

**CÁTEDRA
"GENERAL CASTAÑOS"
Región Militar Sur**

**El Mediterráneo:
hechos de relevancia histórico-militar
y sus repercusiones en España**

**V JORNADAS NACIONALES
DE HISTORIA MILITAR
(Sevilla, 9-12 de Mayo de 1995)**



Ministerio de Defensa



Cátedra "General Castaños"
Región Militar Sur



Universidad de Sevilla
Secretariado de Publicaciones



DIPUTACION
DE
SEVILLA



JUNTA DE ANDALUCIA
Consejería de Educación y Ciencia



Real Maestranza de
Caballería de Sevilla



Fundación
Sevillana de
Electricidad



FUNDACION
CRUZCAMPO

Serie: Historia y Geografía

Número: 26

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito del Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

Motivo de las guardas: Tapiz Patrimonio Nacional de la serie "La Conquista de Túnez". Reales Alcázares de Sevilla.

- © SECRETARIADO DE PUBLICACIONES DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 1997
Porvenir, 27 - 41013 Sevilla. Tfnos.: (95) 423 19 58 - 423 59 76. Fax: (95) 423 22 45
- © CÁTEDRA "GENERAL CASTAÑOS". Región Militar Sur. 1997.
- © ÓRGANO CENTRAL DEL MINISTERIO DE DEFENSA. 1997.
- © AYUNTAMIENTO DE SEVILLA. Área de Cultura. 1997.
- © DIPUTACIÓN DE SEVILLA. 1997.
- © JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Educación y Ciencia. 1997.
- © REAL MAESTRANZA DE CABALLERÍA DE SEVILLA. 1997.
- © FUNDACIÓN SEVILLANA DE ELECTRICIDAD. 1997.
- © FUNDACIÓN CRUZCAMPO. 1997.

Impreso en España - Printed in Spain.

I.S.B.N.: 84-472-0385-9.

Depósito Legal: SE-13-1998.

Imprime: Imprenta A. Pinelo.

Avda. de las Erillas, 17. 41900 Camas - Sevilla.
Teléfono: (95) 439 25 46 - Fax: (95) 439 45 16.

LA MURCIA MEDIEVAL CRISTIANA: VANGUARDIA MEDITERRÁNEA DE CASTILLA.

Juan Francisco JIMÉNEZ ALCÁZAR
Prof. de Historia Medieval.
Universidad de Murcia.

La imagen política que ofrecía el antiguo reino de Murcia castellano en la Baja Edad Media era el de una "península", concretada por la triple frontera que tuvo que soportar. Sus límites eran las tierras nazaríes musulmanas, las de la Gobernación oriolana, pertenecientes a la Corona de Aragón, y la propia costa mediterránea, configurada como frontera militarmente activa. Las tres definieron un carácter fronterizo del Reino de Murcia, pero sólo una de ellas mantuvo después de la Edad Media el carácter de vanguardia militar, la mediterránea, siendo ésa la proyección real de Murcia y, por extensión, de Castilla en el Mar Interior¹. Pero hasta la forja de esa imagen, todo un particular siglo XIII vino a ser testigo del origen mediterráneo de Castilla. Desde la previsión de futuras conquistas en el Sur hasta la prolongación fronteriza de la costa ya en el XVI, me propongo analizar y reflexionar sobre el papel jugado por la estrecha franja castellana en el Mediterráneo medieval, personalizada en las riberas murcianas, a manera de cuña, entre las aspiraciones aragonesas y la resistente Granada musulmana.

Lejos, muy lejos, quedaban las aspiraciones expansionistas pretendidas por el proyecto reconquistador de los reyes astur-leoneses, cuando en 1151 los monarcas de Aragón y Castilla se repartieron en Tudilén las futuras áreas de conquista. Alfonso VII el Emperador había conquistado la importante ciudad de Almería hacía bien pocos años, y en el acuerdo con Ramón Berenguer IV se recogía este hecho. Con la reserva de las plazas de Lorca y Vera, situadas al Noreste de la

1. Existe un estudio de similares planteamientos, aunque inserto en un ámbito más general, donde se resalta la importancia del papel comercial que en su día tuvo Murcia: MOLINA MOLINA, A.L.: "Proyección mediterránea del Reino de Murcia en la Edad Media". *M.M.M.* XVII, Murcia, 1992, págs. 59-75.

ciudad mediterránea, para preservar el flanco oriental almeriense, Castilla tendría como futura expansión la franja costera sur de la Península, aquella que baña el mar de Alborán, cuyo límite marítimo quedaría establecido al Norte de la desembocadura del Almanzora. Aragón ya proyectaba sus anhelos por la fachada levantina, reflejo sureño de la basculación catalana hacia el Mediterráneo. La reconquista de Almería por los musulmanes sólo aplazó la presencia de las armas cristianas en la costa sur peninsular.

Hay que hacer alusión a un nuevo tratado entre aragoneses y castellanos para que el Mediterráneo se convirtiese en referencia. En Cazola, en 1179, un nuevo pacto entre ambas monarquías cristianas especificaba que la totalidad del reino de Murcia sería de futura conquista para Castilla; ahora sí se atendía a la posibilidad de salida al mar de los castellanos al desaparecer el factor "Almería" presente en Tudilén. Los límites aproximados por el Norte, que era el sector donde podía haber fricciones, estaban acordados en las cercanías del enclave de Alicante. Pero hay que esperar hasta la etapa de expansión territorial en el XIII para que Castilla intervenga en el reino musulmán de Murcia, y Aragón conquiste puntales mediterráneos de la calidad de Valencia y las Baleares.

El pacto de Alcaraz -1243-, que permitió intervenir a las armas castellanas en Murcia, y el consiguiente de Almisra con Aragón al año siguiente, abrió a Castilla toda la fachada mediterránea del Sureste peninsular². En concreto, la dominación castellana del reino tuvo una importancia estratégica fundamental: por un lado, cerraba a Aragón la posibilidad de expansión territorial en la Península; por otro, dispondría de los puertos de Alicante y Cartagena, y finalmente se aseguraba las fronteras con el reducto musulmán de Granada³. Sin embargo, aún tuvo el infante D. Alfonso que intervenir con las armas para copar definitivamente todos los puntos defensivos principales del reino, fuerte resistencia que va a obligar a realizar campañas para someter a Mula, Lorca y Cartagena, que por el momento, son las operaciones para esta última las que interesan en este estudio. Un cerco con ciertas garantías necesitaba de la participación de una armada. Y así, con la intervención de Ruy García de Santander⁴, acudió una flota cántabra, cayendo la plaza en la primavera de 1245.

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

3. BEJARANO RUBIO, A.: "La frontera del Reino de Murcia en la política castellano-aragonesa del siglo XIII". *Alfonso X el Sabio. Vida, obra y época*. Madrid, 1989, pág. 199.

