

CARTAGENA Y SU TÉRMINO: DE LA EDAD MEDIA AL SIGLO XIX

ÁNGEL LUIS MOLINA MOLINA

1. EL TÉRMINO CONCEJIL DE CARTAGENA Y LOS ELEMENTOS NATURALES QUE LO ESTRUCTURAN: EL RELIEVE, EL AGUA Y LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

La política castellana en los siglos XII y XIII promovió la creación de poderosos concejos con amplios alfores, con el doble objetivo de llevar a cabo su repoblación y, al mismo tiempo, proporcionar la necesaria seguridad a su territorio y medio de obtener producción suficiente para su abastecimiento. En el siglo XIII, tras la conquista, no se introducen modificaciones en los límites de estos términos porque prospera la idea de continuidad, de respetar lo que el tiempo y la tradición habían consolidado como más eficaces.

Cartagena pudo contar con un amplio término concejil, el mismo que había tenido bajo la dominación musulmana. Aunque en el fuero otorgado por Fernando III se reconocían sus derechos —«*Et todos los terminos que son de Cartagena et deuen seer, que no los de el señor a otra parte, mas sean para los pobladores. Et montes et aguas, yerbas et caças et pesquerias, las que son del termino de Cartagena que las ayan los vezinos de Cartagena francas e quitas con entradas et con salidas, et de lo que pescaren o caçaren que no den derecho ninguno en Cartagena fuera de las albuferas del señor, que son uedadas*»¹—, sería en 1254 cuando Alfonso X en su visita al reino de Murcia concedería a Cartagena, mediante privilegio rodado de 4 de septiembre, su término concejil. El texto del privilegio alfonsí dice: «...*a todos los caballeros e a todos los omes bonos et a todos los pobladores cristianos del concexo de Cartagena,...que ayan por sus terminos aquellas aldeas et aquellos arrabales que son en el Campo de Cartagena asy como parte del puerto de la mar de Val de Cuma, que viene por tierra que es de parte algaruín et el alcaria de Alhorra, que viene a aquella tierra fasta el Albuxon, et el Albuxon parte el termino entre Murcia et Cartagena, et que por termino el Albuxon de Cartagena bien e complidamente desde estos logares sobredichos fasta el Albufera...*»².

1 Fuero otorgado a Cartagena por Fernando III (16 de enero de 1246), A.M.C., Armº 1, Cajón 1, Nº 1.

2 Juan TORRES FONTES: *Fueros y privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*, (CODOM, III), Murcia, 1973, doc. XX, pp. 30-31.

El único topónimo problemático para su identificación es el de *Val de Cuma*, que Torres Fontes sitúa en lugar cercano a la línea que separa los términos actuales de Cartagena y Mazarrón, o sea el lugar que corresponde a la rambla de Bocaoria, en la línea occidental del término, lo que se confirma por dos documentos originales posteriores, 1499 y 1532, ambos referentes al pleito sostenido entre Murcia y Cartagena por la jurisdicción de Campo Nubla. El primero de ellos, la sentencia dada por el bachiller Luis Pérez de Palencia el 13 de enero de 1499, al delimitar Campo Nubla hace la siguiente descripción: «*Asy como va por do dizen el Albuxon, et de ally por su derecha a do dizen el villar del Alhorra, et de ally por cumbres de la sierra de Moratalla, et de ally continuando por la cumbres de la sierra fasta la Cabeza de Tallante, et de ally a un mojon que esta en una cabeza en la via de los Xarales del Queseadero et de un Rincón del Pozo de Sumiedo et el Portichuelo del camino de Azoya et de la Fuente de la Figuera, et de ally siguiendo continuando derechamente a la sierra que parte el Garui, que es en el puntar de las Peñas Blancas, et de ally siguiendo fasta la salida de val de Acuña, que es un valle que viene de las lomas del Corralero a dar en el puerto del Azoya, et de ally a la Ylla Plana, que era a la boca del val del Antisco, et de ally por el val del Lentisco adelante fasta el val de la Puerca, et de ally al Pozo Andreo a un mojon çerca, et de ally siguiendo fasta los mojones de la Fuente del Alamo, donde todas tres çibdades Lorca, Murcia et Cartagena dezian ellos partir*»³. Estos datos nos permiten conocer con cierta seguridad los límites que se mantenían en la comarca de Campo Nubla en el siglo XIII, pues una serie de topónimos: Albujón, Aljorra, sierra de Moratalla, Tallante, Los Jarales, Peñas Blancas, rambla de Valdelentisco, puerto de Azohía, Isla Plana y Fuente Álamo, están perfectamente localizados. Por otra parte, el segundo documento, la sentencia del pleito sobre la jurisdicción de Campo Nubla, favorable a Cartagena, dada en 1532, delimita con precisión sus límites con Lorca, que se corresponden, sin duda a los existentes en el siglo XIII: «*... se avia declarado que las dichas çibdades de Cartagena y Lorca començavan a partir et partian terminos en el agua de la mar çerca de Illa Plana en derecho del cabeço del Cordon, et del dicho cabeço yvan partiendo terminos en otro mojon que estava çerca de una alverca que era mojon antiguo, et de ally siguiendo yva partiendo terminos al puerto que estava encima de la Fuente el Alamo, en la qual dicha Fuente el Alamo partian terminos de las dichas çibdades de Murcia, Lorca et Cartagena*». Por otra parte, la rambla del Albujón hasta el Mar Menor separaba los términos de Murcia y Cartagena⁴.

En el término concejil hay que diferenciar dos conceptos. Uno es el referente a su extensión territorial, que es aquel sobre el que se extiende la jurisdicción concejil, pero ello no impide que dentro del término puedan existir jurisdicciones extrañas como la de San Ginés de la Jara, perteneciente a la Iglesia, y la propiedad del Mar Menor, posesión de don Manuel, hermano del monarca. Y el otro es en cuanto a su señorío fuera de su término

3 Véase J. TORRES FONTES y A. L. MOLINA MOLINA: «El Sureste hispánico en la Baja Edad Media. Incorporación de Cartagena a la Corona de Castilla», en *Historia de Cartagena* (dirigida por Jukio Más), Ediciones Mediterráneo, Murcia, 1986, vol. VI, p. 54.

4 J. TORRES FONTES: «El concejo de Cartagena en el siglo XIII», en *Documentos de Sancho IV*, (CODOM, IV), pp. XXXVI-XXXVII. Para el estudio del término concejil de Cartagena es interesante la consulta del trabajo de M^a de los Llanos MARTÍNEZ CARRILLO: «Población y termino de Cartagena en la Baja Edad Media», en *I Concurso de Historia de Cartagena «Federico Casal»*, Ayuntamiento de Cartagena, 1986, pp. 143-206.

concejal y jurisdicción, que se extiende a un donadío en la huerta y propiedades en el campo de Murcia⁵. El último documento alfonsí referente a Cartagena es un privilegio rodado, fechado el 25 de junio de 1272, en el que junto a otras concesiones de tipo económico y para atraer nuevos pobladores, crea una dehesa concejil dentro de la jurisdicción territorial cartagenera. La creación de la dehesa supone, ante todo, fundamentar su necesidad y obtener la consiguiente autorización para reservar parte de su termino en beneficio del común ciudadano, de sus vecinos, pero también el que la explotación del terreno acotado produce un beneficio agrícola, forestal, cinegético o ganadero, que queda exclusivamente reservado para los vecinos de Cartagena. Significa, además, un obstáculo legal a la presencia de personas extrañas, la posibilidad de crear un nuevo impuesto en beneficio del concejo por el uso y aprovechamiento del coto, o percibir multas en que incurrieran aquellos que indebidamente irrumpieran en la dehesa, lo cual ocurre generalmente con el ganado trashumante que acude en los meses propicios a las tierras cuyos pastos y clima permiten la estancia invernal de sus rebaños. La delimitación de la dehesa concejil realizada por Alfonso el Sabio se expresa de la siguiente forma: «*Mandamos que aya defesa asi como vierten las aguas contra Cartagena aderredor, por estos lugares: desde el Poyo de Domingo Almançora fasta el Poyo Ruuio, et del Poyo Ruuio fasta el alcaria de Pedro Ramirez, et desde esta alcaria fasta la Fuente Santa por la sierra, et de la Fuente Santa fasta la mar et despues, como toma del Poyo de Domingo Almançora fasya la alcaria de Ferrer Çerdan, et deste alcaria fastal Poyo que fue de Velas, et deste Poyo fasta la alcaria que es del Electo, et deste alcaria fasta la alcaria que fue de Guillen Armengol, et deste alcaria fasta la alcaria de Aben Apilla, et deste alcaria fastal Poyo de Roldan, et deste Poyo fasta la mar*». De los topónimos citados en el privilegio de 1272 sólo los dos últimos son plenamente reconocibles: la alquería de Aben Apilla, que debe situarse en algún lugar del recorrido de la actual rambla de Benipila, que termina en la Algameca Chica, y el Poyo de Roldán, que aún hoy conserva su nombre. Lo que, en cierta manera, si puede precisarse es que la dehesa adoptaba una forma triangular, en la que el Poyo de Domingo Almançora constituía su vértice tierra adentro, en tanto que los otros dos quedaban en el litoral, con Cartagena entre ellos⁶.

Como vemos, el término municipal de Cartagena en la Edad Media comprendía los actuales de Cartagena y La Unión, más parte de los de Mazarrón, Fuente Álamo y Los Alcázares, más de 700 Km².

El relieve. El relieve de la comarca presenta tres sectores bien diferenciados. El pie de monte de la vertiente meridional de la sierra de Carrascoy, formado por una zona de relieves con altitud superior a los 200 metros en la que los estratos inclinados al pie de las sierras han originado un paisaje en cuestras y glaciares de erosión. Esta unidad sólo afecta al norte del actual municipio de Fuente Álamo, pues más al noreste este paisaje se extiende por pedanías del término municipal de Murcia. La segunda unidad topográfica es la lla-

5 J. TORRES FONTES: «El término...», p. XXXIX. En 1283, Alfonso X anuló la propiedad del Mar Menor a su hermano don Manuel, por su deslealtad. Anteriormente, en 1266, concede al concejo de Cartagena la Alquería de Melaztay, que pasará un año después a «*don Halife, fijo del rey Abenhut*», pero en compensación le donará la Alquería de Alguazas (véase J. TORRES FONTES: «La alquería de Melaztay», en *Murgetana*, 13 (1960), pp. 85-95).

6 J. TORRES FONTES y A. L. MOLINA: «El Sureste hispánico...», pp. 55-58.

nura del Campo de Cartagena, enmarcada por la cadena montañosa prelitoral al norte y las cadenas costeras al sur, que desciende casi imperceptiblemente hacia el Mar Menor. Y, por último, la cordillera costera que es la continuación más meridional de la unidad bética de la sierra de la Almenara. Entre Cabo Tiñoso y la ciudad de Cartagena se extiende la sierra de la Muela (545 m.). El puerto de Cartagena está flanqueado por los cabezos de Galeras y San Julián, pertenecientes a las sierras de Pelayo y Gorda, respectivamente. Una derivación, al sur de la rambla de Escombreras, forma la sierra de la Fausilla. Más al este la alineación culmina en el cerro de Santo Spiritu, para descender y acabar sumergida en el mar a la altura de Cabo de Paños. La estructura de esta cordillera es compleja. Está muy afectada por fallas y cabalgamientos, configurando una costa muy irregular de múltiples escotaduras, cabos y puntas que se adentran en el Mediterráneo. Por otra parte, el Mar Menor es una albufera —con una superficie aproximada de 150 km², una anchura máxima de 10 kms. y una longitud de 22 kms.—. Su profundidad es escasa, alcanzándose el máximo (6'7 m.) entre las islas Mayor y Perdiguera, ambas islas son de origen volcánico así como las del Ciervo, Redondella y del Sujeto. La Manga, que separa el Mar Menor del Mediterráneo, es una restinga arenosa construida por el impulso del oleaje y los aportes de las corrientes, sobre un umbral miocénico de litología diversa, disimulado bajo el aspecto superficial arenoso⁷. En cuanto a los sectores más próximos al Mar Menor, la intensa transformación recreativo-turística de las últimas décadas, los ha modificado intensamente y hace difícil imaginarlos en su estado natural. En el siglo XIII el aspecto de la albufera sería parecido al actual, si bien rodeada de una amplia franja de almarjales semipantanosos e inundables que retrasarían su colonización. Estos almarjales de desecación constituyeron niveles de base locales, mientras las ramblas alcanzaban la laguna de forma natural, puesto que sus cauces no habían sido alterados todavía intensamente para el aprovechamiento de las aguas de escorrentía. Los almarjales fueron progresivamente desecados por el hombre y eran explotados sus cañares para la elaboración de sosa⁸.

El agua. Este territorio ofrece una gran pobreza hidrográfica de superficie relacionada con la escasa elevación de sus relieves, la extrema aridez del clima y la ausencia de cursos de agua alógenos. Por ello, la red se reduce a unas cuantas ramblas, normalmente secas, salvo en los escasos días de lluvia, que desembocan directamente al Mediterráneo o al Mar Menor. La existencia de capas acuíferas hay que relacionarla con el proceso de sedimentación durante el Terciario y el Cuaternario, que adquiere matices diferentes según la disposición del basamento bético. El sector más favorecido es el oriental, donde los materiales carbonatados y detríticos tienen gran desarrollo. En el correspondiente a la cuenca de Torre Pacheco la capa de calizas es mucho más delgada y en retazos, mientras el sector de Fuente Álamo carece de capas acuíferas profundas, contando tan sólo con la delgada capa freática del Cuaternario. Esta diversidad en las posibilidades del regadío creó variedad en el paisaje agrario y tipo de poblamiento tradicionales⁹.

