

# INTERCAMBIOS MERCANTILES ENTRE VALENCIA Y CARTAGENA (SS. XIII-XV)

JOSÉ HINOJOSA MONTALVO

Universidad de Alicante

Académico c. de la Real Academia Alfonso X el Sabio

*A Eduardo Fraga y  
Juana Roca*

## **Resumen:**

Nuestro objetivo es reconstruir los intercambios marítimos entre Valencia y Cartagena a partir de la documentación conservada en los archivos valencianos, en la que se refleja desde finales del siglo XIV dos tipos de comercio, por un lado, los productos prohibidos y en las décadas finales del siglo XV las lanas, el trigo y el alumbre. Son unas relaciones que tienen a Valencia como centro operativo y de contratación, y en los marinos valencianos y cartageneros (a finales del siglo XIV y primeras décadas del XV) y a los vascos (desde mediados de la centuria), junto con los genoveses, sus protagonistas destacados.

## **Palabras clave:**

Cartagena Valencia comercio siglos XIV y XV vascos genoveses

## **Abstract:**

Our objective is to reconstruct the maritime exchanges between Valencia and Cartagena from the documentation preserved in the Valencian archives, which reflects two types of trade since the end of the 14th century. On one hand, prohibited products and in the final decades of the 15th century wool, wheat and alum. These are relationships that have Valencia as the operational and contracting center, and in the Valencian and Cartagena sailors (at the end of the 14th century and the first decades of the 15th) and the Basques (since the middle of the century), together with the Genoese, their main characters.

## **Key words:**

Cartagena Valencia trade 14th and 15th centuries Genoese Basque

En 1245 se produjo la capitulación de Cartagena y su incorporación a la Corona de Castilla y la Cristiandad, un tema bien estudiado por la historiografía murciana en el que no me detengo. Como señaló Juan Torres Fontes ello supuso para Castilla entrar en posesión de un puerto de extraordinaria importancia en el Mediterráneo.<sup>1</sup> Junto con el de Alicante fueron la salida de la Corona de Castilla al Mediterráneo, con una clara función de base naval de guerra y de corsarios, comercial y pesquera, según el ambicioso proyecto de Alfonso el Sabio, que no se cumplió.<sup>2</sup> La pérdida de Alicante, incorporado al reino de Valencia en 1304-1308, limitó las posibilidades mediterráneas de Castilla, siendo muy escasa la actividad mercantil de Cartagena en el siglo XIV dado el escaso poblamiento de litoral del sureste, a lo que se añadieron las guerras con Granada y Aragón, el corso y la piratería.<sup>3</sup>

Aunque el puerto de Cartagena jugó un papel importante como base naval en la guerra de los dos Pedros (1356-1363), como señaló David Munuera, el litoral murciano estaba vacío de población y la ciudad de Cartagena «había quedado reducida a su mínima expresión urbana, castillada en lo alto del cerro de la Concepción» y el puerto convertido en base de corsarios castellanos.<sup>4</sup> La paz entre Castilla y Aragón y la recuperación económica del reino de Murcia hizo que el puerto de Cartagena en las últimas décadas del siglo XIV formara parte de las redes comerciales castellanas, siendo el mercader castellano Pero Monsalve, estudiado por E. Benito, el que protagonizó los principales movimientos comerciales con Mallorca, Italia, Valencia, Cataluña y Flandes, además de Granada y Berbería.<sup>5</sup> El papel de Cartagena en el comercio internacional era insignificante, aunque ya había unos contactos esporádicos con Génova, como vemos en un documento del 19 de octubre de 1375, cuando la coca que patroneaba Guerau Roca fue arrendada en Valencia a Antonio di Mari para navegar a Cartagena, donde debía cargar mercancías para Génova.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Juan Torres Fontes, *El concejo de Cartagena en el siglo XIII*, Murcia, Academia Alfonso el Sabio, 1977, pág. XXI.

<sup>2</sup> Juan Torres Fontes, «Alicante y su puerto en la época de Alfonso X el Sabio y Jaime I», *Revista del Instituto de Estudios Alicantinos*, nº 19, Alicante, 1958, págs. 11-24; Juan Torres Fontes, «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; AA.VV. *Historia de Cartagena*, Tomo IV. *El Medioevo y la cultura mediterránea en el Sureste Ibérico en la Alta Edad Media (siglos V-XIII)*, Murcia, 1986.

<sup>3</sup> J. Mas García (ed.), *El puerto de Cartagena*, Cartagena, 1979.

<sup>4</sup> David Munuera Navarro, *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del Sureste peninsular durante la Edad Media (ss. VIII-XVI)*, Tesis doctoral. Murcia, Universidad de Murcia, 2010, pág. 261.

<sup>5</sup> Eloy Benito Ruano, «Avisos y negocios del mercader Pero de Monsalve», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CLXIX, Madrid, 1972, págs. 139-170; M<sup>a</sup> de los Llanos Martínez Carrillo, «El reino de Murcia en el sistema económico mediterráneo de la Baja Edad Media», *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 1994, págs. 247-274. David Munuera, *Ibid.*, pág. 46.

<sup>6</sup> Archivo del Reino de Valencia (ARV), Protocolos, 11215. Desconocido. Enrique Cruselles, «La organización del transporte marítimo en la Valencia de la primera mitad del siglo XV», *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 1994, págs. 155-177, pág. 157.

Todos los estudiosos coinciden en señalar que el despegue del puerto de Cartagena se produjo en el siglo XV, sobre todo a partir del reinado de los Reyes Católicos, con un importante crecimiento demográfico y económico.<sup>7</sup> Esta visión, como veremos, es ratificada por la documentación valenciana y por el puerto cartagenero salían ya desde hacía tiempo los productos del reino de Murcia y de La Mancha: la lana, el trigo y el alumbre.

Esta mayor actividad del puerto de Cartagena no impide que el grupo de los mercaderes fuera reducido en la ciudad y aunque hubo una mayor afluencia de genoveses, éstos se concentraron en Murcia, la capital del reino.<sup>8</sup>

Pero en el siglo XV el tráfico se animó gracias a la conexión de Cartagena con los países atlánticos, además de mantenerse las tradicionales relaciones con el norte de África, el área granadina, las islas Baleares y el reino de Valencia.<sup>9</sup> Las lanas y el trigo eran la base de las exportaciones murcianas desde finales del siglo XIV y unas cuantas familias genovesas canalizaron esta exportación de materias primas, importando productos elaborados y de lujo en régimen de monopolio. Las manufacturas desembarcadas de Italia, Flandes y otros países se distribuían por el reino de Murcia y por Castilla. Por Cartagena entraba también pescado y el trigo en años de carestía. La gran reactivación de estos tráficó vendrá a finales de la centuria con la explotación y exportación del alumbre de Mazarrón, controlado por los genoveses.<sup>10</sup>

Hecho este esquema de presentación sobre la evolución del puerto de Cartagena veamos cuáles fueron las relaciones mantenidas con la ciudad de Valencia y su puerto, desde la óptica mercantil, dado que el ámbito de la piratería y el corso lo dejo para un próximo estudio, dada la amplitud del mismo.