4. Una nueva reflexión sobre el hecho en: TORRES FONTES, J.: "Incorporación del Reino de Murcia a la Corona de Castilla". *Yakka*. 5. Yecla, 1994, págs. 22-23.

LOS FECHOS ALLEND MAR

La incorporación definitiva de las tierras murcianas a la Corona de Castilla permitió llevar a cabo, con mayor profusión si cabe, los planes marítimos de Alfonso X *-fechos allend mar-*. Si la conquista de Cádiz y la razzia a Salé había iniciado la larga batalla por el Estrecho, los puertos murcianos copaban el flanco más oriental del Alborán, y en definitiva, la posibilidad de asalto al Magreb, el control de la ruta Málaga-Almería-Orán-Génova y la entrada al Mediterráneo propiamente dicho. La no aceptación del acuerdo de Alcaraz por las autoridades musulmanas de Cartagena se tradujo en la ocupación militar de la plaza, lo que repercutió en la castellanización inmediata de la ciudad, a diferencia de la mayor parte del reino murciano que continuó siendo un protectorado con mayoría mudéjar hasta los acontecimientos de 1264-66.

Las condiciones y coyunturas específicas generadas en el XIII derivaron en el comienzo de una política marítima. A pesar de tener toda la fachada Norte, la Corona castellano-leonesa accedía al núcleo marino por antonomasia: el Mediterráneo. Consecuencia de este hecho general fue que desde el momento de la "castellanización" de Cartagena y Alicante, las plazas y sus puertos comenzaron a recibir determinados privilegios que potenciaban el control de la Corona. De esta forma, la salida natural de Castilla se veía correspondida por las atenciones alfonsíes recibidas a través de su política. Los dos núcleos se convirtieron en los puntos principales de proyección mediterránea de Castilla. Ambas recibieron el fuero de Córdoba adaptado a las cuestiones marítimas⁵, así como diversos privilegios con fines repobladores⁶, como el que tuvieron los dueños de naves cartagenas en 1257, que disfrutarían de los mismos privilegios que los hidalgos de Toledo⁷. Pero sin duda alguna el más conocido es el concedido el 2 de mayo de 1271, expedido desde Murcia, e inserto en plena etapa de potenciación alfonsí de las cuestiones marítimas. Era un privilegio de monopolio de embarque a los

5. J. CERDÁ RUIZ-FUNES los analiza en un buen trabajo comparativo: "Fueros municipales a ciudades del Reino de Murcia durante el siglo XIII (1245-1283)". *M.M.M.* XIII, Murcia, 1986, págs. 168-169.

6. TORRES FONTES, J.: "El puerto de Cartagena en época de Alfonso X el Sabio". *Murcia*, 8, Murcia, 1976, págs. 32-36; del mismo autor: "Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII". *XI Congreso di Storia della Corona D'Aragona*. Palermo, 1984, págs. 347-366. Y asimismo es reseñable el estudio de M.LI. MARTÍNEZ CARRILLO: "Alicante durante el reinado de Alfonso X el Sabio". *M.M.M.* XIII, Murcia, 1986, págs. 63-79.

7. TORRES FONTES, J.: "La Orden de Santa María de España". *A.E.M.* 11, Barcelona, 1981, pág. 797. Ya publicado en: *M.M.M.* III, Murcia, 1977, págs. 73-117. Un trabajo anterior del mismo autor es: "La Orden de Santa María de España y el Maestre de Cartagena". *Murgetana*. 10, Murcia, 1957, págs. 95-102.

puertos de Cartagena y Alicante para todo tránsito al Magreb⁸. Se le imponía a todos los hombres de sus reinos y en particular a los caballeros del Temple y del Hospital y demás órdenes militares, que embarcasen en los dichos puertos para sus expediciones de ultramar. Con anterioridad, ya fue el puerto cartagenero base de preparación de armada; Torres Fontes defiende la posibilidad de que la expedición a Salé fuese aprestada en su rada, fundamentalmente porque el Almirante era Juan García de Villamayor, y su hermano, Alonso García de Villamayor era el adelantado mayor del reino de Murcia⁹. No es nada descabellado.

La pérdida de iniciativa en la política de expansión norteafricana, el proceso de consolidación de las zonas andaluza y murciana con complejos sistemas de repoblación, y la existencia de una amplia comunidad mudéjar, hizo que se atendiese a unos principios defensivos en los *fechos allend mar*. Con los buenos resultados obtenidos por el sistema de encomendar sectores de frontera a las órdenes militares, Alfonso X pensó en fundar una Orden pero con inspiración netamente marítima. Esta sería la razón de la génesis de la Orden Militar de Santa María de España¹⁰. Se creó en 1272, con la regla calatrava y adscrita al Císter. Para Cartagena representó la brevedad del éxito. Hubiera sido, qué duda cabe, un trampolín de crecimiento impresionante. La asociación de Cartagena a la Orden, traspasaba la mera representación de su convento mayor, asumiendo incluso su nombre, y que aparece denominada en la documentación también como "Orden de Cartagena". Pero... Con el desastre de Algeciras en 1279 y la derrota santiaguista de Moclín al año siguiente, la Orden cambió de orientación, convertida en otra orden militar terrestre más, con su disolución y asimilación a la de Santiago.

LA MURCIA ARAGONESA

Las repoblaciones castellanas completaron la obra política de conquista. Pero fue una empresa fracasada desde sus inicios: el proceso de despoblación se inició como consecuencia de este revés. La costa también fue víctima de este

8. TORRES FONTES, J.: "Alicante y su puerto en la época de Alfonso X el Sabio y Jaime I". *Instituto de Estudios Alicantinos*. 19, Alicante, 1976, pág. 19. También mencionado por J.M. DEL ESTAL en: *Alicante de villa a ciudad*. Alicante, 1990, pág. 162. El documento se halla inserto en: TORRES FONTES, J.: *Fueros y privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*. CODOM III. Murcia, 1973, pág. 111.

9. TORRES FONTES, J.: "La Orden de Santa María de España", pág. 798.

10. *Ibidem*, pág. 800.

hecho, y así, junto al desentendimiento de la Corona castellana por los asuntos marítimos, la zona murciana bañada por el mar vivió sus primeros años de decadencia. El pacto de Monteagudo de 1291 supuso un reconocimiento de realidades, ya que los apoyos marítimos de Castilla los tendría de parte aragonesa, cuyo resultado más evidente fue Tarifa, y Aragón preservaba para sí el sector oriental al Muluya en el Magreb, zona de influencia comercial catalana. En ese mismo año, el obispado trasladaba su sede desde Cartagena hasta la ciudad de Murcia, más segura. Son hechos que definen claramente la ausencia de interés castellano por el Mediterráneo, centrando toda la actividad marítima en la batalla por el Estrecho.