7 José Luis GONZÁLEZ ORTIZ: «Cartagena-Mar Menor», en *Atlas global de la Región de Murcia*, (Coordinado por Asunción Romero Díaz), La Verdad-CMM S.A., Murcia, 2007, pp. 80-81.

8 Ángel Luis MOLINA MOLINA: *El campo de Murcia en el siglo XV*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1989, p. 50.

9 J. L. GONZÁLEZ ORTIZ: *ob. cit.*, p. 482.

Las vías de comunicación. Las rutas alimentan a las ciudades y las explican, o por lo menos explican sus funciones, su cometido y sus mecanismos básicos; las ciudades, afirma Braudel, se nutren de movimientos; la razón de ser que las distingue de las aldeas es su mercado, del que al aldea carece¹⁰. Toda ciudad es siempre parte de un todo en el que hay que incluir las villas y lugares más inmediatos, así como las ciudades más lejanas y los caminos que le conducen hacia todos ellos. En definitiva, según Braudel, las ciudades y las rutas son dos aspectos de una misma realidad.

Desde la ciudad de Cartagena parten dos grandes ejes de comunicación, el primero la comunica con Murcia y el camino castellano, atravesando gran parte de la región; el segundo eje la pone en relación con Alicante y todo el litoral mediterráneo en dirección norte, y en sentido sur con Almería y el resto de las ciudades de la costa andaluza mediterránea. Por otra parte, otro camino que se dirige hacia Alhama, la pone en relación con Lorca y Granada. Asimismo, una completa red comarcal la une con los municipios vecinos y con el resto de la región. Por último, una completa red de caminos locales la enlaza con los lugares de su jurisdicción.

Sin duda, el más transitado es el camino Cartagena-Murcia, no olvidemos que en la Edad Media el puerto de Cartagena era la única salida de Castilla al Mediterráneo, con un recorrido en torno a 50 kilómetros, llano en sus dos terceras partes, pero en el tramo final ha de salvar el obstáculo que representa atravesar el Puerto de la Cadena, de unos 340 metros de altitud, situado en una zona montañosa que separa el Campo de Cartagena de las depresión prelitoral murciana. Una vez salvado este escollo se atravesaba por el Palmar y Aljucer para llegar finalmente a Murcia cruzando el puente sobre el río Segura. Durante la Edad Media y parte de la Moderna el paso del puerto que atravesaba la Sierra de Carrascos era un camino difícil y extremadamente penoso, por tener que salvar grandes desniveles en breve trecho, lo que suponía cuestras interminables. Los viandantes, acémilas y caballos lo atravesaban con relativa facilidad, pero al aumentar el comercio a partir del siglo XV, hubo que recurrir a la utilización de carretas, y para este medio de transporte el Puerto de la Cadena resultaba una barrera de difícil acceso, tanto por la estrechez del camino como por su elevada pendiente, a lo que se añadía, cuando se producían lluvias, la fuerza devastadora de las aguas torrenciales que ocasionaban inundaciones, que cortaban las comunicaciones. En 1432 se realizaron obras para acondicionar el paso del puerto a la circulación de carretas, obras que serían costeadas por los concejos de Cartagena y Murcia y por los comerciantes genoveses, que eran los principales usuarios, las obras comenzaron en abril y se concluyeron a lo largo del verano¹¹. Nuevamente en 1480 el concejo murciano se propone realizar algunas reformas en el camino, a fin de allanar los obstáculos y adecuarlo a las nuevas necesidades del tráfico entre ambas ciudades. Ante la imposibilidad de acometer de forma directa las obras por dificultades económicas, el con-

10 F. BRAUDEL: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Fondo de Cultura Económica, México, 1953, vol. I, p. 279.

11 Véanse M^a Llanos MARTÍNEZ CARRILLO: «La comunicación Cartagena-Murcia en la primera mitad del siglo XV», en *Nuestra Tierra*, CAAM-Ayuntamiento de Cartagena, Cartagena, 1987, pp. 153-154; A. L. MOLINA MOLINA y A. SELVA INIESTA: «Los caminos murcianos en los siglos XIII-XVI», en *Caminos de la Región de Murcia*, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Murcia, 1989, pp. 170-171.

cejo recurrió a autorizar, mediante contrato y condiciones concretas, a que un particular las llevara a cabo, cediéndole en compensación el cobro de los derechos de peaje durante un periodo de cinco años. El maestre Alonso de Sevilla, que se titulaba maestro albañil y de calzadas, se comprometía a allanar el camino, arreglarlo, construirlo de nuevo cuando fuera posible por lugares de mejor paso; hacer desaparecer o disminuir los «reventones» o cuestas de subida dificultosa; suprimir, destruir o quebrar los cantos existentes en los tramos más angostos, o si era posible, añadir otros y empedrar así la calzada, aunque no podría emplear betún asfáltico, sino cal y arena, evitando con ello a las carretas *«los saltos e recibir daño»*; enderezarlo, quitando las revueltas que se pudieran; evitar los encharcamientos y pasos de agua, o hacer obra para procurar su salida, sin que hiciera daño en la calzada, etc. El acuerdo se firmó el 8 de febrero y las obras debían estar concluidas antes de Pascua Florida; el costo de ejecución debió ser muy elevado, pues sabemos que ellas trabajaron 39 maestros y 178 peones¹².

A partir del siglo XVI se intensifica el tráfico desde la corte al puerto de Cartagena, como consecuencia no sólo del comercio sino de la política exterior de la monarquía y su presencia, tanto en Italia como en el norte de África. En la época de Carlos III se mejoraría enormemente el camino, sobre todo el Puerto de la Cadena, que por fin, abandonaría su paso por el fondo del barranco, para tener un camino moderno y adecuado a la importancia de las ciudades que comunicaba. Un noble inglés, Henry Swinburne, que realiza el trayecto de Murcia a Cartagena el 15 de diciembre de 1775, nos aporta el siguiente testimonio: *«Desde Murcia nos dirigimos directamente a través del valle hacia la cadena de montañas al sur de la ciudad, y por todo el camino encontramos el áspero lecho de un torrente. Imposible imaginar algo más horrible. A cada lado las montañas que bordeamos eran altas paredes desnudas y arcillosas, lo que resultaba muy desagradable. Tan pronto como remontamos esa vaguada y coronamos el alto macizo gredoso, apareció ante nosotros una extensa llanura...»*. Unos años después, otro viajero inglés, Joseph Townsend, realiza el viaje desde Cartagena a Murcia el 15 de mayo de 1787, la narración no puede ser más expresiva de que las cosas han cambiado. Sale de Cartagena a las 7 de la mañana en un calesín, a mediodía llega a comer a la venta de El Jimenado y después *«...subimos por un hermoso camino nuevo en medio de las montañas...»*¹³.

2. INTRODUCCIÓN A LA HISTORIA DE CARTAGENA

Cartagena ofrece una problemática arqueológica difícil de solventar, consecuencia de una ocupación urbana ininterrumpida durante siglos sobre un mismo territorio, lo cual, a pesar de los importantes logros de las últimas décadas, ha venido entorpeciendo la investigación arqueológica de su subsuelo que se ha realizado de forma puntual en solares dispersos por el espacio urbano, lo que complica el trabajo de interpretación y asociación de los restos descubiertos. A pesar de todo, en los últimos años se han ido conociendo

12 J. TORRES FONTES: *Estampas de la vida en Murcia en la época de los Reyes Católicos*, (2ª edic.), Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1984, pp. 153-154.

13 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*, Asamblea Regional de Murcia-Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1996, vol. II, pp. 489 y 558.

dentro del perímetro urbano una serie de materiales arqueológicos aislados que, aunque de momento no pueden asociarse a elementos constructivos, sí nos confirman la existencia de un asentamiento anterior a la fundación púnica¹⁴. En distintos lugares de la ciudad —al pie del cerro de la Concepción, ladera del de San José, Molinete— han aparecido restos de cerámica de importación e ibérica, datables entre los siglos IV y II a. C., lo que nos hace pensar en el creciente protagonismo que de manera gradual fue asumiendo Cartagena en el área del Sureste peninsular.

Los Bárquidas y la fundación de Kart-Hadast. Las razones de la intervención de Cartago en la Península, según la tesis tradicional, se interpretan como la solución más conveniente que adopta Cartago para recuperar su prestigio y solventar la crítica situación financiera por la que atravesaba a mediados del siglo III a. C., tras el fracaso de su enfrentamiento con Roma en la primera Guerra Púnica, y el consiguiente pago de grandes tributos de guerra impuestos por Roma. La conquista de parte del territorio peninsular ofreció a Amílcar y a sus sucesores la posibilidad de desplegar y experimentar políticamente muchas de las ideas y fórmulas de las corrientes helenísticas que, en las estrechas relaciones mantenidas con el Egipto de los Ptolomeo y con la Magna Grecia, habían impregnado a la sociedad cartaginesa.

El interés de los dirigentes cartagineses por el control político-militar estable del territorio del sur peninsular se orientó desde el planteamiento estrictamente urbano y en el que la potenciación de antiguos centros como los de Carmo (Carmona), Carteya (Algeciras), Hispalis (Sevilla), y la fundación de otros nuevos como Akra Leuké (Alicante?), o la misma Qart-Hadat (Cartagena) constituyeron el principal soporte de esa política practicada a la manera de los monarcas helenísticos. De esta manera la fundación de Cartagena por Asdrúbal (h. 227 a. C.), llegó a suponer la introducción por vez primera en el sureste del verdadero concepto de ciudad; entendida como aglomeración con un ordenamiento político y una auténtica proyección urbanística. El espacio natural elegido para la ubicación de la ciudad, situada estratégicamente en las proximidades de las explotaciones mineras, sobre las que podía mantener un dominio directo y estable, resultaba enormemente atractivo pero, según la imagen que poseemos de su antigua topografía responde, fundamentalmente, a los rasgos característicos que definen el modelo ideal de paisaje urbano de los establecimientos púnicos.

La ciudad se levanta en una colina bien protegida por sus propias defensas naturales. Primero, por el cinturón de colinas que delimitaba casi todo su perímetro y, luego, por las aguas del mar que rodeaban esta península por el sur y el oeste, y las del estero o almarjal por el norte, con lo que únicamente quedaba como punto más vulnerable y desguarnecido de esas defensas naturales un estrecho istmo hacia el este, que servía de acceso a la ciudad y que al norte y al sur se encontraba flanqueado por dos colinas: la de Aletes (San José) y la de Hefesto (Despeñaperros), respectivamente.

¹⁴ Véase Miguel MARTÍN CAMINO: «Del final de la Edad del Bronce al mundo bizantino», en *Manual de Historia de Cartagena* (Coord. por C. Tornel Cobacho), Ayuntamiento de Cartagena-Universidad de Murcia-CAM, Murcia, 1996, p. 67.

Cartagena, con fáciles comunicaciones por mar con Cartago, y con unas características topográficas que facilitaban su defensa, además de las inmejorables condiciones que ofrecía su puerto natural, asumió desde su fundación el papel de base militar, y el establecimiento de unos arsenales con astilleros completaron la obra. Tito Livio cuando habla del alcance que tuvo la ciudad para los Bárquidas dice que se llegó a convertir en «*el bastión, el granero, el erario, el arsenal, el depósito y el refugio de todas sus empresas*».

Los trabajos arqueológicos de los últimos años han permitido, a través de sus interesantes hallazgos, vislumbrar la auténtica dimensión urbana de la Cartagena púnica. El considerable dispositivo defensivo levantado por Asdrúbal, es uno de los aspectos arquitectónicos más interesantes, sobre todo si tenemos en cuenta el carácter belicista reflejado por las fuentes. En Polibio y Livio, que recogen el asalto de la ciudad por las tropas romanas, encontramos numerosas referencias a la existencia de una acrópolis o ciudadela, levantada, probablemente, sobre el cerro de la Concepción, pero sobre todo aluden a sus murallas de las que alaban su solidez. El tramo de muralla encontrado en uno de los patios del Hogar Escuela de la Milagrosa —junto a la plaza Bastarreche, lugar donde se localizaría el istmo—, constituye una interesante muestra de las características constructivas de las defensas de la ciudad. Responde al tipo de «*cajas*» o «*casamatas*», que están concebidas para albergar en su interior una serie de estancias de funcionalidad muy diversa: alojamiento de los defensores, talleres, almacenes, establos, etc., sistema que debió existir en Cartago, según las descripciones de Apiano y otros autores.

Es muy aventurado dar cifras de población para Qart-Hadast, García Bellido habla de 40.000 habitantes; Polibio y Livio se refieren al momento de la toma de la ciudad y hablan de entre 10.000 y 25.000 prisioneros. En el plano urbanístico, el esquema desarrollado por la ciudad púnica, a pesar del vacío arqueológico existente, al parecer llegó a establecer las pautas básicas de la ordenación del espacio urbano, que tuvieron su continuidad en época romana, sobre todo durante la fase tardorrepública¹⁵.