---

<sup>7</sup> Ángel Luis Molina Molina, «Repoblación de Cartagena a finales de la Edad Media», *Historia de Cartagena*, vol. VI, Murcia, 1986, págs. 173-185; María de los Llanos Martínez Carrillo, «El reino de Murcia en el sistema económico mediterráneo de la Baja Edad Media», *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 1994, págs. 247-274; Vicente Montojo Montojo, «Mercaderes y actividad comercial a través del puerto de Cartagena en los reinados de los Reyes Católicos y Carlos V (1475-1555)», *Miscelánea Medieval Murciana*, vol. 18, 1994, págs. 109-140; Miguel Rodríguez Llopis, «La integración del reino de Murcia en el comercio europeo al final de la Edad Media», en *Castilla y Europa. Comercio y mercados en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, págs. 81-114.

<sup>8</sup> Ángel Luis Molina Molina, «Mercaderes genoveses en Murcia durante la época de los Reyes Católicos (1475-1516)», *Miscelánea Medieval Murciana*, vol. II, Murcia, 1978, págs. 277-312; Juan Torres Fontes, «Genoveses en Murcia (siglo XV)», *Miscelánea Medieval Murciana*, vol. II, Murcia, 1976, págs. 69-169; David Munuera Navarro, *Ibid.*, pág. 445.

<sup>9</sup> Ángel Luis Molina Molina, «Proyección mediterránea del reino de Murcia en la Edad Media», *Miscelánea Medieval Murciana*, vol. XVII, Murcia, 1992, págs. 59-75.

<sup>10</sup> Alfonso Franco Silva, «El alumbre murciano», *Miscelánea Medieval Murciana*, vol. VI, Murcia, 1980, págs. 239-272; Alfonso Franco Silva, *El alumbre del reino de Murcia. Una historia de ambición, intrigas, riquezas y poder*, Murcia, 1996; David Munuera Navarro, «Una historia singular: la costa del reino de Murcia y el nacimiento de Mazarrón durante la época fronteriza (ss. XIII-XVI)», en *El Siglo del Milagro: casas y villa de los Alumbres de Mazarrón*, Murcia, 2006, págs. 127-141.

Valencia y el reino de Murcia mantuvieron a lo largo de los siglos bajomedievales unas continuas relaciones, dada su condición de estados fronterizos, en ocasiones tensas por razones políticas o mercantiles, pero habitualmente fluidas. De ello me ocupé en un anterior trabajo, centrado en las ciudades de Murcia y Lorca.<sup>11</sup> Ahora el objetivo es la ciudad de Cartagena y las relaciones comerciales sostenidas con Valencia, aunque fue el curso el que originó un mayor contacto epistolar entre ambas ciudades, dado el perjuicio que ocasionaba al comercio valenciano.

Fueron unas relaciones limitadas, difíciles de rastrear en la documentación valenciana y de las que apenas hay noticias en la historiografía murciana y ya para una época tardía, a finales del siglo XV y comienzos del XVI.<sup>12</sup> La documentación desde la vertiente cartagenera tampoco permite una visión detallada. Por tanto es el observatorio valenciano el que nos permitirá reconstruir, aunque sea parcialmente, dichas relaciones a partir de la documentación conservada en los archivos valencianos, en la que se refleja desde finales del siglo XIV dos tipos de comercio, por un lado, los productos prohibidos hasta la tercera década del siglo XV, ya que a partir de entonces la documentación de estas características es más rara; por otro, los contratos de flete, que comienzan a aparecer en los protocolos notariales a partir de los años cuarenta, de forma esporádica, y ya con mayor intensidad en la década de los setenta de este siglo, fruto del desarrollo experimentado por la ciudad de Cartagena y el reino de Murcia. Por su parte, los cuadernos de peaje de mar conservados desde mediados del siglo XV aportan datos sobre el comercio de importación. En todos estos años no dejaron de llegar y salir de Valencia una abundante correspondencia con Cartagena sobre incidentes de piratas y corsarios, sobre los que, por el momento, no voy a detenerme. Veamos cada uno de estos espacios.

## 1. La exportación de productos prohibidos desde Valencia

Desde tiempos de Jaime II, y siguiendo las directrices del papado, los reyes de Aragón controlaron el comercio de productos prohibidos, al principio con el Islam, pero luego ampliadas a otros territorios cristianos y lo convirtieron en una fuente de ingresos a través del llamado «*dret de treta de les coses vedades*» (derecho de saca de los productos prohibidos). Se consideró como productos vedados aquellas materias primas o metales cuya extracción resultaba perjudicial para la buena marcha económica del país; también hay que incluir los artículos semielaborados o manufacturados con los citados metales y materias primas: armas, mobiliario, herramientas, artículos de cáñamo, etc., artículos que veremos en los envíos a Cartagena.

---

<sup>11</sup> José Hinojosa Montalvo, «Las relaciones del municipio valenciano con Murcia y Lorca durante los siglos XIV y XV», en *Homenaje al Dr. Sebastià García Martínez*, Valencia, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, 1988, págs. 127-141.

<sup>12</sup> Vicente Montojo Montojo, «Cartagena en la transición de la Edad Media a la Moderna», *Historia de Cartagena*, vol. VI, págs. 187-285.

La extracción y control de su salida quedaba en manos del baile general del reino, funcionario encargado del patrimonio real en el reino de Valencia y las licencias concedidas nos permiten conocer estos envíos de productos vedados desde Valencia a Cartagena, aunque ello no excluye los fraudes. En ocasiones el producto extraído no tenía un motivo comercial sino que se dedicaba al mantenimiento o abastecimiento de la nave, como podían ser el sebo, las cuerdas, la pez, etc. Desde el último cuarto del siglo XIV el Archivo del Reino de Valencia en sus secciones del Maestre Racional y de Bailía conserva los registros de salida de estos productos prohibidos por mar y por tierra, que llegan hasta 1434 y que nos va a permitir conocer nuevos datos de las relaciones entre ambas ciudades.<sup>13</sup>

1381. Es el primer año del que se han conservado noticias sobre el comercio de cosas vedadas entre Valencia y Cartagena. Francesc Roig se llevó desde el Grao de Valencia a Cartagena seis puñales, una brocha con el mango de marfil, dos cuchillos y unas tijeras, abonando 7 dineros por el impuesto de cosas vedadas.<sup>14</sup> Conviene recordar que en la documentación conservada en el Archivo de la corona de Aragón sobre estos productos en los años 1351-1378 no hay ninguna salida desde el puerto valenciano a Cartagena.<sup>15</sup> ¿Cuál fue la evolución de este tráfico?

Comercio de productos vedados Grao de Valencia-Cartagena. Asientos								
1393	1396	1397	1398	1399	1401	1402	1403	1404
6	3	4	13	10	3	6	7	2
1405	1407	1410	1411	1412	1415	1416	1422	1425
5	6	15	3	6	15	7	18	13
1428	1429	1430	1431	1432	1434			
17	1	3	12	11	5			

\* En el año 1431 falta la documentación hasta abril

<sup>13</sup> M<sup>a</sup>. Desamparados Cabanes Pecourt, *Coses vedades, en 1381*, Valencia, Anubar, 1971; Ramón Ferrer Navarro, *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977; Amparo Guillot Valls, *Comercio de exportación por el puerto de Valencia durante el reinado de Alfonso V el Magnánimo. Llibre de coses vedades*, Valencia, Facultad de Geografía e Historia, 1990. Tesis doctoral inédita; José Hinojosa Montalvo, «Aspectos del comercio exterior valenciano en el siglo XIV (1351-1378)», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 12, 1999, págs. 207-236; José Hinojosa Montalvo, «Algunos aspectos del comercio valenciano en 1394», *Homenaje al Dr. Juan Reglá Campistol*, Valencia, 1975, vol. I, págs. 125-137; José Hinojosa Montalvo, *Coses vedades, 1404*, Valencia, Anubar, 1972. Para Barcelona y en relación con esta fuente puede verse: Carles Vela i Aulesa, «Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de cosas vedades (1438-1449)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, 2000, págs. 629-648.