No era éste el caso de Aragón. Jaime II, que había sido rey de Sicilia, tenía un magnífico conocimiento de la cuestión mediterránea en su globalidad. La intervención del aragonés en el reino de Murcia, dejando aparte otro tipo de consideraciones, tenía un sentido claro, y era la ocupación de todo el flanco mediterráneo de Castilla hasta llegar a las inmediaciones de los dominios de Muhammad II. Alicante, Guardamar y Cartagena cayeron en su poder en las primeras jornadas de las operaciones. En el sector costero, sólo Lorca, repoblada con castellanos y plaza militar inexpugnable, resistió el primer envite a finales de mayo de 1296. Y tuvo que esperar a que la entonces villa capitulase a fines de 1300. Lo que interesa aquí es analizar el sistema de ocupación y la logística utilizada. Estaba claro que el apoyo marítimo sería fundamental. Entre los preparativos del primer cerco, Jaime II ordenó al Baile General del Reino de Murcia que le expidiese a la mayor brevedad posible dos galeras cargadas de harina y vituallas al puerto de Águilas¹¹, sistema que se repitió para el cerco definitivo de 1300, compartido esta vez con los puertos de Alicante, Guardamar y Cartagena además del mencionado de Águilas¹². Este puerto es el natural de Lorca, situado a una treintena de kilómetros en dirección Sureste. Pero para que este puerto fuese operativo y sirviese como puntal para el abastecimiento de las tropas que cercaban la fortaleza lorquina, Jaime II tenía que controlar dos pequeños castillos situados a mitad de camino entre Lorca y Águilas. Me refiero a Chuecos y Tébar. El alcaide del primero, Juan Fernández, ya recibió una carta del rey aragonés instándole a su capitulación en mayo de 1296¹³, aunque terminó resistiendo hasta días después a la caída de Lorca, ya en 1301.

11. 1296-V-23, Murcia. DEL ESTAL, J.M.: *El Reino de Murcia bajo Aragón (1296-1305)*. *Corpus documental I/2*. Alicante, 1990, pág. 52.

12. 1300-XII-27, Lorca. *Ibidem*, pág. 140.

13. 1296-V-22, Murcia. DEL ESTAL, J.M.: *El Reino de Murcia bajo Aragón (1296-1305)*. *Corpus documental I/1*. Alicante, 1985, págs. 192-193.

Las conquistas de las fachadas costeras siempre incluyeron el apoyo logístico y táctico procedente del mar. Ya hice referencia a la intervención de la armada cántabra para el sitio de Cartagena de 1245; ahora, es la navegación de cabotaje la que soporta el peso del abastecimiento a las plazas más cercanas a la costa. Incluso los propios aragoneses, años atrás, durante la intervención de Jaime I en Murcia para sofocar a los levantiscos mudéjares, Alicante fue puerto de aprovisionamiento para las huestes¹⁴. También durante la fracasada empresa de Almería por Jaime II en 1309, se reprodujeron los modelos tácticos de apoyo por mar, siendo las tropas embarcadas las que no padecieron los sinsabores de una dramática retirada por tierra¹⁵.

En el acuerdo de Torrellas -1304-, Aragón devolvía a Castilla la mayor parte de las conquistas, pero no del sector de fachada mediterránea, con la excepción de la ribera lorquina, la situada más al Sur, donde la existencia del pequeño puerto de Águilas no pasaba de ser un hecho anecdótico. Realmente el acuerdo de Torrellas no se realizó con la contundencia que se le presupone a un tratado de este tipo, por lo que la revisión en Elche al año siguiente era algo inevitable. Así se explica el fallo de encuadre geográfico de Cartagena, situada al Norte de la desembocadura del Segura y sin concreción en el sector de Villena, en el interior del reino¹⁶. De esta manera, para Castilla quedaría la ciudad cartagenera y el Mar Menor -*la albufera de Cabo de Palos*-, hasta las proximidades de San Pedro del Pinatar. El retraso en la confirmación de los privilegios a Cartagena por Fernando IV de Castilla se debe precisamente a ese último retoque de los acuerdos de Elche en 1305¹⁷. Para Aragón quedaban los puertos de Guardamar y sobre todo de Alicante. A partir de entonces, la Corona aragonesa se encargó de potenciar su puerto importante más meridional, embutido en el desarrollo marítimo mediterráneo catalán. También, y por efecto contrario, se benefició de la decadencia en la que se sumió Cartagena. El puerto alicantino sufrió los duros avatares de la guerra de los Dos Pedros, por las tomas y cercos sucesivos, pero se recuperó con posterioridad¹⁸.

14. TORRES FONTES, J.: "Alicante y su puerto en la época de Alfonso X el Sabio y Jaime I", pág. 14.

15. FERRER I MALLOL, M.T.: *La frontera amb l'Islam en el segle XIV. Cristians i sarraïns al País Valencià*. Barcelona, CSIC, 1988, pág. 100.

16. TORRES FONTES, J.: "La delimitación del Sudeste peninsular (Torrellas-Elche, 1304-1305)". *A.U.M. Murcia*, 1950-51, pág. 451.

17. La confirmación lleva fecha de 1 de julio de 1306 -1344 de la Era-, firmada en Burgos. TORRES FONTES, J.: *Documentos de Fernando IV*. CODOM V. Murcia, 1980, pág. 72.

18. HINOJOSA MONTALVO, J.: "El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media". *Anales de la Universidad de Alicante*. 4-5, Alicante, 1986, págs. 151-166.

Castilla había perdido una importante zona territorial, que compuso en su integridad la Gobernación de Orihuela, pero sobre todo perdió un puerto de la categoría de Alicante y una importante línea costera mediterránea, restringida ahora a la costa que ofrece hoy día la Comunidad murciana. Aragón consiguió parte de sus propósitos, siempre en consonancia con la expansión mediterránea y su proyecto de imperio marítimo.

LOS RENACIMIENTOS MARINEROS

Durante la crisis generalizada del XIV se abandonaron los campos murcianos y también los mares. No obstante, en dos períodos muy definidos, coincidentes con dos reinados concretos, la Corona se volvió a preocupar por los asuntos mediterráneos. Fueron los de Pedro I y Enrique III. En la época de expansión de las monarquías peninsulares por la hegemonía, la pretensión de Pedro I por ampliar la fachada mediterránea se vio momentáneamente cumplida durante la "Guerra de los Dos Pedros", ya que Alicante y Guardamar, los dos puertos principales de la tierra desgajada del reino de Murcia en 1304, pasaron a dominio castellano. Es más: se consideró como una reincorporación a la demarcación cercenada años atrás. Por ello, no debe de sorprender el hecho de que se refiera a ambos puertos y a otras villas de la gobernación oriolana arrebatada a los aragoneses como los "*lugares que son el regno de Murçia*"¹⁹. Y no sólo por las reocupaciones más o menos breves de los puertos alicantinos, sino que es conocido el apoyo de D. Pedro a los asuntos marítimos mediterráneos en general, "gozados" por el reino de Murcia con motivo de las acciones contra los intereses de Aragón en la citada guerra. Incluyó el mantenimiento de una infraestructura militar de artefactos que permitiese una mejor defensa de la plaza. Con este motivo llegaron los ingenieros Mahomat y su hermano, para que reparasen los "*engenios*" que estaban en Cartagena; todo lo necesario procedería de la ciudad de Murcia²⁰.