La época romana. La conquista de Carthago Nova en el 209 a. C., por las legiones romanas de Escipión, supuso el inicio de una nueva etapa para el desarrollo histórico de la ciudad, quedando incorporada a Roma como *civitas stipendiaria*. En el 197 a. C. se integra en la Hispania Citerior, que comprendía la franja costera oriental y la zona meridional de la Península. Carthago Nova, por la existencia previa de un importante núcleo de población, su temprana incorporación y su ubicación marítima, debió convertirse en una comunidad cosmopolita, pues sobre una mayoría de población indígena, y un destacado componente de gentes de origen cartaginés, comprobamos, a través de la epigrafía, la existencia de inmigrantes procedentes de Roma e Italia, consecuencia de la explotación de los recursos económicos. En este sentido, Estrabón apunta que desde mediados del siglo II a. C., Cartagena se convierte en uno de los centros portuarios más destacados, donde confluían tanto productos de los territorios hispanos, para su exportación hacia diversos puntos del Mediterráneo, como productos procedentes de cualquier parte del Mediterráneo, que desde aquí eran comercializados hacia el interior de la Península.

¹⁵ Véase M. MARTÍN CAMINO: *ob. cit.*, pp. 69-79.

El cambio operado en el sistema de explotación de las minas en el 179 a. C., que pasó a manos privadas, en calidad de *concesionarios*, fue un aliciente para que un importante número de romanos e itálicos se asentaran en Carthago Nova y sus alrededores. La explotación minera motivó la temprana ocupación del territorio próximo a la ciudad, donde se instalaron numerosas *villae*, fundamentalmente, en torno a la Sierra Minera, dedicadas a diversas actividades: agrícolas, salazones, etc., aunque la mayoría vinculadas con la actividad minera —Cabezo Agudo, El Castellet (Cabo de Palos), Mina Balsa, Los Ruices, Villa Paturro (Portmán), etc.—. El auge tiene lugar entre la segunda mitad del siglo II a. C. y la primera mitad del siglo I a.C.; desde finales del siglo I a. C. se inicia una crisis, cuyos efectos no se dejarían sentir hasta un siglo más tarde. La ciudad durante los inicios del Imperio atravesó sus momentos de mayor riqueza y plenitud, al menos es lo que se deduce de las importantes realizaciones urbanísticas. Las excavaciones arqueológicas realizadas en las últimas décadas nos han aportado una valiosa información. Pero, aunque el análisis de estos restos ha permitido formular un esquema general del trazado y ordenación del espacio urbano, todavía quedan muchas dudas por resolver, sobre todo en lo referente al trazado viario.

Sobre un plano actual de la ciudad, la disposición de los hallazgos arqueológicos de la época púnica y republicana permiten suponer que la ocupación de la ciudad debió desarrollarse por las cinco colinas, extendiéndose por sus laderas medias y bajas, fundamentalmente aquellas que quedaban orientadas hacia el interior de la ciudad, es decir, en el espacio enmarcado, al sur, desde las elevaciones de Despeñaperros y parte oriental del monte de la Concepción y, al norte, por los montes Sacro y San José, área que se corresponde a la zona actual de la plaza de la Merced y aledaños, lugar en el que pudo situarse el *foro* o *ágora*. La ladera meridional del cerro del Molinete y la septentrional del de la Concepción, también muestran una intensa ocupación en esta época. Sin embargo, la depresión situada entre ambos, área más baja y más fácilmente anegable, durante algún tiempo quedará deshabitada o con débil ocupación. El vacío urbanístico del sector occidental de la ciudad permitió, tras un acondicionamiento previo llevado a cabo durante el periodo augusteo, una ordenación del espacio más racional a partir de la ubicación del *foro* en la zona de la actual plaza de San Francisco.

A fines del siglo III, Diocleciano (284-305) modificó la división administrativa aumentando a seis el número de provincias en que se dividía Hispania; Carthago Nova pasaría a ser la capital de la Cartaginense. Sin embargo, la categoría política alcanzada, no compensaría el declive económico, cada vez más evidente, decadencia que hay que entenderla dentro del proceso general de ruralización del Imperio, que acaba afectando a todos los aspectos de la vida urbana, reflejándose en una despoblación parcial de la ciudad y en la consiguiente reducción de su área urbana y de la calidad de sus edificios.

En el siglo V, tras un periodo de relativa prosperidad y tranquilidad, se produce la devastación de Cartagena —ahora más conocida por *Carthago Spartaria*— por los vándalos antes de pasar al norte de África¹⁶.

16 Las publicaciones sobre la Cartagena romana son innumerables, por lo que aquí citaré sólo unas pocas: A. BELTRÁN MARTÍNEZ: «El sitio de Cartagena por Escipión», en *Historia de Cartagena* (dirigida por Julio Más), Ediciones Mediterráneo, Murcia, 1992, vol. IV*, pp. 333-355; A. GONZÁLEZ BLANCO: *Urbanismo*

El tránsito de la antigüedad a la Edad Media: bizantinos y visigodos. Establecidos los visigodos en Hispania, en principio como aliados del Imperio y más tarde como sus herederos, tras caída de Roma (476), se concentraron sobre todo en el interior de la Península, por lo que son escasas sus huellas en la comarca de Cartagena —necrópolis de Corralón (Los Belones)—. En el 552 con motivo del enfrentamiento entre Agila y el usurpador Atanagildo, tuvo lugar la entrada de los bizantinos en el territorio hispano, propiciado por el pacto entre el emperador Justiniano y Atanagildo, en el que se estipulaba que el Imperio Bizantino recibiría una franja costera, comprendida, aproximadamente, entre la desembocadura del río Guadalete (Cádiz) y Denia, a cambio de ayuda militar para conseguir el trono.

Los territorios dominados por los imperiales formaron la llamada provincia de *Spania*, contando como núcleos urbanos importantes Málaga y, sobre todo, Cartagena que sería el centro militar y administrativo. El mando de estos territorios estaría en manos de un *dux*, alto cargo militar que, probablemente, asumiría también el poder civil. Posteriormente, tras las reformas llevadas a cabo por el emperador Mauricio a finales del siglo VI, sería sustituido por un *magister militum*, denominación que encontramos documentada en la conocida lápida de *Comenciolus* (589/590), personaje que ostentaba tal cargo y que acometió en Cartagena un importante programa de fortificación, aprovechando en parte el antiguo recinto amurallado de los siglos III y IV¹⁷, pues como es sabido, Leovigildo y sus sucesores iniciaron campañas militares para expulsar a los imperiales y recuperar la integridad del suelo peninsular. Hacia el 615, aprovechando las dificultades por las que atravesaba Heraclio, hostigado por persas y ávaros, venció a los bizantinos, como nos relata en su *Chronica* San Isidoro: «*Sisebuto, gloriosísimo príncipe de los godos, sometió con lucha muchas ciudades dominadas hasta entonces por el ejército imperial*», quedando reducido el territorio dominado por los bizantinos a la ciudad de Cartagena. Sería Suintila quién acabaría con el último reducto imperial, San Isidoro en la *Historia de los godos* dice que «*fue el primero que poseyó la monarquía del reino de toda España que rodea el océano, cosa que a ninguno de sus antecesores le fue concedida*», y en las *Etimologías* dice que Cartagena dio nombre a la provincia «*pero ahora destruida por los godos, ha quedado asolada*». Esto debió ocurrir entre los años 621 y 623. Thomson cree que el arrasamiento de la ciudad por los visigodos, fue debido a que por su condición de principal fortaleza militar, debía ser demolida, pues no podían arriesgarse a que fuera de nuevo reconquistada por los imperiales¹⁸. Por su parte, García Antón apunta que el motivo pudo ser otro, pues habiendo sido Cartagena antigua capital provincial y centro cultural y político hispanorromano frente a la visigoda Toledo, su total aniquilamiento significaba consolidar la primacía de ésta, no sólo en lo político, sino también en lo religioso y cultural.

romano en la Región de Murcia, Universidad de Murcia, Murcia, 1996; M. MARTÍN CAMINO: «La andadura romana. De Quart-Hadast a Cartago Nova», en *Historia de Cartagena*, vol. IV*, pp. 359-367; J. M. NOGUERA CERDÁN: *La ciudad romana de Cartago Nova: la escultura*, Universidad de Murcia, Murcia, 1991; S. F. RAMALLO ASENSIO: *La ciudad romana de Cartago Nova: la documentación arqueológica*, Universidad de Murcia, Murcia, 1989.

17 Véase A. GONZÁLEZ BLANCO: «La provincia bizantina de Hispania. Cartago Spartaria, capital administrativa», en *Historia de Cartagena*, 1986, vol. V, pp. 43-67; M. MARTÍNEZ ANDREU: «La muralla bizantina de Cartagena», en *Antigüedad y Cristianismo*, II (1985), pp. 129-151.

18 E. A. THOMPSON: *Los godos en España*, Alianza, Madrid, 1971, p. 382.

Introducción del cristianismo. El carácter portuario de Cartagena fue elemento esencial que propiciaría, muy pronto, la penetración del cristianismo, así como otras comunidades orientales. La primera información referente a la presencia de una comunidad cristiana en Carthago Nova procede de las actas del concilio de Elbira (Granada) celebrado en los inicios del siglo IV, que reunió a diecinueve obispos y veinticuatro presbíteros. En ellas se citan a Eutiques, presbítero de Cartagena y a Succesus y Liberalis, obispo y presbítero de Eliocroca (Lorca). A mediados de este siglo la Iglesia empezaría a dotarse de una estructura territorial a partir de sedes metropolitanas; sin duda los edictos de 311 y 313, que convertían al cristianismo en una religión tolerada, concedieron un importante impulso al desarrollo de la organización eclesiástica y al incremento de las comunidades cristianas en Hispania. La capitalidad provincial que ostentaba Cartagena le proporcionaría jugar también en el plano eclesiástico un papel relevante. En el año 400 nos encontramos, entre los participantes del I Concilio de Toledo, con el obispo Hilario, cuya sede ha sido objeto de discusiones, aunque González Blanco cree que hay indicios para considerarlo como el primer obispo conocido de Cartagena y, al mismo tiempo, metropolitano de la provincia Cartaginense. En el concilio de Tarragona (516) nos encontramos con una referencia, en esta ocasión bien firme, en la persona de Héctor, que compatibiliza, de modo expreso, la condición de obispo de la ciudad con la de metropolitano de la Cartaginense¹⁹.

La presencia de los bizantinos en la Península, dividiría territorialmente en dos partes la organización eclesiástica, por lo que Cartagena perdería su condición de metropolitana de la provincia Cartaginense en provecho de Toledo; aunque seguiría siendo sede metropolitana de los territorios bajo control imperial. Durante este periodo sobresalió la figura del obispo Liciniano. Tras la conquista de Cartagena por los visigodos se integró en la esfera de la iglesia toledana cuyo obispo, en virtud de la primacía alcanzada con anterioridad, siguió siendo metropolitano de la restaurada provincia Cartaginense, en detrimento de la antigua situación que había gozado Cartagena.

3. EL TERRITORIO DE CARTAGENA EN LA EDAD MEDIA

La época musulmana. Cuando se produce la invasión musulmana Cartagena era tan sólo una aldea de pescadores, por eso no aparece mencionada en el Pacto de Tudmir (713), suscrito entre Abd al-Aziz y Teodomiro. Pero, sí aparece mencionada por al-Razi (siglo X) cuando habla de las ciudades de Tudmir, y un siglo después el geógrafo al-Udri afirma que cuando se produce la conquista islámica del territorio se la denominaba *Qartayanna al-Hafa* —que viene a ser la versión musulmana de la *Cartago Sapartaria* romana—. Este mismo autor, cuando señala los itinerarios, aparecen en ellos el de Cartagena a Toledo, cuyo primer tramo es hasta Murcia, así como el de Cartagena a Lorca; la inclusión en los citados itinerarios es interpretada por García Antón como el indicio del resurgimiento de Cartagena en el siglo XI.

Según las descripciones que nos han dejado algunos autores, el aspecto que presentaba Cartagena, tanto para sus habitantes como para los viajeros que la visitasen, era que se

¹⁹ Véase A. GONZÁLEZ BLANCO: «La iglesia Carthaginense», en *Historia de Cartagena*, Murcia, 1986, vol. V, pp. 163-191.

encontraban en una antiquísima ciudad que había sido una de las maravillas del mundo, aún estaban en pie las ruinas de magníficos edificios, y se conservaban asombrosas estatuas, que mostraban la opulencia y el poder de sus antiguos moradores: por todas partes veían columnas, arcos, inscripciones, ídolos y figuras humanas y de animales.