<sup>14</sup> ARV, Maestre racional, 1.

<sup>15</sup> José Hinojosa Montalvo, «Aspectos del comercio exterior valenciano», cit., págs. 207-236.

La cifra de asientos que parten del Grao de Valencia con destino a Cartagena es siempre muy baja, con fuertes variaciones anuales y pocos años se supera la decena de embarques, siendo más abundante a partir de 1410. De todos modos tengamos en cuenta que en ocasiones se tratan de asientos en los que el baile general se limitó a autorizar la partida de la embarcación con destino a Cartagena, sin especificar la carga que transportaba, posiblemente porque no había productos vedados.

Tampoco sabemos si estas embarcaciones se detenían en otros cargadores del litoral valenciano, aunque en algún caso, si lo hacían se indicaba. Por ejemplo, alguna nave vasca de las que tenía como destino Cartagena era autorizada a partir a Guardamar, en la desembocadura del Segura, desde donde por tierra, los productos descargados continuarían a Murcia. Lo mismo sucedería con muchos de los artículos cargados en el puerto del Grao de Valencia, cuyo destino indicado era Cartagena, pero que sabemos que luego eran transportados a la ciudad de Murcia. Por ejemplo, el 13 agosto de 1416 Mayr, judío de Murcia embarcó en la barca de Guillem Pascual de Valencia, 50 libras de hilo de cáñamo, seis cofres grandes, doce cofrecitos, dos cajas, dieciséis pares de cardas, veintidós docenas de ronzales de hierro, dos palas, una barra para tinte, para descargarlas en Cartagena y desde aquí llevarlas a Murcia.<sup>16</sup>

Respecto a la tipología de las embarcaciones hay un casi total predominio de los navíos de vela. En concreto la barca (13) y el laúd, con un ballenero y dos naves.

La barca era la embarcación más utilizada en el tráfico marítimo en los puertos valencianos. A principios del siglo XV la barca es un robusto velero de alto borde, que oscilaba entre las 20 y las 100 toneladas, en tanto que el laúd no sobrepasaba las 50 Tm. de arqueo y disponía de tres mástiles y de velas latinas. Se diferencia de la barca por el desarrollo de sus castillos, que hacen de él un navío de alto bordo. Fue la embarcación más utilizada por los marinos de Cartagena en sus relaciones con Valencia. Las naves que documentamos en este comercio de productos prohibidos con Cartagena son vascas y aparecen en el año 1405 y es posible que navegaran en conserva.

Respecto a los patrones de estas embarcaciones no siempre lo indicaba la fuente y, de hecho, hasta 1404 sólo se anotaba el nombre de la persona que sacaba los productos prohibidos hacia Cartagena como destino. La mayoría de los patrones procedían de Valencia, seguidos por los de Cartagena, en tanto que las restantes embarcaciones estaban patroneadas por gentes del reino de Valencia (Denia, Jávea), Murcia, Cataluña (Barcelona, Blanes y Sant Feliu de Guíxols) y algunos marinos vascos, de Guetaria y Portugaleta que en su ruta entre el Mediterráneo y el Atlántico hicieron escala en ambos puertos, Valencia y Cartagena.<sup>17</sup> De Cartagena y Murcia eran: Juan de Sevilla, Felipe Martí, Tomás Alfonso (1407), Sancho Ruiz, patrón de ballenero de Murcia (1411), Jaime de Andilla (1416), García Ruiz, García de Lorca, Juan de Córdoba (1422), García de Malo, García de Cartagena, Ferrando Martínez,

<sup>16</sup> ARV, Bailía, 255, ff. 441 v-442 v.

<sup>17</sup> M<sup>a</sup> Teresa Ferrer i Mallol, «Los vascos en el Mediterráneo medieval: los primeros tiempos», *Itsas Memoria.: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, San Sebastián, 2003, págs. 115-128.

García Mallo, Andreu Roca (1425), Juan de Sanlúcar, Ferrando Ferrando, Gil Rodríguez, patrón de barca de Murcia, Juan Carrión, Juan Felipe (1426), Juan de Castro, patrón de ballenero de Cartagena (1434).

La mayoría de los viajes se realizaron entre los meses de enero y agosto, descendiendo a partir de entonces la frecuencia de los mismos.

Al igual que sucedía con los patronos de las embarcaciones, la mayoría de las personas que embarcaron productos vedados en el Grao de Valencia con destino a Cartagena eran de Valencia, aunque nunca se indica que fueran mercaderes de profesión. Hay que señalar que no siempre se indica el lugar de origen de estas personas, sobre todo en los primeros años de la documentación conservada.

Le siguen los oriundos de Cartagena, cuyos nombres recojo a continuación, con el fin de ampliar nuestro conocimiento del mundo comercial cartagenero bajomedieval: Antonio Guilla, (1393, 1396 1398, 1399 (dos asientos), Pedro de Cartagena (1398), Diego Ferrández (1398, 1401, 1402), Pedro de Cartagena (1398).-Antonio Guilla (1399), Antonio de Cartagena (1399), Isaac de Castro, judío (1410), Pedro González (1416), García Ruiz (1422), García de Lorca (1422), Pedro Lópiz (1425). De ellos el más activo era Diego Ferrández y es interesante señalar la presencia en Valencia de Alfonso de Alcedo, ermitaño de San Ginés de Cartagena, que el 18 julio de 1411 embarcó un cáliz con su patena de plata, que trajo a Valencia para consagrar y ahora regresaba a San Ginés.<sup>18</sup>

Del reino de Valencia documentamos el 22 abril de 1410 a Bernat Perpenyà, menor, de Alicante, embarcó dos arquibancos plegables y un cofre para Cartagena,<sup>19</sup> mientras que Rodrigo de Roca, de Jávea, cargó el 4 octubre 1428 en la barca de Gonzalbo de Santander, de Valencia, 4 quintales de hierro, dos corazas con sus mangas, dos capacetes con sus carrilleras y dos arquibancos para Cartagena.<sup>20</sup>

Del reino de Murcia, aparte del ermitaño de San Ginés y de los judíos que veremos luego, comerciaron con Cartagena desde el Grao valenciano: Domingo Navarro, de Lorca (1412), Francisco Requeni, de Murcia (1416), que se llevaron cajas y cofres, y Juan Alfonso Calant, de Murcia, que en embarcó un arnés de armas de un hombre viejo que trajo desde Nápoles a Valencia y una silla gineta.<sup>21</sup>

Más nutrida fue la presencia de judíos murcianos, cuya presencia en Valencia para adquirir mercancías era habitual.<sup>22</sup> En este caso se trata de David Aser (1402),<sup>23</sup>

<sup>18</sup> ARV, Bailía 248.f.376 v. A. Egea Vivancos, *El monasterio y las ermitas de San Ginés de la Jara*, Cuadernos sobre religiosidad y santuarios murcianos, nº 22. Murcia, 2004.

<sup>19</sup> ARV, Bailía, 247, f. 230 v.