La potencia de las armadas de los estados peninsulares en la Edad Media estuvo siempre condicionada por la concepción marítima o terrestre que poseían los mismos. El califato cordobés es un buen ejemplo²¹, o las monarquías castellana y leonesa hasta el siglo XIII; en este último caso, vemos que la importancia

19. 1364-VI-21, Moya. MOLINA MOLINA, A.L.: *Documentos de Pedro I*. CODOM VII. Murcia, Acad. Alfonso X el Sabio, 1978, pág. 162.

20. 1364-VII-8. MOLINA MOLINA, A.L.: CODOM VII, pág. 164.

21. Sobre este tema: LIROLA DELGADO, J.: *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Univ. Granada, 1993.

de la flota castellana se basó en la fachada cantábrica y en la costa atlántica andaluza, siendo anecdótico el papel flota mediterránea, en correspondencia con el poco protagonismo del puerto cartagenero con referencia al alicantino, todo esto sin tener en cuenta el fundamental papel de las naves italianas. El intento de D. Pedro por solventar este estado de cosas, sobre todo una vez terminada la batalla por el Estrecho, es lo más destacable. Un hecho lo confirma. En noviembre de 1367, Pedro I ordenó al concejo murciano que le remitiesen las doblas por mar que tenían recaudadas, y no por tierra "por quanto los caminos non estan seguros, e si oviesen de venir por tierra podrie en ellas recreçer algunt daño"; se las darían a Fernán Pérez Calvillo "para que las lieve a Cartagena, e las de a los que fueren en las mis galeas que han de yr alla por ellas e por otros maravedis que yo tengo en esa tierra"²². La conclusión más evidente es que el mar era mucho más seguro que la propia ruta terrestre, sumida en la guerra civil. La seguridad del Alborán se había conseguido precisamente con la finalización de la batalla por el Estrecho y por la primacía de las naves castellanas. Por supuesto que ese renacimiento de la actividad marítima militar en el Mediterráneo tuvo fracasos, reveses y derrotas, unas por acción militar, como la incursión de la flota real granadina en el puerto de Cartagena en 1367²³, y otras por efecto de los elementos, como el desastre de Cullera a causa de un temporal²⁴.

El otro período donde la Corona se preocupó de los asuntos marítimos mediterráneos fue el del reinado de Enrique III²⁵. Así, se puede constatar la actividad importante de Pedro Sánchez de Laredo²⁶ y de Pero Niño, que arribó a Cartagena en 1404 procedente del puerto de Águilas donde se había resguardado²⁷, y será la ensenada cartagenera su fondeadero para sus acciones en el Magreb.

Aparte de esos breves intervalos de Pedro I y Enrique III, la impotencia naval castellana en el Mediterráneo condicionó el retraimiento del reino hacia el interior, ofreciendo la espalda a cualquier asunto procedente del mar, con la excepción de un concreto mantenimiento de la actividad pesquera. El siglo XIV

22. 1367-IX-27, Sevilla. MOLINA MOLINA, A.L.: CODOM VII, pág. 219.

23. MONTOJO MONTOJO, V.: *Cartagena en la época de Carlos V*. Murcia, 1987, pág. 60.

24. MOLINA MOLINA, A.L.: "Un año de la «Guerra de los Dos Pedros» (junio 1364-junio 1365)". *A.U.M.* XXVIII, 1-2, Murcia, 1969-70, pág. 170.

25. TORRES FONTES, J.: "La frontera de Granada en el siglo XV y sus repercusiones en Murcia y Orihuela: los cautivos" *Homenaje a D. José María Lacarra*, vol. IV, Zaragoza, 1977, págs. 198-199.

26. MARTÍNEZ CARRILLO, M.L.I.: *Revolución urbana y autoridad monárquica en Murcia durante la Baja Edad Media*. Univ. Murcia, 1980, pág. 228.

27. FERRER I MALLOL, M.T.: "Els corsaris castellans: la campanya de Pero Niño al Mediterráneo (1404). Documentis sobre el «Victorial»". *A.E.M.* 5, Barcelona, 1968, pág. 265. Recoge la cita M.L.I. MARTÍNEZ CARRILLO: *Revolución urbana y autoridad monárquica en Murcia...*, pág. 228.

es el período donde más estuvo acentuado este proceso, donde "el mar deja de participar en la vida murciana", comportándose como un factor negativo para el conjunto del reino²⁸. Lo cierto es que fue un hecho generalizado para la totalidad de la costa, ya que el proceso de despoblación y abandono de la marina en el sector de Lorca, más al Sur, se acentuó incluso por la presencia de la frontera militar terrestre con los nazaríes. Así, Cartagena se configuró en el único punto poblado en la costa de unas dimensiones dignas de tener en cuenta. Torres Fontes, en una cita que ya es clásica para la historiografía murciana, explica la decadencia cartagenera en función de ocho sucesos: fracaso del impulso alfonsí; la desaparición de la Orden de Santa María de España; el traslado de la sede obispal a Murcia, que por sí mismo es una consecuencia; el abandono de las minas; el puerto ahogado por la potencia adquirida por los de Almería y Alicante; sin posibilidades pesqueras a causa de la presión pirática; despoblación de los campos y retroceso demográfico del núcleo, que ofrecía para 1381 la ridícula cifra de 176 vecinos²⁹. Un hecho evidente: la situación de la costa murciana en el XIV era tan penosa que hasta los corsarios dedicaron sus esfuerzos depredatorios al Norte del Cabo de Palos³⁰.

LA GUERRA DE CORSO

Y llegamos a uno de los aspectos más generalizados en el Mediterráneo hasta el XVIII: la piratería y guerra de corso. Se configura así un mundo de golpes de mano a lo largo y ancho de las riberas mediterráneas. El mar proporciona una diversidad de vida fronteriza, quizá paralelo, pero modelado con patrones terrestres: "Los navíos son cabalgaduras para los que van sobre el mar"³¹, dicen las *Partidas*. Repetir aquí un hecho claro como es que la costa mediterránea peninsular y el mantenimiento de los presidios norteafricanos, ya en el XVI, fueron una frontera militarmente activa, es incidir en lo dicho en múltiples ocasiones por muchos historiadores³² y por mí mismo³³.

28. TORRES FONTES, J.: "Murcia en el siglo XIV". *A.E.M.* 7, Barcelona, 1970-71, pág. 254.

29. *Ibidem*, pág. 261.

30. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M.: "En torno a la piratería nazarí entre 1330 y 1337". *Actas V Coloquios de Historia Medieval Andaluza*. Córdoba, 1988, pág. 445.

31. *Partida II*, título XXIV, ley 8.

32. JIMÉNEZ DE LA ESPADA, M.: "La guerra de moro a fines del siglo XV". *B.R.A.H.* XXV, Madrid, 1940, págs. 171-212; CARRIAZO ARROQUIA, J.M.: "Cartas de la frontera de Granada". *En la frontera de Granada*. Univ. Sevilla, 1971, págs. 29-84. Y más recientes: LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E.:

Lo cierto es que el corso se contemplaba como un mal generalizado y que afectaba a todos los lugares costeros por igual. Por ello, no resulta nada extraño hallar colaboraciones entre núcleos de diferente reino para evitar la desagradable sorpresa. Este hecho, qué duda cabe, se acentuaba por la cercanía de los enclaves. Y no sólo hubo avisos cuando todo el Sureste se encontraba bajo el mismo cetro, como los avisos de Orihuela a Murcia en 1505³⁴ o las cartas cruzadas entre Lorca y Vera en el XVI³⁵, sino que con anterioridad se atendía más a una razón de utilidad práctica por el interés común de vecindad que al mantenimiento de unas diferencias regionales. La colaboración de municipios tan lejanos como Cartagena y Valencia se explica por el carácter unificador mediterráneo; en 1420 los regidores cartageneros prevenían de la presencia corsaria por la costa levantina³⁶. Y esto no se reducía a enclaves cristianos: en 1473 se documentan avisos entre la Lorca castellana y la Vera nazarí por la presencia de naves piratas³⁷.

Las treguas firmadas con Granada recogían, por lo general, las intervenciones corsarias en el mar, aunque hubo momentos en que durante la negociación, se congelaban las actividades terrestres a diferencia de las realizadas en el mar. En octubre de 1410, el regente D. Fernando ordenó al almirante D. Alfonso Enríquez y "a los capitanes e patrones e gentes de armas de galeas e maestres de naos e de otros navios de mis regnos que andades por la mar en la frontera del Reyno e señorío del rey de Granada", que guardase la tregua que se tenía con el sultán nazarí, aunque también les especificaba el mandamiento "que sy toparedes en

"Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)". *El Reino de Granada en la época de los Reyes Católicos*. Univ. Granada, 1989, págs. 205-234; HESS, A.C.: *The forgotten frontier. A history of the Sixteenth Century Ibero-African frontier*. Chicago, 1978; VERA DELGADO, A.: *La última frontera medieval: la defensa costera en el obispado de Málaga en tiempos de los Reyes Católicos*. Málaga, 1986; y muy claro y explícito sobre esta cuestión es el trabajo de M. GARCÍA ARENAL y M.A. DE BUNES: *Los españoles y el Norte de África. Siglos XV-XVIII*. Madrid, 1992. Para el caso murciano, y cartagenero en particular: MONTOJO MONTOJO, V.: *Cartagena en la época de Carlos V*, pág. 76. Y la recopilación de trabajos de J. GARCÍA ANTÓN en: *La costa de Águilas*. Murcia, 1992.

33. "La frontera mediterránea en el s. XVI. El ejemplo lorquino". *La Invencible*. Univ. Córdoba, 1989, págs. 63-74; y "La frontera de Allende. Documentos para su estudio: el privilegio de homicianos de Mazalquivir (1507)". *Crónica Nova*. 20, Granada, 1992, págs. 343-360.

34. Se le alertaba de la presencia de 14 fustas de moros. A.M.M. Act. cap. 1505-06, sesión 24-VII-1505, fol. 21r.

35. Es muy interesante todo el registro de gastos pagados a mensajeros en 1515, lo que denota una actividad intensa corsaria a lo largo de ese año: A.M.L. Cuaderno de mayordomo 1515-1516.

36. GUIRAL-HADZIIOSSIF, J.: *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1515)*. Valencia, 1989, pág. 177.

37. A.M.L. Libro de mayordomo 1473, fols. 1, 3 y 5v. Ya aludí a este hecho en: "El hombre y la frontera: Murcia y Granada en época de Enrique IV". *M.M.M.* XVII, Murcia, 1992, págs. 87-88.

la mar con algunos navios o fustas de moros que non dexedes de los tomar"³⁸. Al mes siguiente ya se contemplaron en la tregua las presas marítimas³⁹. Asimismo, entre las intrincadas competencias judiciales y militares de los adelantados murcianos hicieron que éstos entendiesen en las presas hechas por los corsarios cartageneros o por cualquier botín aparecido en su jurisdicción. La causa se ajustaba a la ruptura de paces o treguas, en la que tenían competencia⁴⁰. Los ejemplos son variados, como el suceso acaecido en 1436, donde el adelantado Alonso Yáñez Fajardo II entendió en la causa de una presa hecha a un laúd valenciano, obligado a amarrar en Cartagena⁴¹. Se comprueba que las diferencias con los choques fronterizos mantenidos con Granada son escasas. El aspecto ofrecido por la costa murciana del XIV y XV tiene mucho que deber al fenómeno de la piratería.

LA COSTA MURCIANA EN LOS SIGLOS XIV Y XV

La concreción de la costa mediterránea como frontera militarmente activa radicó básicamente en dos hechos: los continuos desembarcos corsarios, tanto de musulmanes como de cristianos, y el vacío poblacional existente, muy parecido al de la «tierra de nadie» existente entre Castilla y Granada. En realidad, el mantenimiento de ambas realidades tras 1492 acentuó el carácter de zona fronteriza de la costa mediterránea, ya compartida por el litoral almeriense, hasta el XVIII.

El aspecto ofrecido por la "marina" murciana a comienzos del XIV era el de un espacio poblacional vacío. Después de la concesión del Mar Menor al concejo de Murcia, tras haberla anulado a D. Manuel⁴², toda la costa mediterránea de Castilla la definía las riberas de tres concejos: Murcia, Cartagena y Lorca. Y como núcleo importante, sólo se constataba la ciudad de Cartagena. Merino Álvarez defendió la continuidad de poblamiento en Cope, Águilas y Susaña⁴³. En el supuesto de que fuese así en el XIII, está claro que en el XIV los tres puntos

38. 1410-X-28, Sevilla. VILAPLANA GISBERT, M.V.J.: *Documentos de la minoría de Juan II. La regencia de D. Fernando de Antequera*. CODOM XV. Murcia, Acad. Alfonso X el Sabio, 1993, pág. 289-290. La carta también fue publicada por J. TORRES FONTES en: "La regencia de D. Fernando de Antequera y las relaciones castellano-granadinas (1406-1416)". *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*. XVI-XVII (1967-68), págs. 89-145.

39. 1410-XI-12, Sevilla. VILAPLANA GISBERT, M.V.J.: CODOM XV, pág. 292.