El renacimiento iniciado en el siglo XI se consolida en el XII. Las referencias ahora son más amplias: al-Zuhrí cita Cartagena al describir las costas meridionales del Mediterráneo andalusí; Idrisí dice que *«Cartagena es una ciudad antigua que posee un puerto que sirve de refugio a las embarcaciones grandes y pequeñas y que ofrece muchos recursos y atractivos»*. Pero medio siglos después este resurgir, según la noticia que nos proporciona Yaqut, se verá truncado: *«fue destruida por las aguas del mar que invadieron su casi totalidad, a excepción de una parte en la que vive actualmente un grupo de gente»*; de ser cierta esta noticia Cartagena volvería a quedar reducida, esta vez por causas naturales, a una aldea; por lo que no debe extrañarnos la escasez de referencias que sobre ella se contienen en los relatos de los autores musulmanes. Tras este desastre Cartagena se recuperó rápidamente, levantó nuevas murallas, su puerto volvió a estar bien defendido y su población creció de forma importante. Aunque las fuentes no dicen nada al respecto, existen hechos que demuestran este crecimiento de la ciudad en los últimos tiempos de la dominación islámica. Por una parte, en 1239, según Ibn Dari, fondea en su puerto una flota tunecina enviada para apoyar a Zayyan tras la caída de Valencia. Por otra, las amplias descripciones que de estas tierras hace el poeta al-Qartayanni, y el floreciente comercio que llevan a cabo pisanos, genoveses, sicilianos y catalanes con Murcia dará una intensa actividad a su puerto como lugar de desembarco de las mercancías. Por último, sabemos que políticamente tenía suficiente entidad para oponerse al pacto de Alcaraz, por lo que tuvo que ser conquistada por el infante don Alfonso en 1245.

Al-Himyari, en el siglo XII, nos da una amplia referencia de Cartagena en la etapa final de la época musulmana. Señala que es el puerto de Murcia, de la que dista 40 millas, y cuenta con un amplio fondeadero. Destaca en ella la abundancia de víveres, que pueden adquirirse a buen precio. Añade que se trata de una ciudad antigua, en cuya proximidad Teodomiro fue vencido por Abd al-Aziz, cuando los árabes entraron por estas tierras. Dentro de los *ayaib* —maravillas— que los autores musulmanes suelen incluir en sus obras, al-Himyari cita una por la que da a conocer la existencia de un viejo monasterio cerca de Cartagena, en el que se encuentra la tumba de un mártir cristiano muy venerado; lugar de peregrinación y que el 24 de agosto de cada año congrega a una multitud que acude de todas partes. Este monasterio es, sin duda, como afirma Torres Fontes, el de San Ginés de la Jara.

Cartagena y su puerto constituían para Tudmir la salida natural hacia el Norte de África, cuyas costas apenas están separadas por 200 km. de un mar generalmente en calma. Desde aquí se alcanza con facilidad el puerto magrebí de Ténes y los de Cherchell, Argel y Orán; desde los que por mar o tierra, se continuaba viaje a Bugía, Tabarka y Túnez. Para los viajeros orientales las costas de Tudmir eran la entrada normal en al-Andalus, como nos lo pone de relieve al-Yaqubi: *«Para dirigirse a la península de al-Andalus...se llega frente a sus costas, a un puerto llamado Ténes...luego se atraviesa el mar en un día y una noche y se llega al país de Tudmir, vasta y próspera región...de Tudmir se va a Córdoba, capital de los Omeyas»*. En cuanto a la posibilidad de la exis-

tencia de unas atarazanas en Cartagena, García Antón se muestra muy escéptico, pues este tipo de instalaciones dependen de una abundancia de madera, es decir, de la existencia de bosques en sus proximidades, o bien del fácil transporte de la madera al lugar donde se pudieran construir los barcos, como sostiene Cahen al tratar de la situación de los *dar al-sinaa* —arsenales— en el Mediterráneo; aunque no descarta que, tanto en la Península como en el Magreb, hubiera diversos lugares en los que se construyeran pequeños navíos destinados al cabotaje.

Sobre el trazado urbanístico de Cartagena no sabemos prácticamente nada, Carmona González supone que, como toda ciudad islámica, debió contar con todos los elementos que le son característicos: mezquita aljama, zoco y alcaicería, baños públicos, además de la alcazaba y murallas. Rodeando la *madina* se encontrarían los arrabales. Extramuros de la ciudad y próxima al cementerio de la actual barriada de Santa Lucía se encontraba la *musallá*, especie de ermita musulmana con un gran espacio abierto donde los fieles se reunían para determinados ritos: celebración de las fiestas canónicas mayores, rogativas, etc. Como el tamaño de una ciudad depende, en buena medida, de su población, la extensión de la Cartagena musulmana tuvo que ser necesariamente muy reducida, en comparación con la superficie ocupada en la época bizantina²⁰.

La incorporación a la Corona de Castilla: los proyectos iniciales. Cartagena fue, junto a Lorca y Mula, una de las ciudades que no aceptaron el tratado de Alcaraz (1243), por lo que tuvo que ser conquistada por el infante don Alfonso (1245), y para ello fue preciso contar, además del ejército, con el concurso de una flota que haría venir desde el Cantábrico. Las perspectivas que tras la conquista castellana ofrece Cartagena son muy atractivas, toda vez que una serie de concesiones reales, proyectos y realizaciones proporcionan base e intentan potenciar y hacer de ella no sólo el puerto más importante de Castilla en el Mediterráneo, sino el punto de partida para la proyección africana iniciada por Fernando III y continuada por Alfonso X el Sabio —«*los fechos de allend mar*»—.

Durante el siglo XIII encontramos dos fases claramente diferenciadas y de signo contrario. La primera (1245-1275), constituye una época ascendente, en la que Cartagena, que contaba con unas excelentes condiciones —un extraordinario puerto natural con fácil defensa, con aguas profundas y capacidad para albergar todo tipo de navíos; un campo, delimitado por los musulmanes hasta la rambla de Albujón, que sirve de línea divisoria con el de Murcia, con facilidad de comunicaciones con el interior del reino—; al ser incorporada a Castilla por las armas y sin condiciones, Alfonso el Sabio pudo comenzar sin trabas su obra: concesión de los fueros de Córdoba y Toledo, abundantes y generosos privilegios para motivar la creación y mantenimiento de toda clase de naves, con un triple fin: militar-corsario, mercantil y pesquero; creación de un concejo con amplio término territorial, de futura explotación para agricultores y ganaderos; restauración de la

20 Para la Cartagena islámica véanse E. MOLINA LÓPEZ: «Aproximación al estudio de la Cartagena islámica», en *Historia de Cartagena*, Murcia, 1986, vol. V, pp. 195-318; A. CARMONA GONZÁLEZ: «Sociedad y economía en la Cartagena andalusí», en *Historia de Cartagena*, 1986, vol. V, pp. 341-367; R. POCKLINGTON: «Toponimia islámica del Campo de Cartagena», en *Historia de Cartagena*, Murcia, 1986, vol. V, pp. 319-340; A. GRANDAL LÓPEZ: «La Edad Media», en *Manual de Historia de Cartagena*, Murcia, 1996, pp. 125-139.

sede Cartaginense; defensa de la ciudad con el mantenimiento de guarnición real en su fortaleza; creación de la Orden de Santa María de España, que tendría su sede maestral en Cartagena; monopolio, conjuntamente con Alicante, del comercio con ultramar; restauración y establecimiento de los agustinos de Cornellá de Conflent en el monasterio de San Ginés de la Jara, etc.

La segunda fase (1275-1295) de signo contrario, en la que la carencia de mano de obra motivada por la expulsión de los musulmanes y la escasez de pobladores cristianos; la repercusión del abandono castellano de su política marinera, que no sólo iba a representar la desaparición de la Orden de Santa María de España, sino un aumento del peligro de la pitaría en las costas murcianas, que con sus desembarcos y penetraciones hacia el interior ocasionarían el abandono de la acción naval, la despoblación del litoral y la desaparición del comercio interior por la cautividad de quienes por los caminos transitaban; y, por esta misma inseguridad, se producirá el traslado oficial de la sede episcopal a Murcia. Abandono, despoblación y pobreza que acabarían con las ilusiones y esperanzas de los primeros años.

La crisis del siglo XIV. En 1296 se inicia la ocupación del reino de Murcia por Jaime II de Aragón y con ella culmina la crisis iniciada en los últimos años del reinado de Alfonso X. Tras la sentencia arbitral de Torrellas (1304) y la revisión de la misma llevada a cabo en Elche (1305), el reino de Murcia perdía los territorios situados al norte del río Segura, que pasaron a formar parte del reino de Valencia.

Cartagena perdería su condición de ciudad de realengo para pasar al señorío de don Juan Manuel, el ambicioso Adelantado Mayor del reino murciano, situación que, a pesar de que el concejo cartagenero intentará sacudirse, permanecería hasta 1346.

Desde tiempos de Alfonso XI, Castilla y Génova habían establecido una alianza que descansaba sobre una plataforma económico-política, que cristalizaría en la época de Pedro I con una línea de comunicación Sevilla-Génova en la que participaban genoveses, judíos y comerciantes castellanos. La vocación marinera de Pedro I inspira su devoción hacia Sevilla y su orientación por los países marítimos: Inglaterra, Portugal y Génova. Una vez que la supremacía castellana era evidente en el Atlántico, el monarca castellano quiso también imponerla en el Mediterráneo occidental, en donde tendrá que enfrentarse a Cataluña. A mediados del siglo esta alianza estuvo a punto de imponerse en la cuenca occidental del Mediterráneo con motivo de la guerra entre Pedro I y Pedro IV de Aragón. Esta actividad marinera tendrá su base en Cartagena, porque la utilización de su puerto natural ofrecía gran seguridad para los planes del monarca. Durante la «*guerra de los dos Pedros*» (1356-1369), Cartagena sufrió el asedio que le puso el infante don Fernando en 1358, pero la ciudad resistió, y la respuesta fue rápida, milicias murcianas efectuaron una incursión por Orihuela y su término, señorío del infante; además, ese mismo año, una escuadra castellano-genovesa combatía la plaza de Guardamar (17 de agosto), la villa fue asaltada y su población obligada a refugiarse en el castillo, pero una tempestad haría fracasar la expedición. Pero de nuevo, en la primavera siguiente, una flota castellana auxiliada por naves portuguesas, granadinas y genovesas, llegaba a Cartagena, desde donde atacarían Guardamar, que sucumbió en pocos días, luego siguiendo el litoral valenciano llegó a la desembocadura del Ebro y, por fin, apareció ante Barcelona, desafiando a la

armada catalana durante los días 9, 10 y 11 de junio de 1359, efectuó ataques al puerto, causó el pánico entre los habitantes de la ciudad, y luego se retiró con la satisfacción de haber humillado el orgullo catalán; de regreso obtuvo algunas presas en las costas y puertos catalanes, sobre todo Sitges, atacó la isla de Ibiza, y seguidos por una flota catalana, regresaron a Cartagena. Ya no volvería a ser utilizado el puerto cartagenero por la flota real hasta 1364, en esta ocasión bajo el mando del propio monarca, se dirigirá contra la costa valenciana, y cuando tenía bloqueada a la escuadra catalana en Cullera —en la desembocadura del Júcar— un temporal de levante puso en peligro de naufragio a las naves castellanas y el monarca estuvo a punto de perecer.

El triunfo de Enrique de Trastámara sobre su hermano y la muerte de éste (1369), haría que el litoral murciano volviera al abandono y penuria de siempre, Cartagena presenta una situación de regresión demográfica y económica, como se pone de manifiesto en 1381, cuando ante la sospecha de un posible ataque inglés, el concejo cartagenero declaraba al de Murcia, que el número de sus vecinos era de 176 —unos 800 habitantes—, cifra muy escasa para el papel militar que por su ubicación geográfica debía jugar; por esta circunstancia, solicitaba al concejo murciano el envío de cien ballesteros para defender la ciudad.

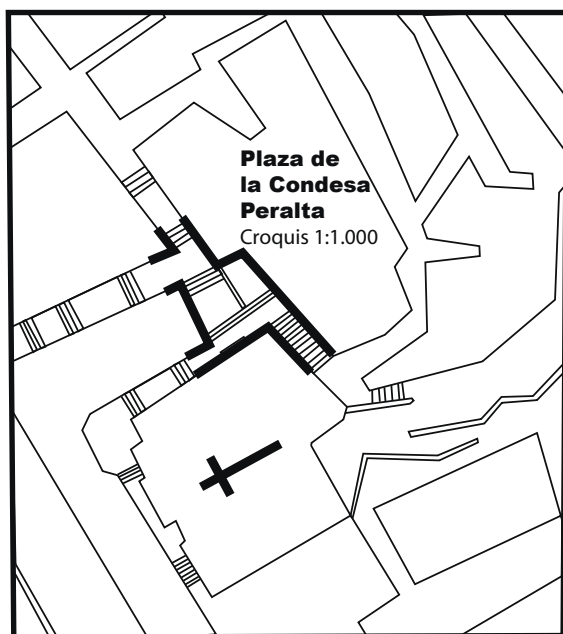
El lento resurgir del siglo XV. Con la mayoría de edad de Enrique III mejoran las perspectivas, y Cartagena conoce un notable impulso comercial que no repercutirá en la ciudad ni en un aumento demográfico. Según Martínez Carrillo, los casi 800 habitantes de 1381 se habían reducido a apenas 500 en 1407. En realidad serían válidas para todo el siglo XV las palabras del cronista Alonso de Palencia, al manifestar, ya avanzado el reinado de Enrique IV, que Cartagena era famosa «*por su puerto y fuerte castillo, porque todo lo demás está arruinado*».