<sup>20</sup> ARV, Bailía, 264, f. 380 r.

<sup>21</sup> ARV, Bailía, 261, f. 151 d.

<sup>22</sup> José Hinojosa Montalvo, «Aspectos del comercio exterior valenciano», cit., págs. 207-236; José Hinojosa Montalvo, «Judíos de la Corona de Castilla en el Reino de Valencia», *Hispania Judaica*, nº 12 (5776/2016), págs. 59-102.

<sup>23</sup> ARV, Maestre racional, 21, f. 29 r. Se llevó a Cartagena un cofre, dos cajas y 4 cofrecitos.

Isaac de Castro, de Cartagena (1410),<sup>24</sup> David (1415),<sup>25</sup> Mayr (1415),<sup>26</sup> Sasón (1415),<sup>27</sup> David Crespo (1428),<sup>28</sup> Isaac Cofen (1432), que embarcaron variadas mercancías.<sup>29</sup>

En cuanto a los italianos eran todos ellos genoveses: Andrea Gentil (1431), que se llevó cobre, como Luis Cigala (1428); Antonio Casanova, (1434), seis jarras y seis escudillas de estaño y Curo Espindola (1434) tres quintales de acero. Todo ello nos indica que la presencia de mercaderes genoveses en el puerto murciano procedentes de Valencia ya era habitual desde los años treinta del siglo XV.

La presencia de pasajeros fue esporádica y tan sólo registro el 20 de febrero de 1434 el embarque en el ballenero de Juan de Castro, de Cartagena, de Amet, moro de Vera, que va a Cartagena a rescatar del cautiverio a un cristiano.<sup>30</sup>

Las mercancías embarcadas con destino a Cartagena desde el Grao valenciano presentan una relativa variedad dentro de lo limitado del concepto de cosas vedadas y pueden agruparse en diversos apartados: alimentos, armas, ganadería y animales, iluminación, materias primas, metales, muebles, música y productos manufacturados, cuyo listado es el siguiente:

- alimentos: arroz y aceite.
- armas: puñal, espadas; espada de una mano, escudito, dardo, lanza, ballesta, hebillas de coraza, pavés, viratón, capacete, capacete con carrilleras, espada, coraza con su manga, coraza, adarga de madera, broquel, medio broquel, medio escudo, antebrazo.
- ganadería y animales: cencerro, cadenas para hurón, cardas, cardas para peinar lana, cencerros, esquilas, cascabeles, tijera de esquilas, ronzales de hierro.
- iluminación: candelabro, candil de hierro.

<sup>24</sup> ARV, Bailía, 247, f. 478 v. El 04-08-1410 cargó en la barca de Tomás Alfonso, de Cartagena, un cofrecito, 8 docenas de cuchillos, media gruesa de cascabeles, ocho pares de cardas y un capacete.

<sup>25</sup> ARV, Bailía, 253, ff. 291 v y 294 r. El 27-08-1415 embarcó a Cartagena en la barca de Guillem Pascual, de Valencia, dos pares de pintas para peinar lana, 10 libras de hilo de cáñamo, doce broqueles, cuatro bacines de latón y tres pesos para pesar florines. El 29 de agosto sacó dos cofres, 24 cofrecitos, dos cajas, dos pares de cardas y 20 libras de hilo de cáñamo.

<sup>26</sup> ARV, Bailía, 253, ff. 292 v y 441. El 13-08-1416 cargó en la barca de Guillem Pascual, de Valencia, 50 libras de hilo de cáñamo, seis cofres grandes, doce cofrecitos, dos cajas, dieciséis pares de cardas, 22 docenas de ronzales de hierro, dos *cavers*, dos palas, una barra para tinte. El 29-08-1415 cargó en esa barca 7 quintales de cobre, a Cartagena-Murcia.

<sup>27</sup> ARV, Bailía, 253, f. 456 v. El 13-08-1415 se llevó en la barca de Guillem Pascual, de Valencia, dos gruesas de hebillas de zapatero, una gruesa y media de anillitos de latón, doce cadenas de hurón, dos pares de cardas, dos cofrecitos, dos cofres, dos cajas pintadas, doce cuchillos, una gruesa cascabeles, tres docenas y media de *espinelles*, 2.050 agujas de coses, 1.500 agujas de cabeza, 8 libras de hilo de cáñamo, cien dedales y veinticuatro tijeritas.

<sup>28</sup> ARV, ARV, Bailía. 264, f. 327 v. El 18-08-1428 cargó en la barca de Gil Rodríguez, de Murcia, un par de cardas.

<sup>29</sup> ARV, Bailía 269, f. 34 r. El 18-02-1432 embarcó en la nave de Babtista Gizbert tres cajas pintadas, tres cofrecitos, dos bacines de latón, 5 libras de hilo de cáñamo, 2.000 agujas de cabeza, una gruesa de cascabeles, ocho docenas dedales.

<sup>30</sup> ARV Bailía 272, f. 60 v.

- materias primas: alquitrán, sebo, pez, cáñamo, estopa.
- metales: hierro, cobre, acero.
- muebles: mesa (de pino), mesa de sastre, cofrecito, cofre, caja, caja pintada, arquibancos plegables, arquibanco largo, cama de tablas, cama con pies, pie de cama, pies de mesa, tabla, tablero, cajita para guardar dinero o joyas, lancero, listón, tablón.
- música: zanfona (en 1412).
- productos manufacturados: astilla de remo, cerrojo con su paño, cuchillo, navaja, caldera, mortero de cobre, caldera de cobre, obra de cáñamo, aguja coser, agujas de cabeza, puerta, hilo de cáñamo, jarcia de cáñamo, listón de pino, lavador de cobre, cuchillo de carnicero, cuchillo de Génova, tijeritas, molino de viento, espuela, *antenolles*, clavo pequeño para la construcción naval, estoperol, remo, alambique, anillita de latón, clavo, cucharita de estaño, alfarería, obleas de hierro, alcorcí, plata obrada, hacha de carnicero, un cáliz con su patena de plata, bacín de latón, peso para pesar florines, martillo, pala, aguamanil, plato de estaño, aportadera, *cavers*, barra para tinte, hebillas de zapatero, *espinella*, dedal, taza de plata.

En total se contabilizan 110 productos prohibidos y variantes de los mismos, muchos de los cuales sólo se exportaron en una ocasión. Otros, en cambio lo hicieron con mayor frecuencia, como los manufacturados, siendo los de mayor demanda los muebles, en particular los cofres y cajas, sin olvidar las armas, cuya artesanía estaba muy desarrollada en Valencia y gozaba de prestigio dada la calidad de sus productos. En el caso de los metales, dado que Valencia carece de minas, se trataba de reexportación.

Alguno de estos productos nos ha dejado más noticias, como es el caso de la alfarería valenciana (Manises y Paterna), que, sin duda, se exportó a Cartagena. Así, el 10 de agosto de 1440 Miguel de Jaén, vecino de Cartagena y patrón de barca, reconoció ante el notario deber a Juan de Jaén, barquero y vecino del Grao de Valencia, 30 libras, de un total de 37 libras por el precio de cierta alfarería y otras mercancías que le entregó en comanda para vender. Se las devolvería en Cartagena en mercancías equivalentes por dicha suma.<sup>31</sup>

## 2. El flete de embarcaciones

Otra fuente de gran importancia para conocer las relaciones entre Valencia y Cartagena son los contratos de fletes insertos en los protocolos notariales. Los archivos valencianos guardan unos ricos fondos de protocolos y, sin embargo, no abundan los contratos de buques con Cartagena. En cualquier caso, los que hemos conseguido después de una intensa prospección nos proporcionan datos muy interesantes que, sin dada, amplían nuestra visión del comercio bajomedieval en Cartagena y Valencia.