40. CERDÁ RUIZ-FUNES, J.: "Para un estudio sobre los Adelantados Mayores de Castilla (siglos XIII-XVI)". *Estudios sobre instituciones jurídicas medievales de Murcia y su Reino*. Murcia, 1987, pág. 254.

41. GUIRAL-HADZIIOSSIF, J.: *Valencia...*, pág. 343.

42. MERINO ÁLVAREZ, A.: *Geografía histórica de la provincia de Murcia*. Murcia, 1981, pág. 207.

43. *Ibidem*, pág. 38.

estaban despoblados. Pertenecientes los tres al municipio lorquino⁴⁴, fueron víctimas de ese proceso de despoblación general al que hecho alusión con anterioridad. Y me remito a lo siguiente: el Mar Menor quedó como un reducto para la pesca, sin papel militar alguno. Únicamente hay que reseñar los intentos de habilitar un puerto en el paraje de los Alcázares. En una carta de Fernando IV al adelantado Juan Osórez se recoge que:

*"Sepades que el conçejo de Murçia me enbiaron dezir que porque en Murçia nin en los otros mios logares deste regno non han puerto de mar, que vos et ellos fallastes con acuerdo de marineros et de mercadores sabidores que se puede fazer puerto a un logar que dizen Alcaçar, a teniente de la mar, termino de Murçia"*⁴⁵.

La concesión se debe a que aún no estaba claro que Cartagena se incluyese finalmente entre las posesiones que conservaría Castilla; y a efectos prácticos, tampoco la dominaban. Y lo que es seguro es que ningún puerto estaba habilitado como tal en todo el reino; es factible que por entonces fuese sencillamente un buen caladero, del mismo tipo que lo fue Cope para las galeotas berberiscas en el XVI y XVII.

El despoblado se mantuvo, y es impresionante que piratas se pudiesen instalar con toda la tranquilidad en algún lugar despoblado de la costa, o en alguna isla desierta, y permaneciesen determinadas jornadas desde donde realizaban correrías en el interior⁴⁶. Es una situación muy parecida a la que existió en las costas del reino granadino en el XVI, y las causas son muy parecidas: la absoluta imposibilidad de reacción inmediata, y el desierto que dominaba todo el sector costero. Respecto a los Alcázares, hay que decir que no tenía defensas que ofrecer a los pescadores o ganaderos cercanos ante un desembarco corsario; se asistió a la puesta en práctica de la defensa pasiva a través de la construcción de torres fuertes. Pero se incluye más en la generalidad de lo que ocurría en el campo murciano que a un plan de defensa costera estricta, tanto por el tipo de torre de campo como por la entrega, nula, en 1451 como censo a García de Comontes, sobrino del obispo Diego de Comontes⁴⁷. La torre no se terminó construyendo hasta 1506.

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

45. 1305-II-12, Guadalajara. TORRES FONTES, J.: CODOM V, pág. 35.

46. TORRES FONTES, J.: "La frontera de Granada en el siglo XV y sus repercusiones en Murcia y Orihuela: los cautivos", pág. 198.

47. TORRES FONTES, J.: "La torre de los Alcázares". *Anales de Prehistoria y Arqueología*. 5-6, Murcia, 1989-90, pág. 186. Sobrè la ocupación del campo murciano: MOLINA MOLINA, A.L.: *El campo de Murcia en el siglo XV*. Murcia, 1989.

El núcleo de Águilas estaba también inmerso en plena tierra de nadie, a escasa distancia de los mojones que definían los límites con Granada. Después de las alusiones para desembarco de bastimentos por naves catalano-aragonesas para el cerco de Jaime II a Lorca en 1300⁴⁸, sólo nos consta para la Edad Media un intento de repoblación frustrado por una incursión nazarí en el XV⁴⁹, y la prohibición por los Reyes Católicos de reconstruir cualquier edificio fuerte en la zona⁵⁰.

Pero un hecho cambió radicalmente el aspecto de desierto costero. En 1462 se descubrió alumbre en las cercanías de la antigua Susaña, dentro del término jurisdiccional lorquino. A partir de entonces, y a través del sistema de explotación conjunta por las Casas de Fajardo y Pacheco, el núcleo de lo que comenzaba a conocerse como Casas de los Alumbres, cerca del que se habilita como puerto del Almazarrón, iniciaba su despegue poblacional⁵¹, y que fue constante durante los últimos años medievales y la plenitud del siglo XVI. Para el cerco de Baza de 1489, se preveyó embarcar los abastecimientos en Sevilla, y fuesen desembarcados en Mazarrón⁵². No fue extraño, repitiéndose las operaciones con grano procedente de diversos lugares, ya que siempre se prefirió el transporte por mar⁵³.

A finales de la Edad Media la configuración marítima del reino de Murcia se sigue restringiendo a los puertos de Mazarrón y Cartagena, y a efectos militares, y tras los desembarcos de provisiones en sus playas para el cerco bastetano, el primero perdió todo protagonismo militar en beneficio del estricto aprovechamiento comercial.

Cartagena: puerto militar de Castilla en el Mediterráneo

Cartagena fue un puerto militar, sin duda alguna. Tres hechos lo decidieron: su situación geoestratégica en el Mediterráneo, la configuración de su rada, de la que se decía que no había navegación más segura en el Mediterráneo que junio, julio y el puerto de Cartagena, y las posibilidades humanas y materiales

48. Cf. notas 11 y 12.

49. JIMÉNEZ ALCÁZAR, J.F.: "Territorio y frontera en el Reino de Murcia durante la Baja Edad Media". *Yakka*. 5, Yecla, 1994, pág. 28, testimonio recogido como apéndice documental.

50. A.G.S. R.G.S. 13-XII-1476, fol. 385.

51. Toda esta cuestión, la analicé en: *Lorca: ciudad y término...*, págs. 164 y ss.

52. LADERO QUESADA, M.A.: *Milicia y economía en la guerra de Granada: el cerco de Baza*. Univ. Valladolid, 1964, pág. 63.

53. *Ibidem*, pág. 68.

de su *hinterland*, representado por todo el Reino de Murcia. Ya comprobamos su importancia con la breve existencia de la Orden de Santa María de España.

Las posibilidades de aprovisionamiento no se podían comparar a la zona andaluza, mucho más rica, pero también mucho más lejana del Magreb, sobre todo teniendo que atravesar un caprichoso estrecho de Gibraltar. Por ello, se comprueba que la carga marítima del reino la sufría en su mayor parte gente cartagenera, abocada más hacia el mar, de la misma forma que Lorca, Cehegín, Caravaca, Mula o Moratalla basculaban más hacia los servicios de guerra en la frontera terrestre; no obstante, sobre todo Lorca y Murcia, contribuían mayoritariamente con hombres o material por una razón de posibilidades. Un ejemplo; la intervención militar marítima en Aragón, a una escala intermedia, quedó restringida a las posibilidades ofrecidas por el puerto de Cartagena y el reino que representaba su *hinterland*: la empresa política de Enrique IV en Aragón, incluyó una operación marítima:

"mi merçed [de Enrique IV] es de mandar armar çiertas naos e vallineros e otras fustas, las quales yo enbie mandar adereçar e que esten prestas e aparejadas en el puerto de Cartajena".