El puerto sería utilizado con mayor intensidad conforme aumentaba el tráfico por el Mediterráneo, pues su estratégica posición resulta utilísima para descanso, reparación de naves, refugio de los temporales, aunque no de las naves corsarias que con frecuencia penetraban en él en persecución de navíos con apetecible cargamento. También es base de corsarios castellanos, como Íñigo López de Mendoza o Pedro Niño, entre otros. Por lo que se refiere a la actividad mercantil, está documentada la desarrollada en los primeros años del siglo por Pedro de Monsalve con Mallorca, Alicante, Valencia, Barcelona, Génova, Saona y Venecia, así como con Granada y Berbería. Y, durante toda la centuria, mercaderes extranjeros —principalmente genoveses— utilizaron el puerto de Cartagena para carga y descarga de productos muy diversos.

Con los Reyes Católicos alcanza una época de gran actividad, pues tomada Granada (1492), tras las medidas de seguridad que paulatinamente se van tomando en el litoral contra la piratería, su puerto se hace más seguro. Además, la política de intervención en el Norte de África y en Italia, convertirán Cartagena en un puerto militar de primer orden, y todo ello repercute beneficiosamente en la ciudad. A principios del siglo XVI se registra un aumento demográfico considerable, se fortifica la ciudad y de nuevo se produce una reactivación económica interesante. En otro orden de cosas, Cartagena en 1464 volvería a perder su condición de ciudad de realengo para ser entregada en señorío por Enrique IV a don Pedro Fajardo, concesión que sería ratificada por los Reyes Católicos,

y en tal condición permaneció hasta 1503, en que los monarcas pactaron con don Juan Chacón su devolución a la corona, decisión que fue acogida con gran entusiasmo por los cartageneros²¹.

El desarrollo urbano. Los escasos habitantes de la Cartagena bajomedieval se agrupaban en el espacio comprendido entre el castillo y la iglesia, a cuya puerta se celebraba el cabildo, lo que en el siglo XVI se denominaba *villa vieja*, en el interior del recinto se sitúa la Catedral Vieja de Santa María, actualmente en ruinas, las recientes excavaciones arqueológicas del Teatro Romano han ocasionado la desaparición del trazado medieval de los alrededores de la Catedral, como la plaza de la Condesa de Peralta²², la cuesta de la Villa, etc.



Plano de la plaza de la Condesa de Peralta.

21 Sobre la historia de Cartagena desde el momento en que se incorpora a Castilla, véase J. TORRES FONTES y A. L. MOLINA MOLINA: «El Sureste hispánico en la Baja Edad Media. Incorporación de Cartagena a la Corona de Castilla», en *Historia de Cartagena*, Murcia, 1986, vol. VI, pp. 19-171; M. LL. MARTÍNEZ CARRILLO: «Población y término de Cartagena en la Baja Edad Media», en *I Concurso de Historia de Cartagena «Federico Casal»*, Ayuntamiento de Cartagena, 1986, pp. 143-206; V. MONTOJO MONTOJO: «Cartagena en la transición de la Edad Media a la Moderna (1474-1516)», en *Historia de Cartagena*, Murcia, 1986, vol. VI, pp. 187-286.

22 José María RÓDENAS CAÑADA: *La plaza en la ciudad histórica. Análisis tipológico de la plaza histórica en la Región de Murcia. Criterios de intervención*, Tesis Doctoral (inédita) presentada en la Universidad Politécnica de Valencia, 1994, p. 74.

Esta villa, naturalmente amurallada debió contar pronto con un arrabal que podríamos situarlo entre la Puerta de la Villa y la calle Nueva, más o menos lo que luego se llamaría *barrio de los pescadores* y que en el siglo XVI aún se llamaba *arrabal viejo*. Cartagena en la Baja Edad Media aparece con una disposición muy frecuente en el Mediterráneo: un cerro situado a la orilla del mar, coronado por un castillo, y que oculta en la ladera que mira al campo un caserío apiñado rodeado de murallas. La breve referencia del censo general de 1530 nos describe algunos de los obstáculos para el desarrollo de Cartagena. Por un lado, la terrible sequía y, por otro, el peligro que supone la piratería. A ellos hay que sumar otro: la insalubridad de la zona, rodeada por las aguas pantanosas del almarjal.

Siguiendo a Alfonso Grandal, el pequeño recinto urbano medieval se sitúa en el cerro de la Concepción, entre la iglesia y el castillo. Junto a este núcleo amurallado se extiende, ladera abajo, por la parte norte el arrabal, abrigado del mar y buscando las dos vías de comunicación fundamentales: el camino de Murcia y el de San Ginés. Estos caminos y sus ramales servirán de ejes al posterior crecimiento urbano, que tendrá un débil obstáculo natural en los cerros del Molinete y la Serreta, y en las charcas de la hondonada de San Ginés. Pero la gran barrera será, durante siglos, el almarjal que se extiende al otro lado de la Serreta. El muelle se ubicaría al pie del cerro fortificado sobre el que se levantaba la ciudad, amparado por las defensas de la parte más baja de ésta, el barrio de Gomera, que se extendía entre la iglesia y la Fuente Vieja, con su correspondiente muralla. Hacía tiempo que el antiguo puerto romano y bizantino había sido cegado por los materiales arrastrados por la rambla de Benipila, la cual formó en aquella zona el Arenal. Por último, en la parte oriental, frente al castillo, se podían ver los impresionantes restos del anfiteatro romano y otras construcciones antiguas²³.

4. CARTAGENA Y SU TÉRMINO EN LA EDAD MODERNA

Los siglos XVI y XVII. En el siglo XVI se confirma la tendencia favorable con la reactivación del comercio internacional y la expansión política de la monarquía española recién unificada²⁴. Mercaderes españoles y extranjeros —genoveses, franceses y de otras procedencias— se establecen en Cartagena, dedicados a la exportación de materias primas industriales, como la seda, lana, alumbre, grana, barrilla, etc., y a importar manu-

23 Sobre la evolución urbana de la ciudad de Cartagena en esta época véase, A. L. MOLINA MOLINA: *Urbanismo medieval. La Región de Murcia*, Universidad de Murcia, Murcia, 1992, pp. 161-171 y *La evolución urbana en la Región de Murcia (siglos XIII-XVI)*, Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 2003, pp. 95-101.

24 Para la época de los Austrias son interesantes las siguientes obras: V. MONTOJO MONTOJO: *Cartagena en la época de Carlos V. Crecimiento demográfico, transformaciones económicas y conflictividad social*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1987; *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1640)*, Ayuntamiento de Cartagena-Real Academia Alfonso X el Sabio-Universidad de Murcia, Murcia, 1993; F. VELASCO HERNÁNDEZ: *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia. El nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*, Ayuntamiento de Cartagena-Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 2001; C., TORNEL COBACHO: *El gobierno de Cartagena en el Antiguo Régimen, 1245-1812*, Ayuntamiento de Cartagena-Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 2001; A. GRANDAL LÓPEZ: «El gobierno de Cartagena en los siglos XVI y XVII», en *Historia de Cartagena*, Murcia, 1986, vol. VII, pp. 347-380.

facturas, sobre todo de lujo, y trigo, del que siempre Murcia fue deficitaria. Además, para abastecer de armas, municiones y provisiones a las tropas y armadas que, de camino para Italia o el norte de África, frecuentan el puerto, se establece la *Casa del Rey*, con sus almacenes, fábrica de pólvora y aparato administrativo. Este edificio que ocupaba casi media calle Mayor, es descrito por Cascales como «un fortísimo alcazar, parte esta labrada en cantería, parte de piedra viva, y parte de ladrillo, murada al derredor toda a modo de isla», y Fray Jerónimo Hurtado (1589) añade que era «muy grande y muy costosa, más fabricada para atarazanas y almacenes y bastimentos y municiones que no para habitación de príncipes». Todo ello crea una fuerte demanda de servicios y productos que atrae a nuevos pobladores y acelera la roturación del campo, en detrimento de los intereses ganaderos hasta entonces predominantes. De todas formas este proceso fue lento, es muy significativa la referencia contenida en el censo de 1530 sobre los habitantes de Cartagena, sus actividades y formas de vida: «...son todos pobres y necesitados por la mayor parte, que no ay syno hasta veynte o treynta vezinos que tengan que comer, puesto que aunque la ciudad tenga muchos e buenos terminos y pastos para ganados, y buenas tierras de labor sy el agua les acudiese, pero no los aprovechan porque por maravilla llueve, tienen un pedaço de huerta pequeño donde cogen algun pan y vino y frutas, todo poco, y desto y los ganados, y de la pesqueria de la mar, y del esparto y de los huespedes que todos reçiben se sustenta el pueblo, y con pagar rescates de los vezinos que los moros cautivan estan muchos perdidos y todo el pueblo fatigado de la molestia que en esto reçiben y estan siempre a mucho peligro». Pese a los factores negativos —sequía, epidemia de peste en 1558-59, insalubridad de la zona y la inseguridad provocada por la amenaza constante de los corsarios y piratas norteafricanos, turcos e ingleses, que obligaban a continuos esfuerzos y gastos en vigilancia, armamento y fortificaciones—, la población se multiplica. De los 1.300 habitantes de 1505, pasamos a los 2.300 de 1530, 6.439 de 1587 y los 6.750 en 1606; posteriormente se advierte una tendencia al estancamiento demográfico, que se convierte en declive en cuanto las condiciones económicas internacionales dejan de ser favorables²⁵. Con una economía basada en un comercio de tipo colonial, dependiente del exterior y que apenas genera iniciativas industriales en la ciudad —las jabonerías son la única excepción digna de tenerse en cuenta—, no podía producirse el despegue económico. A partir de 1620 la crisis internacional acarrea a Cartagena crecientes dificultades económicas, a las que se unen el aumento de la presión fiscal motivado por los agobios por lo que atraviesa la monarquía española. La decadencia de la población, empobrecida y muy castigada por las malas cosechas, se precipita con la terrible peste de 1648, que despuebla la ciudad que pasaría a contar unos 3.600 habitantes; y apenas recuperada, una nueva epidemia la golpea en 1676-77. La recuperación fue rápida, pues en 1694 alcanzaba los 11.000 habitantes, aunque de la dura prueba saldrá una Cartagena distinta: el comercio ha decaído y ha sufrido sensibles transformaciones, y los cartageneros se han vuelto hacia un campo que ofrece una relativa seguridad económica y que es ahora menos peligroso por la disminución de los ataques corsarios.

25 Véase R. TORRES SÁNCHEZ: *Ciudad y población. El desarrollo demográfico de Cartagena durante la Edad Moderna*, Ayuntamiento de Cartagena-Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1998.

A finales del siglo XVII comienza a notarse el renacimiento artesano y comercial, que, con otros síntomas, anuncia el gran despegue del siglo XVIII. En 1670 se elige el puerto de Cartagena como internadero de las galeras, germen de la futura base naval. En 1690 se establecen en la ciudad los jesuitas y al año siguiente se funda el Hospital de la Caridad.

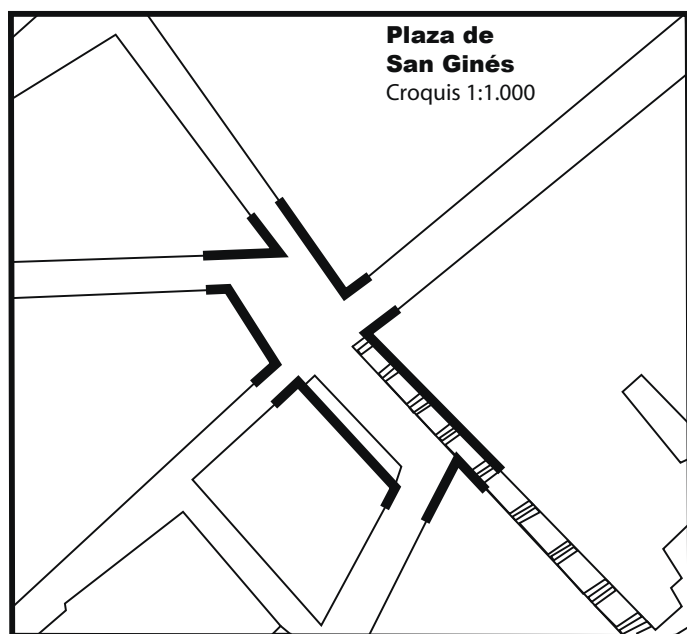
La repoblación del campo y la expansión urbana en la época de los Austrias. En el campo, lentamente y de manera insegura al principio, los cultivos van sustituyendo a los lentiscas, que se retiran hacia las márgenes, refugiándose en las tierras más abruptas. Hurtado (1589) escribe que «*el monte es lo más lentisco y esparto...ay algunos pinos y azebuches y enebros y muchas palmeras pequeñas*». Diversos documentos concejiles nos hablan de la existencia de pinares, por ejemplo, en 1582 La Manga estaba cubierta por una pinada y un monte espeso; y el Padre Huélamo, a principios del siglo XVII, nos dice que el Rincón de San Ginés era «*de monte muy espeso y cerrado*».