<sup>31</sup> ARV, Protocolos de Vicente Zaera, 4391.

La noticia más antigua es el 21 de agosto de 1441, fecha en que Juan de Santander, vecino de Cartagena y patrón de la nave Santa María, atracada en el puerto de Cartagena, la fletó a Clemente Licardi, mercader de Niza residente en Valencia, bien aparejada y con una tripulación de sesenta personas: cuarenta marineros y otras veinte entre pajes y grumetes y patrón. Desde Cartagena iría en el plazo de diez días al puerto de Alicante, donde haría escala diez días, pudiendo cargar el esparto y obra de esparto que quisiera. Luego iría a Ibiza, embarcando la sal que quisiera, yendo, vía de Boc, al puerto de Marsella, con escala de ocho días, y luego a Niza. El regreso sería a Ibiza y Valencia, esperando 6 días a cargar, marchando luego a Tortosa, con escala para cargar de catorce días y partiendo para Niza.<sup>32</sup> Vemos como el nizardo Licardi realiza la operación comercial desde Valencia, convertida en centro de operaciones, aunque las materias primas: cuerdas y sal con destino a Niza se embarcaron en Alicante e Ibiza. En la escala de Valencia no se indica la carga.

Por entonces, el 11 de agosto de 1442, estaba en Valencia Luis de Toledo, mercader de Cartagena, que nombró procurador a Lluís Ballester, corredor de Valencia, para recuperar cualquier deuda pendiente.<sup>33</sup> Otro mercader documentado en la capital del Turia fue Alfonso Mercader, de Cartagena, que había venido en 1499 con un salvoconducto concedido por el rey de Aragón y regresaba a su ciudad con otro guíaje otorgado por el baile general del reino de Valencia.<sup>34</sup>

Ya no he vuelto a encontrar otro contrato hasta el 11 de febrero de 1478, en que Bernat de Lorriaga, de Zumaya, patrón de la nave Santa María, atracada en la playa de Alicante, con micer Daniel de Albertis, mercader genovés, residente en Valencia. La nave llevará una tripulación de cincuenta y cinco hombres y desde Alicante pondrá rumbo a Mazarrón el 18 de febrero y más pronto si Albertis quisiera para cargar 430 cahíces de trigo a medida de Andalucía. En Mazarrón estaría ocho días, salvo domingos, y si estuviera más días le abonaría 6,5 ducados por día, pudiendo cargar más trigo del acordado si quisiera. Luego seguiría hasta la bocana del puerto de Cartagena, donde se uniría en conserva de una carraca, patroneada por Gabriel Damián Cataneo, mercader genovés. Esperaría dicha navegación en conserva durante seis horas, partiendo luego directo a Génova, entregaría el trigo a Odón y Ansaldo Lomelini, hermanos de Antonio Lomeli. En Génova estaría durante quince días y le abonaría el flete de 555 ducados largos. Se autoriza a los marineros de la nave a cargar trigo para Génova, si quisieran. Albertis deja como fiador suyo a Pascual Lomeli, mercader genovés, residente comercialmente en Valencia y se castigaría con 500 florines a la parte que incumpliera el contrato.<sup>35</sup> El documento es de gran interés, ya que por primera vez aparece el puerto de Mazarrón en estos fletes, y es el trigo el protagonista, no el alumbre. Murcia era para los italianos, protagonistas de este

<sup>32</sup> ARV, Protocolos de Vicente Zaera, 2411, ff. 575 v-578 r.

<sup>33</sup> Archivo de Protocolos del Real Colegio de Corpus Christi (APRCCC), Protocolos de Joan Pérez, 22104.

<sup>34</sup> ARV, Bailía, 1150, f. 427 r.

<sup>35</sup> APRCCC, Protocolos de Joan Casanova, 6084.

comercio marítimo en este reino, uno más de los proveedores de materias primas con destino a la metrópoli. La navegación, a partir de Cartagena, sería en conserva, para evitar riesgos.

Los genoveses jugaban ya un papel importante en el comercio cartagenero.<sup>36</sup> Los negocios los acordaban los italianos en Valencia y Cartagena era el puerto de embarque de los productos contratados, en este caso el mercurio. El 2 de julio de 1484, ante el notario valenciano Joan Casanova, Cristóbal de Mesa y Pedro González de Joyero, mercaderes de Almadén, vendieron a Bernardo de Franquis, mercader genovés en Valencia, 200 quintales de mercurio, pesando 120 libras cada quintal, de doce onzas la libra, a medida del quintal de Valencia. La entrega sería a Franquis o su factor en la ciudad de Cartagena en el plazo de dos meses, corriendo los riesgos, portes y el pago de los impuestos los citados vendedores. El precio fue de 13 libras y 15 sueldos por quintal, y la fórmula de pago es muy interesante, al combinar el dinero con la entrega en especie, un reflejo de cierta mentalidad mercantil de la época: 500 libras cuando el mercurio sea entregado. En Cartagena entregaría Franquis lo que fuera necesario para que los vendedores paguen los gastos de transporte e impuestos y el resto lo cobrarían en Valencia en brocados, terciopelos y pastel, y lo que faltara hasta las 500 libras lo haría en Toledo. Lo que sobrepase las 500 libras se abonaría con 24 alnas de brocado carmesí de piel, a 22 libras el alna. Recibirán 130 cargas de pastel de 11 arrobas gruesas; doce paños de Cuenca a 8 libras y 10 sueldos por carga. Si Franquis sólo quisiera dar cien cargas de pastel, los vendedores recibirían terciopelo negro genovés de 60 sueldos el alna. También recibirán 30 alnas de terciopelo carmesí a 8 libras el alna. Y lo que faltara para completar el precio de los 200 quintales lo recibirían en terciopelo negro genovés y una pieza de terciopelo verde, a 65 sueldos el alna.<sup>37</sup>

En los años ochenta del siglo XV la documentación notarial valenciana relativa a Cartagena nos muestra unas directrices muy claras: Valencia es el centro operativo de los contratos llevados a cabo por los mercaderes italianos, con preferencia genoveses, y el transporte corre a cargo de embarcaciones vascas, los principales transportistas peninsulares en aguas del Mediterráneo.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> E. Menera Regueyra, «El puerto y el desarrollo marítimo en los siglos XV y XVI», *Historia de Cartagena*, vol. VI, Murcia, 1986, págs. 207-338.

<sup>37</sup> APRCCC, Protocolos de Joan Casanova, 6091. El alna era una unidad de medida utilizada para medir superficies y, sobre todo, tejidos. Tenía cuatro palmos: 91 cms.

<sup>38</sup> Enrique Cruselles Gómez, «La intensificación de los intercambios bajomedievales y los protocolos notariales valencianos», en *1490: en el umbral de la modernidad. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, Valencia, 1994, T. II, págs. 523-531. José Hinojosa Montalvo, «Apertura y comprensión del Mediterráneo meridional peninsular al espacio europeo», *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 1994, págs. 105-130; José Hinojosa Montalvo, «Valencia, polo de atracción mercantil a fines del Medievo», *Revista de Ciências Históricas*, nº XII, Universidade Portucalense, Porto, 1997, págs. 155-167; José Hinojosa Montalvo, *De Valencia a Flandes. La nave Della fruta*, Valencia, Generalitat Valenciana-Fundació Jaume II el Just, 2007.