Y así, a finales de septiembre de 1462 los concejos de Murcia, Lorca y Cartagena recibieron la orden de *"aperçeyr e adereçar e esten prestos e aparejados los omes de armas e ballesteros e peones, e otras personas que son para andar en mar"*⁵⁴. Se haría cargo de las naves Juan de Alcalá, con el rumbo previsto hacia Barcelona⁵⁵.

Entre el fracaso de las empresas mediterráneas de Castilla se encontraba precisamente ese hecho: que las armadas que actuaron en el mar interior se proveían buena parte de ellos de gentes del reino. Hay que recordar que el reino de Murcia sufrió una debacle demográfica tras el desalojo mudéjar de 1266, con la configuración de amplios espacios despoblados que cambiaron radicalmente el paisaje murciano, situación acentuada en la costa. Además de las contribuciones de capital humano con gentes de armas, los apoyos del reino para las armadas mediterráneas incluían los servicios de galeotes⁵⁶. La ciudad de Cartagena fue la que soportó

54. 1462-IX-27, Soria. MOLINA GRANDE, M.C.: *Documentos de Enrique IV*. CODOM XVIII. Murcia, Acad. Alfonso X el Sabio, 1988, pág. 429.

55. 1462-X-12, Agreda. MOLINA GRANDE, M.C.: CODOM XVIII, pág. 430.

56. 1365-VI-5, real sobre Orihuela. Pedro I al concejo de Murcia, ordenando que mandasen 85 hombres para galeras, durante dos meses y a dos maravedíes diarios: *"que sean buenos mançebos"*; MOLINA MOLINA, A.L.: CODOM VII, pág. 194.

en muchas ocasiones las premuras de unas situaciones impuestas por la coyuntura; en plena etapa epidémica de peste bubónica en 1412, las peticiones de galeotes para una armada proyecto de Pedro de Monsalve y Alonso Yáñez Fajardo, no habían sido satisfechas, *"por no tener que comer e lo otro por la grand mortandat que auia en esta çibdat"*⁵⁷. Lo cierto es que el estado de la ciudad de Cartagena era desde la conquista castellana bastante deplorable. En plena etapa de crisis demográfica durante el XIV, no extraña hallar preocupado a Pedro I por la defensa de la ciudad donde *"ha poca conpañia, e que si por aventura viniesen y algunas galeras de catalanes que podrían fazer en la çibdat algún daño"*⁵⁸.

Cartagena se convirtió en el siglo XIV y buena parte del XV en el único puerto castellano al Mediterráneo, además de que ofrecía unas condiciones de seguridad y condiciones para embarque envidiables, sobre todo por la configuración de las pesadas naves castellanas⁵⁹. En el XV, y tras el breve reinado de Enrique III, lo único constatable son proyectos, y para operaciones muy concretas, como la idea de bloquear al reino nazarí en 1431 desde las bases sevillana y cartagenera⁶⁰. Pero esa seguridad, junto a las posibilidades de provisión del reino murciano fueron las causas más evidentes que decidieron para formar en su ensenada las armadas que actuasen en el Norte africano ya para el XVI⁶¹. Para finales de la Edad Media se abrió un proceso de recuperación del puerto, debido a la paz con Granada, al crecimiento de la actividad comercial, a esa concentración de armadas y a la fortificación incipiente, desarrollo que se extendió hasta los proyectos de Antonelli en tiempos de la sublevación morisca. Pero el proceso de recuperación aludido por el puerto de Cartagena y por la reocupación de su espacio agrario no se correspondía con la previa pacificación del sector. Más bien al contrario: fue a partir de entonces cuando se hizo más apetecible para el corsario la incursión en la costa murciana, como la acción realizada por el adelantado Juan

57. 1413-I-28, Barcelona. VILAPLANA GISBERT, M.V.J.: CODOM XV. Murcia, 1993, pág. 436.

58. 1364-VII-2, Sevilla. Mandaron por este motivo diez jinetes, con un salario de seis maravedíes diarios. MOLINA MOLINA, A.L.: CODOM VII, págs. 163-164.

59. "El grueso calado de las naves cristianas impedía el acercamiento al litoral para ser abastecidas de hombres de refresco y recursos; por lo que se veían obligadas a realizar estas funciones en puertos seguros y profundos a sotavento". GARCÍA FERNÁNDEZ, M.: *Andalucía: guerra y frontera. 1312-1350*. Sevilla, 1990, pág. 183. Se restringe el autor a los puertos andaluces, y así alude a Tarifa. Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda y Sevilla.

60. SÁNCHEZ SAUS, R.: "Las milicias concejiles y su actuación exterior: Sevilla y la guerra de Granada (1430-39)". *E.H.A.M.* III-IV, Cádiz, 1984, pág. 61.

61. MONTOJO MONTOJO, V.: *Cartagena en la época de Carlos V*, pág. 49.

Chacón al comienzo de su mandato "limpiando la costa de Cartagena de galeotas, y fustas de moros, que la infestaban a menudo"⁶². Año 1483.

Otra de las razones de la recuperación cartagenera, ahora desde la óptica mercantil, fue que los genoveses se volcaron en el Mediterráneo Occidental después de perder sus bases en Oriente por la presión de los turcos⁶³. Además, por la enemistad tradicional con Aragón y la imposibilidad de utilizar normalmente Alicante o Guardamar, los genoveses encontraban en Cartagena un puerto perfecto para sacar todas las materias primas de Castilla. Es lógico que ante el crecimiento del núcleo de los Alumbres del Almazarrón, hubiera allí asentamientos genoveses. Tornando al puerto cartagenero, hay que decir que en la segunda década del XVI, se benefició de los ataques de las naves de otros italianos, los venecianos, que cabotaban en el Mediterráneo Occidental, recibiendo también amarre Mazarrón, pero que se cortaron en la cuarta década porque sencillamente desaparece esta línea comercial⁶⁴.