Hacia mediados del siglo XVI existía una parte central cultivada casi por entero, entre un lentiscal de poniente, en vías de roturación, y otro de levante que duró más por estar en zona peligrosa y quedar durante algún tiempo reservado para pasto de los ganados de labor. Antes de 1600, toda la tierra llana, incluido el Rincón de San Ginés, se encuentra amenazada por las roturaciones. Pero el avance de éstas no es siempre definitivo y sufre retrocesos parciales, además quedan muchos rodales de monte dentro de las zonas cultivadas. A mediados del siglo XVII, sólo queda por labrar la parte más agreste y estéril del término y algunas zonas vedadas por el concejo en el Rincón de San Ginés y Escombreras. En 1653 los ganaderos se lamentaban de que «*los an hecho salir de los campos llanos y los an echado a las sierras y a los montes*»; y a finales de la centuria se acomete, incluso, la roturación de la misma sierra. Sin embargo, el hecho de que se labore la tierra no quiere decir que se produzca el asentamiento de la población en el campo. En 1561 sólo hay, como afirma Alfonso Grandal, 157 casas desparramadas por el campo, algunas fortificadas y otras simples chozas. A finales del siglo XVI, según Hurtado, ya hay más casas en el campo que en la ciudad. El número de casas iría aumentando a lo largo del siglo XVII, en 1685 buena parte de los 9.000 habitantes de Cartagena viven en su término; y donde a principios de la centuria del quinientos sólo existían dos núcleos de población rural: la parte cartagenera de Fuente Álamo y Alumbres, ahora se sumarían otros como La Palma o Pozo Estrecho; y, también por esta época, surge San Antón, junto a la huerta, y se desarrolla al este de la ciudad el arrabal de San Diego, que toma su nombre del convento de dominicos fundado en 1606 bajo esta advocación.

El aumento demográfico también motivó que la ciudad se extendiera por el llano comprendido entre el cerro del Castillo y el del Molinete, donde se levantaron unas débiles murallas, que pronto serían rebasadas, formándose el arrabal de las Puertas de Murcia —luego llamado de San Roque—. Por la parte oriental se formó otro arrabal fuera de la Puerta de San Ginés, que tuvo una vida más accidentada. En este sector, el concejo inició en 1501 su política urbanística preparando suelo urbanizable en la Hoya de Heredia, encargando de su supervisión al regidor don Diego Bienbengud, el cual expuso su plan al concejo para que antes de proceder a la ocupación del terreno «*se señalen las calles y plazas que allí podra aver de manera que sea a proposito a esta çibdad*», por lo que

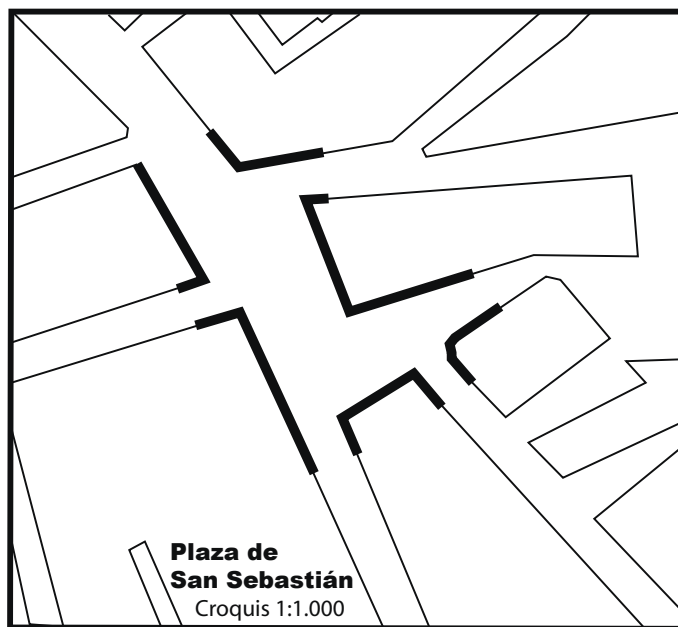
se acuerda nombrar una comisión integrada por tres miembros —los regidores Diego de Bienbengud y Diego de Bienbengud Cáceres y el capitán Juan Vanegas Quijada— para que planifiquen las futuras construcciones, y, al mismo tiempo se promulgará un bando para que *«ninguna persona edifique en la Hoya si no fuere guardando la traça que esta fecha, hitos y mojones que estan puestos, y acudiendo primero a los dichos comisarios para que vean el edificio que se quiere hacer y den liçencia que se comiençe, so pena de diez ducados y diez dias de carçel demas que lo que se edificare se demolera a costa de los que lo hizieren»*. En 1576 se inician las obras de construcción de las murallas proyectadas por Antonelli, para lo cual hubo que derribar antes la mayoría de las casas del arrabal de las Puertas de Murcia, que enseguida se reconstruyó, y casi todas las del de San Ginés, que no se recuperaría del todo hasta el siglo siguiente. Las nuevas murallas incluían todo el Molinete y habían sido diseñadas a base de grandes baluartes preparados para resistir a la artillería, pero esta muralla, más avanzada que la anterior, no se llegó a terminar, por lo que no se pudo prescindir de la muralla vieja.

La ciudad, como hemos visto, se extiende desde comienzos del siglo XVI desde la Puerta de la Villa, acceso oeste, hasta la Puerta de San Ginés, entrada de levante, y la de San Sebastián, en el camino de Murcia. Las plazas de San Ginés y San Sebastián se corresponden con los espacios abiertos a las puertas de la ciudad, donde confluyen las arterias de Cuatro Santos, y calles del Aire y Jara²⁶.



Plano de la Plaza de San Ginés.

²⁶ Véase J. M. RÓDENAS: *ob. cit.*, p. 75.



Plano de la Plaza de San Sebastián.

El fuerte crecimiento demográfico de los años finales del siglo XVI y principios del XVII provoca una nueva expansión urbana²⁷. Por el norte se van poblando las laderas del Molinete, surgiendo la Morería en su falda septentrional, mientras que sigue desarrollándose el arrabal de las Puertas de Murcia. Pero esta expansión se notará, especialmente, fuera de las Puertas de San Ginés, donde ya existía alguna población, tanto en la Hoya como en la Serreta, y donde el 1606 se levanta el convento de San Diego, al pie del cerro de San José y junto a la ermita del mismo nombre. Este ensanche oriental se hará de una manera planificada en torno a una plaza central —la actual plaza de la Merced—, que se abrirá en 1632, luego, la crisis de los años centrales del siglo XVII paralizó las construcciones durante casi cuarenta años, hasta que en 1670 se reiniciaría el desarrollo de este barrio, edificándose el espacio comprendido entre la Puerta de San Ginés y la ermita de San José, quedando así casi concluido lo que será el casco de la ciudad hasta avanzado el siglo XX. Por último, es interesante conocer cómo veía un habitante de la época la ciudad, para ello hemos elegido el testimonio de Fray Jerónimo Hurtado (1589) que describe el recinto urbano de Cartagena de la siguiente forma: *«tiene una población de 1.500 vecinos, poco más; incluye dentro de su población dos cerros, que llaman el uno del Castillo, donde le hay, y en esta parte está la población más antigua y más fuerte con*

27 Véase J. L. ANDRÉS SARASA: «El paisaje urbano bajo los Austrias», en *Historia de Cartagena, Murcia*, 1986, vol. VII, pp. 95-120.

muro, aunque menos habitada de todo lo poblado; el otro cerro se llama del Molinete, donde hay un molino de viento, y en el valle dentre estos dos, que es llano, está lo más y mejor de la población que hoy tiene, aunque la iglesia mayor está a la mitad del cerro del Castillo, el cual es antiguo y fuerte y por las espaldas mira al seno del puerto de la parte de levante, sin tener población por allí, más que la muralla del castillo. Tiene en lo llano una iglesia anexa a la parroquial, que es Santa María de Gracia, donde hay sacramento, y hay otras ermitas y hospital. Hay monasterios de San Francisco, San Agustín y Santo Domingo, fundados como van dichos de pocos años a esta parte en tiempo, a los cuales se ha dado ayuda por los vecinos con tal de que tomasen la advocación de los santos naturales que son San Leandro y San Isidoro».

El aspecto general de la ciudad era pobre y sucio. En la propia calle Mayor, eje central de la ciudad que unía la puerta del muelle con las Puertas de Murcia, se formaban con la lluvia tales desniveles que no podían pasar por ella los caballos, por lo que el Ayuntamiento decidiría empedrarla; igual pasaba en la Plaza principal en la que *«por poco que llueva se hazen en ella grandes lodaçares»*, ya que todavía en 1596 seguía siendo de tierra, y las basuras se arrojaban, aunque estaba prohibido, en los fosos de la muralla. Por otra parte, la calidad de las construcciones, tanto públicas como privadas, dejaba mucho que desear. En 1600 el concejo ha de poner orden en la construcción porque *«se caen los...edificios»* que se construyen de cualquier manera, y de las casas del arrabal de las Puertas de Murcia se dice que *«en una ora se pueden derribar todas»*. Al parecer, ni los edificios más importantes tenían gran valor arquitectónico, como se desprende de las excavaciones practicadas en la plaza de San Francisco, donde estuvo el convento de ese mismo nombre, y en otros lugares de la ciudad. La valoración que Vargas Ponce hace en el siglo XVIII de algunos edificios de esta época no puede ser más negativa.

El gran despegue de Cartagena (el siglo XVIII). Los años iniciales del siglo XVIII fueron duros para la ciudad, pues durante la Guerra de Sucesión fue conquistada por la escuadra de Leake para el archiduque de Austria en junio de 1706, y reconquistada y saqueada en noviembre por las tropas borbónicas del obispo Belluga y del duque de Berwick.

Superados los desórdenes causados por la guerra, a la recuperación agrícola se suma la comercial, y a ésta se añade el extraordinario efecto multiplicador provocado en las actividades económicas por la construcción del Arsenal (1744), a raíz de la designación de Cartagena como capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo (1728). Las instalaciones industriales del Arsenal, extraordinarias para su época, ocuparon a miles de artesanos y obreros y generaron un gran movimiento comercial, además de exigir un considerable aparato administrativo. A las obras del Arsenal y sus astilleros, se añadirán las de toda una serie de grandes construcciones militares como murallas, castillos, parque maestranza de artillería, cuarteles, Hospital Real de Marina, a los que se unirán la edificación de nuevos edificios religiosos y civiles.

Las repercusiones de esta actividad económica sin precedentes en Cartagena serán espectaculares, tanto desde el punto de vista demográfico como social y urbanístico. La población se dispara, pasando de unos 10.000 habitantes en 1713 a casi 30.000 en 1756 y a 50.000 en 1797; a Cartagena acuden inmigrantes de todo el Mediterráneo occiden-

tal. La ciudad se extiende hasta donde el Almarjal se lo permite, desbordándolo por los nuevos barrios de Quitapellejos o de la Concepción y Santa Lucía y, más allá, crecen los núcleos rurales ya existentes y surgen otros como La Aljorra, además, proliferan los caseríos dispersos por un campo ya totalmente cultivado. Por otra parte, la sociedad cartagenera se diversifica y militariza, al menos parcialmente, al quedar las autoridades civiles subordinadas a las militares. Pero no todas las consecuencias de este espectacular crecimiento son positivas; las malas condiciones de vida de la mayoría de la población y la insalubridad del Almarjal —a pesar de las obras de desagüe y del desvío de la rambla de Benipila—, alcanzan también su apogeo, favoreciendo la propagación de epidemias como las de paludismo de 1785 y 1794/95 que causaron 1.250 y 3.000 víctimas respectivamente. Al final del siglo, la coyuntura política había cambiado y Cartagena había entrado en un periodo de recesión que la Guerra de la Independencia no hizo sino agravar: en tan sólo nueve años —de 1797 a 1806—, la ciudad perdió una tercera parte su población. De todas maneras, a pesar de los penosos años finales de la centuria, Cartagena a lo largo de la misma conoció una nueva época dorada en la que recuperó la extensión de la ciudad romana, y durante la cual serán numerosos los testimonios de los viajeros extranjeros que la visitan y que alaban las condiciones naturales de su puerto, la importancia del Arsenal y se asombran de las construcciones defensivas que se realizan para fortificar la ciudad y el puerto²⁸.

Impresiones de los viajeros extranjeros sobre la Cartagena del setecientos. Los viajeros que visitan Cartagena, escala inusual en los siglos precedentes de los extranjeros que pasan por tierras murcianas, cuentan en sus relatos además de los tópicos de siempre —la historia milenaria y las excelentes condiciones naturales de su puerto—, su visita al Arsenal, que consideran ineludible, y hacen algunas consideraciones sobre sus gentes, la ciudad y la obras que se realizan.