Se conservan varios contratos que confirman y amplían las noticias que ya teníamos sobre este tráfico internacional. Así, en junio de 1491 Lope de Zaragoza, vecino de Elgóibar, escribano de la nave Santa María, de Lope Ferrando, de Zumaya, ahora surta en Cartagena, la fletó a micer Jacobo Spanochi y compañía, sienés, factor de los herederos de Ambrosio Spanochi, para cargar 400 sacas de lana, 50 más o menos, en el plazo de veinte días. Desde aquí partiría a Talamó, en Sicilia, dejando antes la mitad de la carga en Porto Pisano. Si quisiera ir a Alicante el patrón tenía la facultad para ello. Precio del flete: un ducado por saca de lana. Estando el Cartagena el patrón se compromete a que, antes de cargar la lana, embarcaría en La Mata la sal del tesorero del rey (Alfonso Sánchez), que iba consignada a Nápoles. Así mismo, fletó a micer Bernardo de Rabasa, mercader florentino, en nombre de micer Nicolò y Francesco del Nero y compañía, florentinos, el embarque en Cartagena de hasta 300 sacas de lana sucia, durante los veinte días que estaría en este puerto, llevando veinticinco sacas libres de flete. La descarga sería en Porto Pisano y el precio del flete: tres cuartos de ducado por saca. A Alfonso Sánchez, tesorero del rey de Aragón, le fletó 200 modios de sal o más, cargados de La Mata con destino a Nápoles, al precio de dos ducados carlinos por modio.<sup>39</sup>

Un nuevo contrato está fechado el 11 de octubre de 1494 y en él Domingo Martínez de Amilibia, dueño y patrón de la nave Santa María la fletó a Jacobo de la Sglesia, mercader lombardo, residente en Valencia, para ir a Cartagena en diez días y cargar 500 sacas de lana, partiendo hacia Savona donde la entregará a quien quiera. Precio del flete: 16 sueldos por quintal de Génova si hiciera escala en Ibiza y 17 sueldos si no la hiciera. Este mercader realizó el 28 de noviembre otro contrato con Juan Ortiz de la Rentería, patrón de la nave *Santa Cruz*, y Juan de Meane, vecinos de Ondárroa, cuyo contenido es idéntico al anterior, aunque en esta ocasión se trató de 700 quintales de lana, a peso de Valencia, los que irían a Savona.<sup>40</sup>

Del 4 de diciembre de este año 1494 se conserva el flete entre Juan López de Nanondo, vecino de Zumaya, señor y patrón de la nave San Antón, surta en Denia, y micer Feducho de la Moroto, por encargo de micer Pablo Rossilany y compañía, mercaderes florentinos. Marcharía a La Mata, Cartagena, Ibiza y a Civitavecchia, donde estará ocho días. Aquí cargaría 1.600 quintales de alumbre al peso de allí, partiendo luego a Barcelona, donde haría escala y descargaría durante tres días, yendo luego a Valencia. Precio del flete: un ducado por cada nueve quintales de alumbre, a abonar cuatro días después de descargar. Por otro documento del 11 de diciembre sabemos que el viaje fue financiado con un préstamo realizado por Bernardo de Franquis y hermanos, mercaderes genoveses en Valencia, adelantando al patrón a través de una letra de cambio la suma de 122 libras, 11 sueldos y 9 dineros.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> ARV, Protocolos de Jaume Salvador, 2007, ff. 358 r-360 r. 26-06-1491.

<sup>40</sup> ARV, Protocolos de Jaume Salvador, 2012, ff. 581 r-582 r y 664 r-665 r. 11-10-1494.

<sup>41</sup> ARV, Protocolos de Jaume Salvador, 2012, ff. 685 r-686 r y 691 v-692 v.

Otro embarque de lana protagonizado por italianos tuvo lugar el 7 de octubre de 1495 en Valencia entre Miguel Martínez de Murubia, vecino de Zumaya y escribano de la nave La Trinidad, patroneada por Domingo de Aresti, vecino de Zumaya, a la sazón en la playa de Alicante, y Alfonso de Valladolid, mercader castellano en Valencia, que la fletaron a micer Feducho de Lamoroto, mercader florentino, residente en Valencia, en nombre de micer Paulo Rosilany y compañía, de Roma. La nave iría desde Alicante a Cartagena a cargar 400 sacas de lana, y si no fuera a Cartagena permanecería en Alicante ocho días hasta tener seguridad de no ir al citado puerto, tiempo en el que podría cargar nueve caballos, seis mulas y todo lo que quisiera, pudiendo hacerlo también en Cartagena. Luego vendría a Valencia, donde esperará cuatro días, cargando 250 sacas de lana y 140 cajas de azúcar. Luego partiría a Publi, y allí, si supiera que Pisa es de los florentinos, iría a Livorno, donde descargaría. En el caso contrario, lo haría en parte en Publi y el resto en Civitavechia. Precio del flete: si la lana se cargaba en Cartagena 510 ducados y si no lo hiciera 400 ducados, pagaderos cuatro días tras la descarga.<sup>42</sup>

Los contratos para la ruta del norte de África vinculados a Cartagena fueron más esporádicos. Tenemos uno del 21 de noviembre de 1495, en el que Perot Celles y Andreu Gallart, marineros residentes en el Grao de Valencia, fletaron a Andreu Castellano, mercader de Valencia, la barca de Perot Celles, de porte de 600 quintales, y el laúd de Andreu Gallart, de 450 quintales, con una tripulación la barca de ocho hombres y el laúd de cinco. Estarían en el Grao el 1 de diciembre cargando lo que quisieran para ir a Cassassa, donde no estarían más de cuarenta días, regresando a Cartagena y descargando, para finalizar el trayecto en Valencia. Precio del flete: 30 ducados, pagaderos en Valencia ocho días tras el regreso.<sup>43</sup>

En 1497 hubo otro embarque de lana en Cartagena el 24 de julio, al fletar Pedro de la Torre, vecino de Zumaya y patrón de la nave Santa Catalina de unas 300 botas de porte, surta en la playa de Alicante, la fleta a Ambrosio de Vergo, mercader. De Alicante iría a Cartagena donde cargaría 600 quintales de lana que llevaría a Niza. El precio del flete era de 15 sueldos por quintal.<sup>44</sup>

Comienzo el siglo XVI y en el primer contrato conservado en Valencia, del 6 de abril de 1501, Juan Martínez de Ireta, vecino de Deba, dueño y patrón de la carabela *San Julián*, surta en el puerto de Denia, la contrató a mosén Alfonso Sánchez, lugarteniente del tesorero del rey, habitante en Valencia. La embarcación vendría a Valencia desde esta fecha hasta el veinte de este mes, estando tres días y cargando 800 quintales de mercancías: melazas y arroces. Iría luego a Mazarrón a cargar 1.000 quintales de alumbre durante ocho días, partiendo luego directa a Flandes. Precio del

<sup>42</sup> ARV, Protocolos de Jaume Salvador, 2011, ff. 867 r-868 r. Pena de 100 ducados a pagar por la parte que incumpla el contrato.

