor ha tenido la amabilidad de darme acceso.
- CHAUNU, P.: *La España de Carlos V*, Barcelona: Península, 1976, 2 t.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: *Historia de España: La España del emperador Carlos V*, R. MENÉNDEZ PIDAL dir., t. 18, Madrid: Espasa Calpe, 1966.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española*, 8 t., Madrid, 1973, 2ª ed.
- FIGUERAS PACHECO, F.: *El Consulado Marítimo y Terrestre de Alicante y Pueblos del Obispado de Orihuela*, Alicante, 1957.
- FRANCO SILVA, A.: «El alumbre murciano», en *Miscelánea Medieval Murciana*, n. 6, Murcia, 1980, pp. 237-272.
- FRANCO SILVA, A.: «El patrimonio señorial de los adelantados de Murcia en la Baja Edad Media», en *Gades*, n. 7, Cádiz, 1981, pp. 47-48.
- GUAL, J.M.: «Bases para el estudio de las ferias murcianas en la Edad Media», en *Miscelánea Medieval Murciana*, t. 9, Murcia, 1982, pp. 9-57.
- GUIRAL-HADZIOSSIF, J.: *Valence, port méditerranéen au XVe siècle (1410-1525)*, París: Universidad, 1986.
- HINOJOSA MONTALVO, J.: «Las estructuras sociales», en *Historia de la Provincia de Alicante*, t. 3, Murcia, 1985, pp. 402-418.
- LÓPEZ BELTRÁN, M.T.: «El puerto de Málaga en la transición a los Tiempos Modernos: Introducción a su estudio», en *Baetica*, n. 2-I, Málaga, 1979, pp. 187-203.
- LÓPEZ BELTRÁN, M.T.: *El Puerto de Málaga en la transición a los Tiempos Modernos*, Málaga: Universidad, 1986, pp. 129-131.
- LÓPEZ BELTRÁN, M.T.: «Relaciones comerciales de Málaga con Melilla a fines de la Edad Media (1497-1538)», en *Melilla en la historia: Sus fortificaciones*, Madrid, 1991, pp. 65-72.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E.: «Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería en la época de los Reyes Católicos», en *Baetica*, n. 1, Málaga, 1978, pp. 293-311.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E.: «Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del Mar de Alborán (1490-1516)», en *Hispania*, n. 139, Madrid, 1978 b, pp. 98-108.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E.: «Comercio exterior del Reino de Granada», en *Actas del II Congreso de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 1982, pp. 357-377.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E./LÓPEZ BELTRÁN, M.T.: «Mercaderes italianos en Málaga en el reinado de los Reyes Católicos: los hermanos Centurión e Ytalián (1487-1516)», en *Historia, Instituciones, Documentos*, n. 7, Sevilla, 1982, pp. 93-126, cfr. 122.
- MACKAY, A.: «Comercio/Mercado interior y la expansión económica del siglo

- XV», en *Actas del II Congreso de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 1982, pp. 103-123.
- MARTÍNEZ CARRILLO, M.LI.: «Población y Término de Cartagena en la Baja Edad Media, en *I Concurso de Historia de Cartagena «Federico Casal»*, Cartagena: Ayuntamiento, 1986, pp. 143-206.
- MARTÍNEZ CARRILLO, M.LI.: «La comunicación Cartagena-Murcia en la primera mitad del siglo XV», en *Nuestra Historia: Aportaciones al Curso de Historia sobre la Región de Murcia*, Alicante, 1987, pp. 151-162.
- MARTÍNEZ CARRILLO, M.LI.: «Una economía tentacular: La relación económica Murcia-Orihuela en los finales del siglo XIV», en *Anales de la Universidad de Alicante (Historia Medieval)*, n. 6, Alicante, 1987, pp. 311-324.
- MÁS GALVAÑ, C.: «Artesanía, manufacturas y actividades comerciales», en *Historia de la Provincia de Alicante*, t. 4, Murcia: Ediciones Mediterráneo, 1986, pp. 125-212.
- MENJOT, D.: *Fiscalidad y sociedad: Los murcianos y el impuesto en la Baja Edad Media*, Murcia, 1986.