Richard Twiss, hijo de un rico comerciante de Rotterdam, visita el Arsenal donde bajaban 2.000 esclavos —penados y cautivos— en un duro trabajo. En el momento de su visita (1773) se estaba construyendo, según cuenta, un castillo para la defensa del Arsenal. Unos años después (1776), el viajero inglés Henry Swinburne, un noble nacido en Bristol, visita el Arsenal tras obtener una carta de recomendación, y recorre el puerto en barca. En el Arsenal encuentra a Mr. Turner, jefe de talleres, reconoce la grandiosa obra realizada,

28 Para el estudio de Cartagena en el siglo XVIII, además de la bibliografía general, véanse, entre otros, F. HENARES DÍAZ: «El siglo XVIII», en *Manual de Historia de Cartagena*, Murcia, 1996, pp. 221-298; A. MARZAL: «Plan de defensa del puerto de Cartagena (1700-1760)», en *Revista de Historia Militar* (1976), pp. 41-43, y (1977), pp. 119-139; M. T. PÉREZ-CRESPO MUÑOZ: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Ed. Naval, Madrid, 1992; M. T. PÉREZ PICAZO: «El imput del Arsenal de Cartagena en la economía a fines del Antiguo Régimen», en *Homenaje al Profesor Juan Torres Fontes*, Universidad de Murcia-Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1987, pp. 1291-1302; C. ROMÁN: *El comercio de granos y la política de abastos en una ciudad portuaria. Cartagena 1690-1790*, Ayuntamiento de Cartagena, 1990; J. M. RUBIO PAREDES y A. de la PIÑERA: *Los ingenieros militares en la construcción de la base naval de Cartagena*, Ed. E.M.E., Madrid, 1988; J. M. RUBIO PAREDES: *La Muralla de Carlos III en Cartagena*, Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1991; R., TORRES: *Componentes demográficos de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen: Cartagena en el S. XVIII*, Ayuntamiento de Cartagena, Cartagena, 1986.

describe las deplorables condiciones en que trabajaban en las bombas de achique noche y día 800 penados y 600 esclavos berberiscos, en jornada de 16 y 12 horas los condenados y 8 los moros. De la ciudad nos dice que es muy aburrida —sólo contaba con un café y un teatro, pese a tener tres regimientos, más ingenieros y oficiales de marina—, grande, pocas calles buenas y pocos edificios notables —sólo destaca el Hospital Real de Marina de tres plantas—. Visita el barrio de Santa Lucía y la iglesia de Santiago, donde le cuentan la leyenda que refiere la llegada del apóstol a Hispania, y él como católico la recoge diciendo «*piadosamente se cree que desembarcó allí*»²⁹.

Las buenas relaciones de España con el sultán de Marruecos desde 1760 propiciarán dos embajadas (1766 y 1779), encabezadas, respectivamente, por Abul Abbas Ahmar b. El Mehdi Al-Gazzal y Muhammad b. Utman Al-Miknasi, ambos tras sus gestiones en la corte, permanecerán bastantes días en Cartagena, reconociendo a los cautivos musulmanes de origen marroquí. Utman entregó a los que no iban a ser liberados un donativo de parte del sultán. Luego recibiría del gobernador, como regalo, treinta argelinos a los que añadió otros imposibilitados para el trabajo, en total 113 que fueron embarcados hacia Ceuta. Anteriormente Al-Gazzal, había conseguido liberar a más de sesenta, además de 119 esclavos, a los que embarcaría con dirección a Cádiz en dos naves. Los dos embajadores además de su misión de liberar a algunos compatriotas e interesarse por las condiciones del resto, visitaron el Arsenal quedando impresionados de sus condiciones y posibilidades militares. Al-Gazzal pudo ver cómo se construían dos navíos de setenta y ochenta cañones; y Utman, incluso, presencié unas maniobras militares que se hicieron en su honor³⁰.

Por último citaremos las impresiones del reverendo Joseph Townsend, experimentado viajero y un científico formado en Cambridge, su estancia en Cartagena abarca desde el 2 al 15 de mayo de 1787, un compatriota suyo Mac Donnell le acoge y acompaña en sus visitas por la ciudad y sus alrededores. Aprovecha cualquier ocasión para hacer alarde de su erudición, que abarca a todos los campos, lo mismo nos habla de la barrilla, de la pesca y de la variedad de pescados y sus precios, del despilfarro económico que se llevaba a cabo en el arsenal por la existencia de los 500 soldados que vigilaban a los 2.000 criminales que allí trabajaban, del paludismo que producía el Almarjal, etc. Como buen clérigo arremete contra la inmoralidad e infidelidad matrimonial de los cartageneros; critica a los regidores y escribanos que se aprovechan de sus cargos para actuaciones injustas y descarados robos; el abandono de sus obligaciones por parte del clero secular con respecto de sus feligreses, sería causa de los desmanes morales de éstos. No puede visitar el Arsenal por no tener la preceptiva carta de presentación. Sus comentarios sobre los edificios representativos de la ciudad son escasos: «*Un castillo, situado sobre la cumbre de la colina, dominaba en otro tiempo la ciudad; ahora comienza a arruinarse; pero han alzado sobre las alturas vecinas obras importantes de fortificación en defensa del puerto, así como del Arsenal y la dársena*»; de la catedral, afirma «*miserable edificio, está actualmente degradada...se ha convertido en iglesia parroquial*»; no se explica el por qué de 9 conventos que existen en la ciudad, 8 sean de frailes y tan sólo uno de monjas, por lo que se refiere a su valor arquitectónico dice: «*ninguno de los conventos me pareció digno*

29 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. II, pp. 480-481 y 489-495.

30 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. II, pp. 464-473 y 523-528.

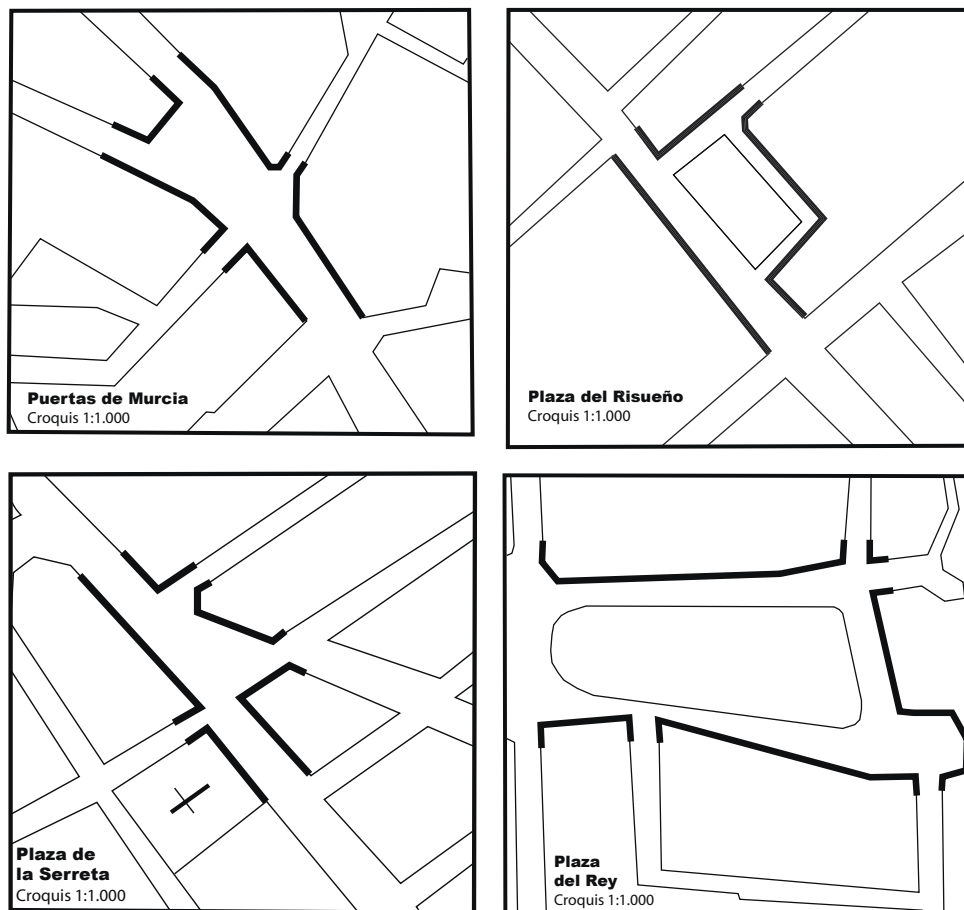


El Arsenal fue el motor que impulsó el desarrollo de Cartagena durante el siglo XVIII. Todos los viajeros que lo visitan quedan impresionados de su actividad.

de atención». Sobre el tejido urbano también es muy parco: «Las calles son anchas y la casas cómodas; generalmente tienen tejados planos...La nueva plaza para el ejercicio militar, que se extiende del Este al Oeste, a la cabeza del puerto...está construida sobre un plano regular...En el extremo de esa 'plaza está el hospital real, gran establecimiento destinado a recibir a los enfermos del arsenal de Marina y a los del Ejército...»³¹.

El espacio urbano: la ciudad conventual, la ciudad militar. El espacio urbano quedó marcado definitivamente por este siglo, de ahí que el espacio amurallado del XVIII dejara a la ciudad casi como la encontramos en el siglo XX. Es decir, dos grandes configuraciones: una, la que podríamos llamar religioso-barroca; y otra, militar. La primera se venía conformando en los dos siglos anteriores, cuando tuvieron lugar la mayoría de las fundaciones religiosas, pero se completará en esta centuria; así, a las plazas de San Francisco, San Agustín, San Diego, San Sebastián, San Isidoro, Santa Catalina, Subida a las Monjas, se unirán ahora el barrio del Carmen, la plaza de la Merced, el poblamiento de San Diego, San Antón, Santa Lucía. Los nombres de las plazas perpetúan a la orden religiosa, el convento o la iglesia que sirvió de aglutinante para crear vida ciudadana. Francisco Henares afirma que, en una sociedad barroca con una mentalidad religiosa como que estudiamos, la iglesia conventual actuaría como polo de atracción, en torno a la cual pronto surgirá el poblamiento con sus correspondientes edificaciones.

31 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, Vol. II, pp. 548-558.



Planos de las plazas del siglo XVIII.

El espacio militar es ostensible en Cartagena. Los grandes cuarteles del Ejército, que también configuran plazas, como ocurre con el de Artillería o de Antiguones, han perdurado hasta hoy. Pero otras fortificaciones, sobre todo de la periferia y puerto, como los castillos de los Moros, San Julián, Galeras, Atalaya, el Fuerte Navidad, todas las baterías, además de la extensa muralla, el Cuartel de Guardiamarina y el Hospital Militar, proporcionan a Cartagena una visión impresionante de ciudad inexpugnable.

Entre 1771 y 1786 se construye la Muralla que se convertirá en el símbolo más fehaciente del urbanismo militar. A los mismos ingenieros militares —Verboom, León Mafey, Martín Zermelo, Vodopich o Llobet— se debe también el engrandecimiento del espacio urbano, merced a puertas de entrada a la ciudad y fuentes para los ciudadanos. También se remodelan otros espacios urbanos como, por ejemplo, la calle Real. Cuando se inicia el Arsenal, la calle todavía no se había trazado, pero pronto deberá producirse el derribo de

algunas casas y vallarse el Arsenal; al tiempo, para que la calle Real pudiera urbanizarse fue decisiva la obra de desvío de la rambla de Benipila hacia la Algameca, de esta forma nace una calle que todavía hoy sigue siendo una de las más emblemáticas de la ciudad. Y en sus alrededores se desarrollaría el arrabal de San Roque.

5. LOS CLAROSCUROS DEL SIGLO XIX

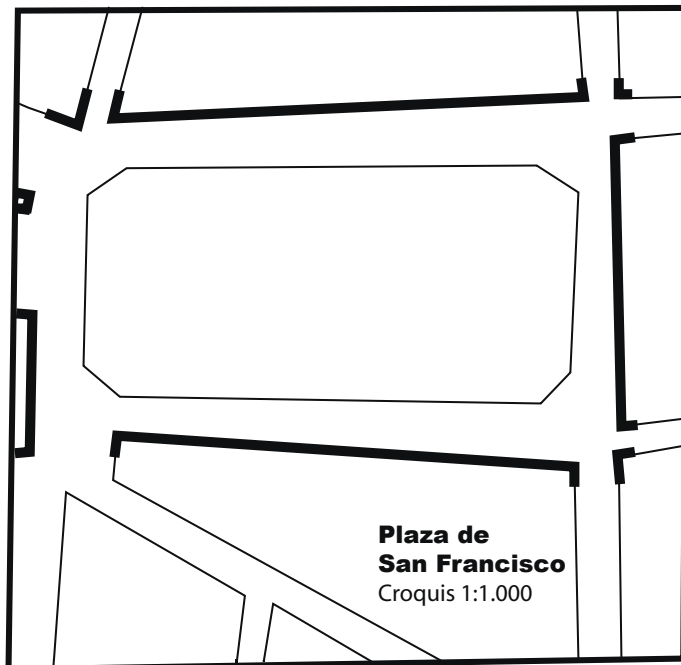
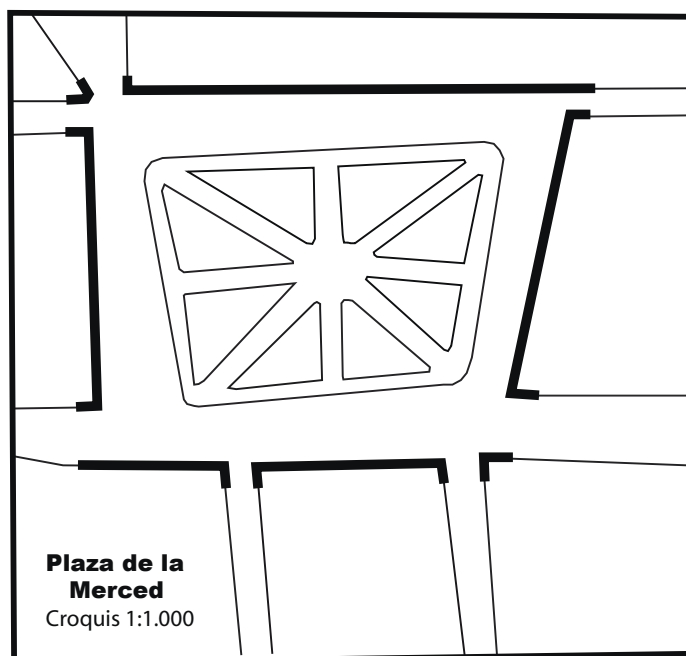
Cartagena no fue amenazada directamente por las tropas francesas durante la guerra de la Independencia³², pero desempeñó una misión estratégica de gran interés, ya que sirvió de base de abastecimiento de tropas, armas y municiones para un extenso territorio (desde Cádiz hasta Lérida), que pudo así resistir con desigual éxito a los franceses. La preeminencia reconocida a la Junta cartagenera, sobre todo al principio del conflicto, es un reflejo de la importancia alcanzada por la ciudad. Una vez terminada la contienda, la crisis que en toda España la había acompañado y precedido, no se verá superada hasta mediados de siglo. La drástica reducción de los presupuestos de la Marina hundió a la ciudad en la miseria, pasando la población de los 50.000 habitantes de 1797 a los 33.000 de 1847. Esta sociedad empobrecida, será caldo de cultivo ideal para las ideologías más radicales y participará activamente en los movimientos políticos que tuvieron lugar en aquellos años, demostrando siempre una clara inclinación hacia el liberalismo.