<sup>43</sup> ARV, Protocolos de Jaume Salvador, 2011, ff. 867 r-868 r. Pena de 100 ducados a pagar por la parte que incumpla el contrato.

<sup>44</sup> APRCCC, Protocolos de Joan Casanova, 6094.

flete: por el alumbre un ducado por cada 4 quintales y medio, a peso de Castilla; un ducado por 4 quintales y medio de arroz; y 5 ducados, según era costumbre, por tonelada de melazas, y por el trabajo de la gente de poner en la barca el alumbre le dará una bota de vino y 2 ducados en Alicante, todo ello a pagar en Flandes veinte días tras la llegada. El patrón se comprometió a no cargar mercancías de otro mercader.<sup>45</sup>

De este año se conserva otro flete del 17 de junio, en el que Juan de Utrera, vecino de Sanlúcar de Barrameda, patrón del barco San Cristóbal, varado en el Grao de Valencia, lo fletó a Daniel Berard, mercader de Valencia, para ir a Alicante y cargar lo que se le encargue, lo mismo que haría en Cartagena y Mazarrón, con escala de tres días. De Mazarrón regresaría a cargar a Alicante para descargarlo en Mallorca, en un itinerario circular Valencia-Murcia-Baleares. El precio del flete era de 40 ducados, abonando Berard los derechos de ancoraje, muelle y otros, pagaderos en Mallorca en cuatro días tras la descarga.<sup>46</sup>

Es bien sabido que en la primera década del siglo XVI Cartagena se configuró como base naval en la empresa norteafricana de los Reyes Católicos. Un documento del 3 de febrero de 1503 lo ratifica. Ese día Martín Ochoa de Guilistigui, dueño y patrón de la nave Santa Trinidad, vecino de Ondarribia, atracada en Denia, reconoció deber a Joan de Malea, mercader, y a Joan de Anyo, carpintero, de Valencia, 45 ducados que le dieron para fletar su nave en el viaje a Sicilia y regreso, y que entregaría en Valencia al regreso del viaje. Pero el viaje fue un fracaso, ya que no trajo trigo y regresó vacía, si bien había un acuerdo entre Ochoa y Anyo, ya que Fernando el Católico quería que la nave fuera a Cartagena para la armada que preparaba. Ochoa se comprometió a pagarle la deuda en esta ciudad y de no hacerlo sería en Valencia en la fiesta de san Juan.<sup>47</sup>

Al año siguiente, el 21 de agosto de 1504 Miguel Gual, escribano de la nave la Marretala, varada en la playa del Grao de Valencia, la fletó a Alfonso Sánchez, tesoroero del rey de Aragón, para ir a Cartagena, donde cargaría 250 sacas de lana, de peso de 8 arrobas castellana por cada saca, y las descargaría en Sant Feliu de Guíxols, con escala de un día, para proseguir hasta Collioure. Precio del flete: 50 ducados a pagar en Collioure.<sup>48</sup>

Los marinos vascos fueron los grandes transportistas peninsulares bajomedievales y vuelven a aparecer en relación con Cartagena el 28 de julio de 1506, cuando Lope de la Rentería, vecino de Ondarroa, dueño y patrón de la nave Santa Cruz, ahora en la playa de Valencia, la contrató a Miquel de Arbues y de Calcena, mercader de Valencia, para ir a Nápoles y luego a Palermo, con escala de ocho días, en los que le indicaría en que puerto cargar trigo. Luego vendría a Alicante y Orihuela, con escala de cuatro días, en los que se le indicaría si descargaba en Valencia, Cartagena,

<sup>45</sup> APRCCC, Protocolos de Jaume Salvador, 2019, ff. 264 v-266 r.

<sup>46</sup> APRCCC, Protocolos de Joan Casanova, 6102.

<sup>47</sup> ARV, Protocolos de Jaume Salvador, 2020, ff. 102 r-103 r.

<sup>48</sup> APRCCC, Protocolos de Jeroni Salvador, 26669.

Málaga o el río Guadalquivir (*lo riu de Sevilla*), tanto como pueda entrar aguas adentro (*tant com poré entrar*), o en Lisboa. Precio del flete a pagar: en Valencia medio ducado por salma general, en Cartagena 220 maravedís, en Málaga 240 maravedís, en Sevilla un florín y en Lisboa un ducado por salma, a abonar cuatro días tras la descarga del trigo.<sup>49</sup> Es un buen ejemplo de la modalidad de flete discriminativo, en este caso en función del lugar de descarga.

El interés de los genoveses por el alumbre de Mazarrón era evidente y así lo confirman los contratos firmados en Valencia. El 19 de febrero de 1507 Pedro de Ibarra, vecino de Bilbao y patrón de la nave Santa María, varada en la playa de Valencia, la fletó a Pietro Canacia, mercader genovés, residente en Valencia, para ir desde Valencia a Alicante, donde estaría quince días, partiendo luego a Mazarrón para cargar alumbre. La escala sería de cinco días, cargando 700 quintales de alumbre y más si pudiera partiendo a Flandes, donde descargaría el alumbre a quien se le indicara. Precio del flete: 4 coronas y medio por cada tonelada, que era de 22,5 quintales.<sup>50</sup> Una vez más. Flandes como punto de destino de este alumbre.

También en este comercio participaron mercaderes valencianos, como vemos en el flete hecho en Valencia el 21 de octubre de 1507, entre Domingo de Colongar, de Hondarribia, patrón de la nave Santa Ana, atracada en el puerto de Alicante, de unos 130 toneles, y Jeroni Torres y Baltasar Forés, mercaderes de Valencia, comprometándose a cargar 620 quintales de pasa en esta ciudad. Luego irá a Mazarrón, donde embarcará 1.478 quintales de alumbre, estando en ambos puertos un total de veintidós días, partiendo sin escalas a Ruán. Precio del flete: un ducado por 4 quintales de pasa y un ducado por tonelada de alumbre, contando cada tonelada 22 quintales de Castilla. Vemos como en este caso la tonelada es valorada en medio quintal menos que en el contrato anterior de febrero.<sup>51</sup>

### 3. El comercio de importación desde Cartagena a Valencia

No hay ninguna duda que a finales del siglo XIV y, sobre todo, en el XV, hubo un comercio de importación desde Cartagena a Valencia, aunque caracterizado por su irregularidad. La falta de noticias y su dispersión cronológica son dos notas características, siempre visto desde la perspectiva de Valencia.

A veces se trata de importaciones de productos adquiridos en Cartagena fruto de la venta de las capturas hechas por piratas y corsarios. Tenemos el ejemplo del salvoconducto otorgado por Joan Mercader, baile general del reino de Valencia, concedido el 14 de junio de 1436 a Alfonso de Vilafranca, de Orihuela, para que pueda ir a Valencia con un ballenero y con los 32 moros, 300 cahíces de trigo y la manteca

<sup>49</sup> ARV, Protocolos de Jaume Salvador, 2022, ff. 374 r-376r.

<sup>50</sup> APRCCC, Protocolos de Joan Casanova, 6108.