- MOLENAT, J.P.: «Les communications en Nouvelle Castille au XVe siècle et au début du XVIe siècle», en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, París, 1980.
- MOLINA MOLINA, A.L.: «Mercaderes genoveses en Murcia durante la época de los Reyes Católicos (1475-1516)», en *Miscelánea Medieval Murciana*, t. 2, Murcia, 1976, pp. 277-312.
- MOLINA MOLINA, A.L.: «Contribución al estudio de la esclavitud en Murcia a fines de la Edad Media (1475-1516)», en *Murgetana*, n. 53, Murcia, 1978, pp. 109-134.
- MOLINA MOLINA, A.L./SELVA INIESTA, A.: «Los caminos murcianos en los ss. XIII-XVI», en *Los caminos de la Región de Murcia: Función histórica y rentabilidad socioeconómica*, Murcia: Comunidad Autónoma, 1989.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Cartagena en la transición de la Edad Media a la Moderna (1474-1516)», en *Historia de Cartagena*, t. 6, Murcia: Ediciones Mediterráneo, 1986, pp. 187-286, cfr. 256-262.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Cartagena en la época de los Reyes Católicos (1474-1516)», en *Murgetana*, n. 71, 1987 a, pp. 49-71.
- MONTOJO MONTOJO, V.: *Cartagena en la época de Carlos V: Crecimiento demográfico, transformaciones económicas y conflictividad social*, Murcia: Academia Alfonso X el Sabio, 1987 b.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Matrimonio y patrimonio en la oligarquía de Cartagena (ss. XVI-XVII)», en *Familia, grupos sociales y mujer en España*, F. CHACÓN JIMÉNEZ, J. HERNÁNDEZ FRANCO y A. PEÑAFIEL RAMÓN eds., Murcia: Universidad, 1990, pp. 49-93.

- MONTOJO MONTOJO, V.: «La burguesía mercantil en el Sureste español: el ejemplo de Cartagena», en *Congreso Internacional La burguesía española en el Antiguo Régimen*, Universidad Complutense de Madrid, diciembre de 1991, en prensa.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Las relaciones comerciales entre el Sureste español y América a finales del siglo XVI y principios del XVII: el ejemplo de Cartagena», en *Murcia y América*, J.B. Vilar ed., Murcia: Quinto Centenario, 1992 a, pp. 79-106.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Crecimiento mercantil y desarrollo corporativo en España: los consulados extraterritoriales extranjeros (ss. XVI-XVII)», en *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. 62, Madrid, 1992 b, pp. 47-66.
- MONTOJO MONTOJO, V.: *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1640): Evolución económica y social de una ciudad portuaria del Sureste español y su comarca*, Murcia: Universidad, 1993 a, pp. 249-344.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Políticas fiscales real y concejil en Cartagena (s. XVI-principios XVII)», en *Política y fiscalidad en el Antiguo Régimen*, J.I. FORTEA PÉREZ y C.M. CREMADES GRIÑÁN eds., Murcia, 1993 b, pp. 419-430.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Señorialización y remodelación jurisdiccional y económica en el Reino de Murcia: los señoríos de Hoya Morena y Cúllar-Baza (s. XVII)», en *Señorío y Feudalismo en la Península Ibérica (ss. XII-XIX)*, E. SARASA y E. SERRANO eds., Zaragoza, 1993 c, t. 2, pp. 457-473.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Mercados y estrategias mercantiles en torno a Cartagena (s. XVI y primera mitad del XVII): un microanálisis», en *Cuadernos del Estero*, n. 6-7 (Nº extraordinario Cartagena y América), Cartagena, 1994 a, en prensa.
- MONTOJO MONTOJO, V.: «Actividad comercial, exención fiscal y preeminencia social de los mercaderes de Cartagena en Andalucía Oriental (ss. XVI-XVII)», en *Crónica Nova*, n. 22, Granada, 1994 b, en prensa.
- OTTE, E.: «El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media», en *Actas del II Congreso de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 1982.
- OWENS, J.B.: *Rebelión, monarquía y oligarquía murciana en la época de Carlos V*, Murcia: Universidad, 1980.