Un hecho jalona los últimos años de la Edad Media en el reino de Murcia, y que afectaba directamente a la cuestión marítima castellana en el Mediterráneo. Es la concesión por Enrique IV a Pedro Fajardo de Cartagena como señorío y con el título de Conde en 1466⁶⁵, en pleno caos político dentro de Castilla. Pero la llegada de los Reyes Católicos no cambió la situación, ya que la concesión enriqueña fue confirmada con un nuevo privilegio en 1477 por los servicios prestados en la guerra civil por el adelantado⁶⁶. La continuidad estuvo proporcionada porque el siguiente adelantado era uno de los cortesanos más adictos a las personas de sus reyes; me refiero a D. Juan Chacón, yerno de D. Pedro Fajardo. A pesar de que el señorío fuese de un leal, a la Corona le incomodaba no poseer bajo su dominio uno de los principales puntos geoestratégicos del Sureste. Debía recuperarse, porque si el proyecto de los Católicos era la prolongación expansiva por el Mediterráneo, los puertos granadinos no se ofrecían con garantías debido

62. CASCALES, F.: *Discursos de la muy noble y muy leal ciudad de Murcia y su Reino*. Imprenta Fco. Benedito, Murcia, 1775. Reimp. fasc., Murcia, 1980, pág. 288.

63. TORRES FONTES, J.: "Genoveses en Murcia (s. XV)". *M.M.M.* II, Murcia, 1976, pág. 76.

64. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E.: "Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempo de los Reyes Católicos y Carlos I". *1490: en el umbral de la Modernidad. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*. Valencia, 1994, págs. 23-55.

65. FRANCO SILVA, A.: "Los señoríos de los Fajardo entre el reino de Murcia y el obispado de Almería". *Murgetana*. LXXXIX (1994), pág. 23.

66. 1477-IV-15, Madrid. TORRES FONTES, J.: *Don Pedro Fajardo. Adelantado Mayor del Reino de Murcia*. Madrid, 1953, págs. 293-299.

al proceso repoblador en el que estaban inmersos, amén de estar literalmente rodeados por un contingente de moriscos *a priori* peligroso, y a la rebelión de 1500 me remito, y cómo no, a las condiciones magníficas que ofrecía el inigualable puerto de Cartagena. Y así fue. En 1503, con motivo de la renovación del oficio de Adelantado Mayor del Reino de Murcia por la muerte de su padre D. Juan Chacón, a D. Pedro Fajardo Chacón le permutaron los Reyes Cartagena por unas villas en el reino de Granada: los Vélez, Cuevas y Portilla⁶⁷. El cambio es del mismo tipo que el que realizaron a la Casa de Ponce de León con Cádiz, que también volvió a señorío real. La permuta de Cartagena fue algo que no olvidó jamás el que será I marqués de los Vélez.

* * *

Intenciones de Castilla por hacerse un sitio en el Mediterráneo y aspiraciones de expansión catalana por la fachada peninsular oriental son las premisas de las que había que partir en este estudio, ya que terminaron chocando intereses a lo largo de la Baja Edad Media entre ambas Coronas y que confrontaron en tierras y aguas murcianas. Las empresas marítimas castellanas fueron a lo largo de ese período de tiempo una serie de intentos más o menos breves por adquirir hegemonía frente al musulmán o frente a Aragón. Coincidieron siempre con etapas de florecimiento del reino murciano, por lo que es fácil concluir diciendo que del Mediterráneo bebía la Murcia medieval su esplendor. Y al contrario: el desinterés del poder central por los asuntos marítimos complicaba la defensa de las costas, convirtiéndose el mar en una fuente de peligros y problemas. El papel mediterráneo del reino de Murcia quedó configurado en el XVI con una doble cara: la de ser la retaguardia, a la manera de territorio-base de frontera, con respecto a los presidios del Magreb⁶⁸; y la de ser vanguardia frente a los ataques piráticos norteafricanos.

67. Sobre esta cuestión: TORRES FONTES, J.: "La reincorporación de Cartagena a la Corona de Castilla". *Anuario de Historia del Derecho Español*. L, Madrid, 1980, págs. 327-352.

68. BOSQUE CARCELLER, R.: "Murcia y Mazalquivir". *Murgetana*. 13, Murcia, 1960, págs. 99-106.

ABREVIATURAS

- A.E.M. Anuario de Estudios Medievales.
- A.G.S. Archivo General de Simancas.
- A.M.L. Archivo Municipal de Lorca.
- A.M.M. Archivo Municipal de Murcia.
- B.R.A.H. Boletín de la Real Academia de la Historia.
- CODOM. Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia.
- E.H.A.M. Estudios de Historia y Arqueología Medievales.
- M.M.M. Miscelánea Medieval Murciana.
- R.G.S. Registro General del Sello.

- - - Sector aragonés incluido en Torrellas (1304)
- Tratado de Elche (1305)
- - - Reino de Murcia en 1296
- Territorio aragonés tras 1305

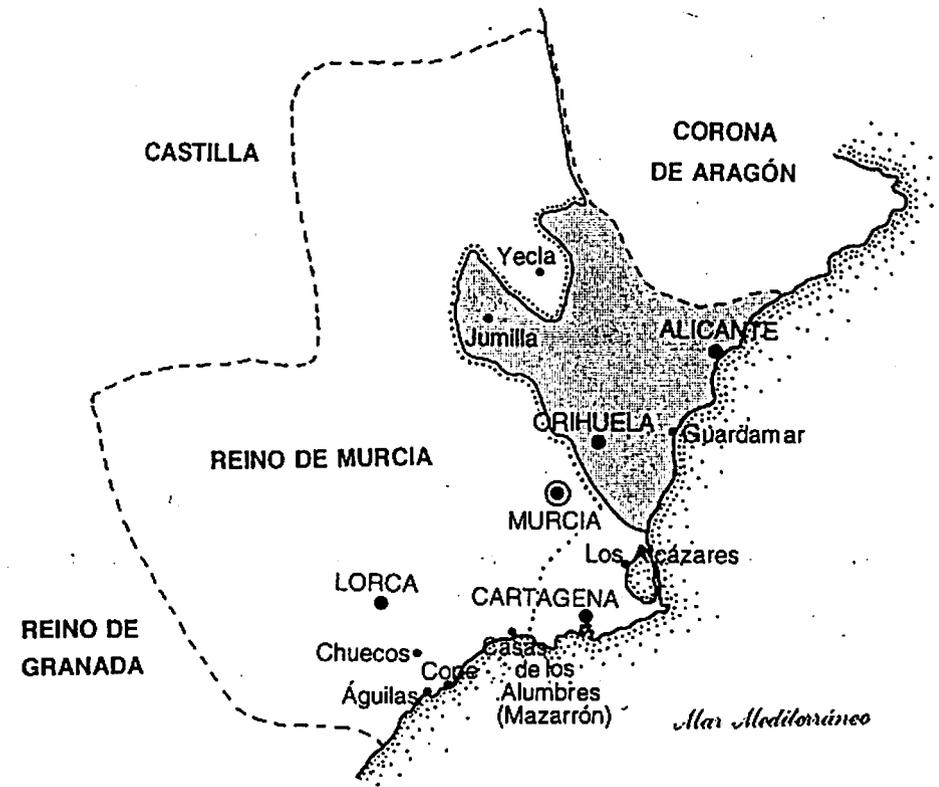


Fig. 1. La variación política de la costa mediterránea en el Sureste peninsular (1243-1516)