<sup>51</sup> APRCCC, Protocolos de Joan Casanova, 6107.

y el aceite que ha comprado en Cartagena, fruto de una captura hecha en los mares de Vera, para venderlo en subasta.<sup>52</sup>

Las noticias seriadas más antiguas para este tipo de comercio de importación son del año 1459, aunque la fuente, el peaje de mar, se interrumpe en el mes de junio. Vemos que el 15 de enero llegó al Grao de Valencia el laúd de Juan Garonsales, de Cartagena, trayendo pescado salado; el 23 de febrero viene la góndola de Juancho de Orío con atún, higos y trigo.<sup>53</sup>

Para garantizar la seguridad en el trayecto hasta Valencia y la descarga de las mercancías, en ocasiones el baile general del reino facilitaba un guiaje o salvoconducto, como hizo el 13 de noviembre de 1484 con Juan Brull, mercader de Cartagena.<sup>54</sup>

Las cifras dadas por J. Guiral-Hazdzhossif en su estudio sobre el puerto de Valencia y los registros de peaje son de ocho navíos llegados al Grao desde Cartagena en 1488 (de Cádiz 7, igual que de Génova) y 1494, mientras que no se indican datos en 1491.<sup>55</sup> Ejemplos de este tráfico de finales de siglo es la llegada a Valencia el 16 de febrero de 1497 de Juan Brotón, que trajo sosa desde Cartagena y desde Alicante barriles de vino.<sup>56</sup> Esta escala en Alicante no era infrecuente, ya que se trataba de una navegación de cabotaje. Por su parte el laúd de Andreu Gallart, de Cartagena trajo el 8 de septiembre de 1498 barras de plomo y aceite para varios mercaderes valencianos.<sup>57</sup> En agosto de 1498 Juan Brotón volvió a Valencia con sosa, almagre y plomo.<sup>58</sup>

Esta importación desde Cartagena de materias primas prosiguió en la primera década del siglo XVI. Así, el 11 de julio de 1502 la nave de Juan de Pravia, procedente de La Coruña, Cádiz y Cartagena descargó en el Grao cueros de ternero, plomo, mercería, hoja estañada, etc., si bien no se especifica dónde fueron cargados cada uno de estos productos.

Emilia Salvador en su estudio sobre el comercio de importación en el siglo XVI, no recogió el viaje anterior y señaló que en 1503 llegó a Valencia una embarcación de Cartagena y una de Mazarrón; en 1507 dos de Cartagena y cuatro de Mazarrón; en 1509 cinco de Cartagena y cuatro de Mazarrón, y en 1510 cuatro de Cartagena y dos de Mazarrón.<sup>59</sup>

---

<sup>52</sup> ARV, Bailía, 1148, fol. 254 r-v. Roser Salicrú i Lluch, *Documents per a la Historia de Granada del regnat d'Alfons el Magnànim (1416-1458)*, Barcelona, Institució Milà i Fontanals, 1999, doc. 297, págs. 355-356.

<sup>53</sup> ARV, Maestre racional, 11941, ff. 18 r y 53 r.

<sup>54</sup> ARV, Bailía, 1157, f. 747 r.

<sup>55</sup> Jacqueline Guiral-Hazdzhossif, *Valencia, puerto Mediterráneo del siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989, pág. 35.

<sup>56</sup> ARV, Maestre racional, 11944, f. 30 v.

<sup>57</sup> ARV, Maestre racional, 11955, f. 28 r.

<sup>58</sup> ARV, Maestre racional, 11945, f. 19 r.

<sup>59</sup> Emilia Salvador, *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Valencia, 1978, pág. 158.

Las cifras que hemos manejado ofrecen algunas modificaciones. Por ejemplo, en el año 1503 he contabilizado cinco viajes los llegados al Grao de Valencia: el 25 de febrero llegó el laúd de Miquel Navarro, de Barcelona y Cartagena. Trajo pastel, incienso, azafrán, roldón, nueces, una caja de libros para Juan Trinxer, cajas de vidrio; el 12 de junio vino la nave de Rodrigo Sanchis desde Cartagena con antenas para las galeras y canela y para Agostino de Pontenegro las polseras de un retablo y un barrilito de azufre; el 18 de julio el barco de Pedro de la Puebla, procedente de Málaga, Cartagena y Gandía descargó trigo; el 18 de septiembre arribó el barco de Ferrando Morales de Jerez, el Puerto de Santa María y Cartagena con sardina blanca, y el 20 de noviembre la carabela de Ruiz Ferrando de La Puebla y Cartagena, que descargó sardina arenada.<sup>60</sup> El problema es siempre saber lo que se cargó en cada escala.

En abril de 1506 vino al Grao la barca de Gonzalbo Rodríguez de Sevilla y Cartagena, regresando a poniente, tras descargar pescado, en tanto que el 28 abril la barca de Gabriel Silla, de Cartagena, trajo pastel y astillas de remos.<sup>61</sup>

En el año Cartagena, descargando miel, almagre, hilo de cáñamo, hilo *tenit*, papel fino, guisantes, pieles de corderina y *taulettes gamelots*. Por su parte, el 22 abril lo hizo la nave de Pere Cerdá, desde Cádiz y Cartagena, con merluza, sardina, muelas de barbero y cueros de buey, y el 2 agosto vino galeaza de Martín de Osme, desde Cartagena con trigo, dátiles, hilo de Niza, papel fino, productos en parte cargados en anteriores escalas.<sup>62</sup> Ya en septiembre de 1508 atracó en el Grao el laúd de Benito Caveri, de Cartagena con jarras de aceite, alumbre y pasa.<sup>63</sup>

Resumiendo, podemos afirmar que Cartagena enviaba a Valencia pescado salado, atún, higos y trigo, sosa, barras de plomo, aceite, almagre, alumbre y pasa. Estos son productos llegados en envíos directos. A ellos habría que añadir los arribados en embarcaciones que habían hecho escalas anteriores en otros puertos, lo que hace imposible distinguir su procedencia concreta, ya que no se especifica.

En definitiva, con el presente trabajo hemos pretendido ampliar nuestros conocimientos sobre la actividad portuaria de Cartagena, hasta ahora conocida de manera insuficiente, desde el observatorio valenciano. Las fuentes utilizadas, los libros de cosas vedadas, el peaje de mar y los protocolos notariales muestran perspectivas diferentes pero coincidiendo con lo que ya sabíamos: debilidad, que no inexistencia, del tráfico marítimo a finales del siglo XIV y primeras décadas del XV, sobre todo de cabotaje, que se va incrementando conforme avanza la centuria, para mostrarnos en las décadas finales del siglo una Cartagena cuyo puerto se inserta plenamente en los circuitos mercantiles internacionales, en los que la lana, el alumbre y el trigo fueron

<sup>60</sup> ARV, Maestre racional, 10915, ff. 238 r, 261 r, 268 r y 414 r.

<sup>61</sup> ARV, Maestre racional, 10916, ff. 181 v-182 r y 197.

<sup>62</sup> ARV, Maestre racional, 10917, ff. 236 r y 370 r.

<sup>63</sup> ARV, Maestre racional, 10918.

los principales objetos de demanda. No en vano el periodo entre 1480 y 1640 ha sido calificado como el siglo de Oro en Cartagena.<sup>64</sup> Son unas relaciones que tienen a Valencia como centro operativo y de contratación, y en los marinos valencianos y cartageneros (a finales del siglo XIV y primeras décadas del XV) y a los vascos (desde mediados de la centuria), junto con los genoveses, sus protagonistas destacados.

---

<sup>64</sup> Vicente Montojo Montojo, *El siglo de Oro en Cartagena (1480-1640)*, Cartagena, 1993.