- PEIRÓ MATEOS, M.C.: *El comercio y los comerciantes en la Murcia de finales de la Edad Media a través de los protocolos notariales*, tesis de licenciatura, Universidad de Murcia, 1990. Agradezco a la autora su amabilidad por dejarme consultar su trabajo.
- PÉREZ DE COLOSIA, I./GIL SANJUAN, J.: «El tráfico de Málaga con las Indias en tiempos de Carlos I», en *Revista de Indias*, nº 153-4, Sevilla, 1978, pp. 563-592.
- PÉREZ PICAZO, M.T./LEMEUNIER, G.: *El proceso de modernización de la Región Murciana (siglos XVI-XIX)*, Murcia, 1984.

- QUATREFAGES, R.: «La Proveduría des armadas de l'expedition de Tunis (1535) a celle d'Alger (1541)», en *Melanges de la Casa de Velázquez*, t. 14, París, 1978, pp. 215-247.
- RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *El Puerto de Málaga bajo los Austrias*, Málaga: Junta del Puerto, 1984.
- RODRÍGUEZ LLOPIS, M.: *Señoríos y Feudalismo en el Reino de Murcia*, Murcia: Universidad, 1986.
- SALVADOR ESTEBAN, E.: *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Valencia: Universidad, 1972.
- SANCHO DE SOPRANIS, H.: «Los Genoveses en Cádiz antes del año 1600», en *Publicaciones de la Sociedad de Estudios Históricos Jerezanos*, 1ª serie, n. 4, Jerez de la Frontera, 1939, pp. 1-38+III.
- SANCHO DE SOPRANIS, H.: «Los genoveses en la región gaditano-xericiense de 1460 a 1500», en *Hispania*, n. 32, Madrid, 1948, pp. 355-402.
- TORNEL COBACHO, C.: «El problema del trigo en Murcia en la época de los Reyes Católicos», en *Miscelánea Medieval Murciana*, t. 6, Murcia, 1980, pp. 59-98.
- TORNEL COBACHO, C.: *Las fichas de catálogo de documentos textuales de archivo: Catálogo de Documentos Medievales del Archivo Municipal de Cartagena*, Cartagena: Ayuntamiento, 1989.
- TORRES FONTES, J.: «Genoveses en Murcia (siglo XV)», en *Miscelánea Medieval Murciana*, t. 2, Murcia, 1976, pp. 69-168.
- TORRES FONTES, J.: «La reincorporación de Cartagena a la Corona de Castilla», en *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. 50, Madrid, 1980, pp. 327-352.
- TORRES FONTES, J.: «Puerto de La Losilla: portazgo, torre y arancel», en *Miscelánea Medieval Murciana*, t. 9, Murcia, 1982, pp. 73-74.
- TORRES FONTES, J.: *Estampas de la vida en Murcia en el reinado de los Reyes Católicos*, Murcia: Academia Alfonso X el Sabio, 1984.
- TORRES FONTES, J./MOLINA MOLINA, A.L.: «El sureste hispánico en la Baja Edad Media: incorporación de Cartagena a la Corona de Castilla», en *Historia de Cartagena*, t. 6, Murcia, 1986, pp. 17-171, cfr. 43-72.
- TORRES SÁNCHEZ, R.: «La colonia genovesa en Cartagena durante la Edad Moderna», en *II Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età Moderna*, Génova: Universidad, 1989.
- VILAR RAMÍREZ, J.B.: *Orihuela en los siglos XIV y XV* (Historia de la Ciudad y Obispado de Orihuela, t.3), Orihuela: Patronato Ángel García Rogel, 1977.
- VILAR RAMÍREZ, J.B.: *Orihuela, una ciudad valenciana en la España Moderna* (Historia de la Ciudad y Obispado de Orihuela, t. 4, vol. 2), Orihuela: Patronato Ángel García Rogel, 1977.
- VINCENT, B.: «Málaga, puerto de Andalucía Oriental en los siglos XVI y XVII», en *Andalucía en la Edad Moderna: Economía y Sociedad*, Granada: Diputación, 1985.