Con el desarrollo minero³³ que se produce en los años centrales del siglo, se inicia una nueva etapa de auge económico, que se prolonga hasta 1920. También la construcción naval experimentó una paulatina recuperación, primero durante los años de la Unión Liberal (1858-1863) y, más adelante, con la creación de la Sociedad Española de Construcción Naval (1909). A pesar de los inevitables altibajos, el balance final fue positivo: el laboreo del subsuelo tuvo efectos multiplicadores, favoreciendo el nacimiento de una prometedora industria metalúrgica, así como de fábricas de explosivos y de productos químicos. La agricultura pudo beneficiarse de la ampliación de la demanda y de algunos de los efectos de la desamortización de las tierras propiedad de los ayuntamientos, a partir de 1855; y otro tanto aconteció con el comercio, que encontró en la exportación de carbones y bienes de equipo uno de sus sostenes más relevantes. En función de todo ello, no tardaría en mejorarse las infraestructuras viaria y portuaria: la línea de ferrocarril MZA (1862), ferrocarril de La Unión (1874), Muelle de Alfonso XII (1877); y, además, surgirán entidades financieras como el Banco de Cartagena (1900).

La expansión económica provocó un extraordinario crecimiento demográfico: de los 33.132 habitantes de 1847, se pasa a los 75.908 en 1877 y se superarán los 100.000 en los

32 Véase J. J. PIÑAR LÓPEZ: «Cartagena en los inicios de la Guerra de la Independencia», en *I Concurso de Historia de la Región*, Ayuntamiento de Cartagena, 1986, pp. 207-332. Con carácter general para este periodo, véase P. M. EGEA BRUNO: «Los siglos XIX y XX», en *Manual de Historia de Cartagena*, Murcia, 1996; «Bases sociales y económicas del liberalismo cartagenero (1833-1869)», en *Estudios Románicos*, 6 (1989), pp. 1579-1592.

33 Sobre la minería cartagenera en el siglo XIX, véanse J. B. VILAR y P. M. EGEA BRUNO: *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*, Universidad de Murcia-Cajamurcia, Murcia, 1985 y «Minería y sociedad en el distrito de Cartagena durante el Sexenio Democrático (1868-1874)», en *Hispania*, 152 (1982), pp. 607-654; J. B. VILAR, P. M. EGEA BRUNO y D. VICTORIA MORENO: *El movimiento obrero en el distrito minero de Cartagena-La Unión (1840-1930)*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1987.



Planos de las plazas del siglo XIX.

primeros años del siglo XX. Y ello a pesar de la segregación en 1859 del territorio sobre el que se fundó el nuevo municipio de La Unión. Este despliegue motivó una gran transformación urbanística³⁴, planteándose el derribo de la muralla, la creación del Ensanche en los terrenos del Almarjal —lo que pondrá fin al secular foco de insalubridad—, la apertura de nuevas calles y plazas, el derribo del castillo de la Concepción. Aparecerá en estos momentos el problema de agotamiento del suelo disponible, por lo que la Ley de Desamortización de Bienes Eclesiásticos, proclamada en 1835, encuentra justificación para su inmediata y exhaustiva aplicación, enajenándose a la floreciente burguesía las numerosas y extensas propiedades religiosas. Se amplían y reforman algunos espacios públicos, como la Plaza del Rey (convento de San Leandro), la de San Agustín, la Merced, etc.; se abren otros nuevos, como la Plaza de San Francisco, en los terrenos del convento demolido en 1844. Esta plaza, probablemente sea el mejor exponente del urbanismo decimonónico, fruto del proceso desamortizador, convirtiendo el vaciado del convento en un amplio espacio urbano regularizado, perfectamente conexionado con el viario circundante. En 1884 se acondiciona como jardín, consolidándose la edificación perimetral con la mejor arquitectura ecléctica y modernista. La plaza, abierta en el mismo corazón de la ciudad llegó a ser centro lúdico y festivo, acogiendo ferias y espectáculos³⁵.

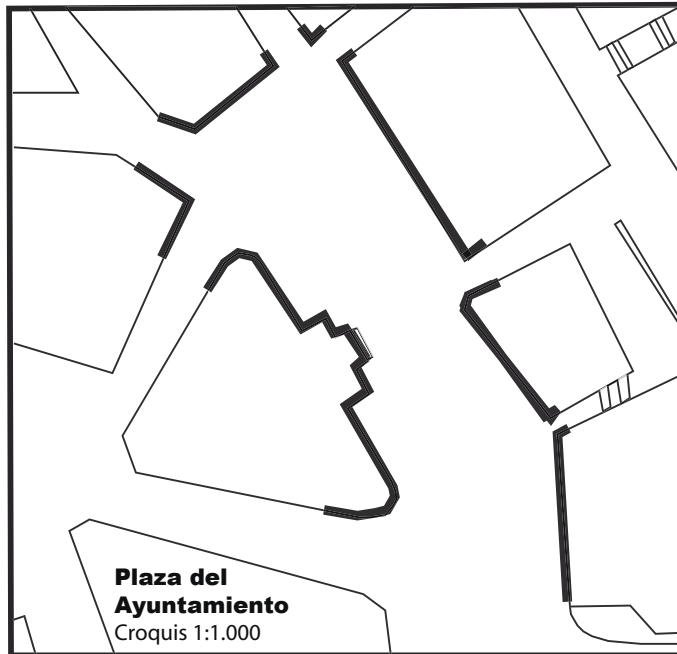
Como afirma Pérez Rojas, «sobre las murallas pesaban todos lo males de la ciudad, los altos alquileres del recinto, la aglomeración de la población más explotada y marginada, la insalubridad y las deficiencias higiénicas»³⁶. Su derribo era algo más que una cuestión urbanística, era la caída del símbolo político del antiguo régimen. Su demolición no llegaría el 28 de enero de 1900, y sería celebrada como una auténtica fiesta popular. Los derribos se centrarían singularmente en las estrechas puertas que constreñían el tráfico. Ninguna de ellas que en pie. No se tuvo el acierto de integrarlas en los nuevos espacios resultantes, como había previsto el Plan de Ensanche de 1896. La Puerta de Madrid, en la prolongación de la Calle del Carmen, dará origen a la antepiazza de la circular Plaza de España, incorporada al ensanche. La Puerta de San José, se abrirá a la Plaza Bastarache, importante punto de comunicaciones y circunvalación de la ciudad, prolongándose por la Avda. de América hasta la Plaza de la Estación (terminada en 1908). Por último, la Puerta del Mar, que fue la primera en demolerse, abrirá la ciudad, a través de la Calle Mayor, al puerto. Simultáneamente se inician las obras del nuevo Ayuntamiento, que proyecta y dirige el arquitecto Tomás Rico, y que se terminan en 1907. Este edificio articula todo el espacio circundante, la Plaza del Ayuntamiento, y la Plaza Héroes de Cavite, entre los edificios de la Aduana y Obras del Puerto y el muelle de Alfonso XII, acondicionados para uso público hacia 1923.

Desde el punto de vista arquitectónico, a partir de los años setenta se empiezan a construir interesantes edificios, en los que se aprecian las corrientes eclécticas, historicistas y, sobre todo modernistas que van llegando a Cartagena de la mano de excelentes

34 Acerca del urbanismo contemporáneo en Cartagena, véanse F. J. PÉREZ ROJAS: *Cartagena 1874-1936. (Transformación urbanística y arquitectura)*, Editora Regional de Murcia, Murcia, 1986; J. L. ANDRÉS SARASA: *Urbanismo contemporáneo: la Región de Murcia*, Universidad de Murcia, 1995.

35 J. M. RÓDENAS: *ob. cit.*, p. 81.

36 F. J. PÉREZ ROJAS: *ob. cit.*, p. 98.



Plano de la Plaza del Ayuntamiento.



El edificio del Ayuntamiento obra del arquitecto Tomás Rico se concluye en 1907 y articula todo el espacio circundante.

arquitectos como Víctor Beltrí, Tomás Rico o Lorenzo Ros. Esta actividad constructora dejará numerosos ejemplos de gran calidad hasta las primeras décadas del siglo XX tanto en la ciudad como en el campo: el Palacio Pedreño (1872), el Ayuntamiento (1900-07), el Palacio Aguirre (1901), la Casa Maestre (1906), el Pasaje Conesa, Casa de Pascual de Riquelme (1908), la Casa Cervantes (1906), el Palacio del Marqués de Casatilly (Casino), la Casa Llagostera (1916), Casa Rubio (1895) —en El Algar—, Villa Pilar —entre Santa Ana y Miranda—, etc.; en la arquitectura religiosa podemos mencionar la construcción de la Iglesia de la Caridad y las reformas de Santa María la Vieja —con una mezcla de estilos historicistas entre los que destaca el neorrománico—, de San Diego y Santo Domingo. Se mejoraron los servicios públicos, apareciendo el alumbrado por gas y, más tarde, el eléctrico y pronto los tranvías recorrieron las calles. También hubo una mayor preocupación por la enseñanza y surgen ahora la Escuela Nautica, la de Capataces de Minas, las Escuelas Graduadas y el Instituto de Segunda Enseñanza.

El movimiento cantonal (1873-1874). Durante estos años se asistió a un cambio de protagonismo y contenido de las conmociones sociales que se sucedieron. El episodio cantonal (1873-74), no sólo fue el acontecimiento cartagenero más espectacular del siglo, sino también el más significativo política y socialmente. Proclamando el Cantón Murciano (1873) del que fue nombrado Comandante General el Diputado por Murcia, Antonio Gálvez Arce —más conocido por Antonete Gálvez—; la insurrección fue secundada por la escuadra fondeada en el puerto y por el regimiento de infantería de la ciudad, que se apoderó de todo el efectivo bélico de Cartagena. Murcia se uniría momentáneamente al movimiento, aunque pronto quedaría separada de la revuelta por la llegada de tropas del gobierno central. Los cantonales, para obtener recursos, plantearon



Vista parcial del puerto de Cartagena (h. 1920).

un auténtico plan de piratería naval. Con sus buques recorrieron la costa mediterránea imponiendo contribuciones revolucionarias, reclutando gente a la fuerza y saqueando las ciudades de víveres y dinero. Los cantonales vencieron a las tropas gubernamentales en Orihuela y realizaron una atrevida expedición a Hellín. El 11 de octubre, sin embargo, las cosas habían cambiado, y la ciudad quedó sitiada por las tropas del general Ceballos. El sitio fue muy duro por la escasez de víveres, por los enfrentamientos internos y el fuerte castigo al que fue sometida desde el mar. Los insurrectos fueron debilitándose y acabaron huyendo a Orán unos 2.000, con Antonete Gávez a la cabeza, a bordo de la fragata Numancia, tras conseguir romper el cerco naval. Cuando las tropas del gobierno entraron en Cartagena encontraron una ciudad destruida por los efectos de un sitio tan prolongado —cuatro meses—³⁷. Los resultados de esta aventura fueron para los huidos el exilio y para los que quedaron la deportación a Filipinas, Marianas y Cuba. Como recuerda Jover Zamora «cuando el general López Domínguez entra en Cartagena (12 enero 1874), ya había acabado la República del 73; no sin razón pudo decir Castelar, en una frase que se haría famosa, que la proyectada Constitución de aquel año había sido quemada, por la impaciencia de los intransigentes, en el cantón cartagenero».

La derrota del Cantón marca el final de una etapa y el principio de otra. Tras el motín de 1886, los movimientos revolucionarios serán protagonizados por los trabajadores, adscritos en un principio al anarquismo y, muy tardíamente, al socialismo, produciéndose hondas perturbaciones, inicialmente en la sierra minera y, desde comienzos de la siguiente centuria, en la ciudad de Cartagena.

La creación de nuevos municipios en la comarca del Campo de Cartagena. La extensa comarca del Campo de Cartagena estaba dividida desde la Edad Media entre dos grandes términos jurisdiccionales: Cartagena y Murcia, cuya línea divisoria se fijó en la rambla del Albuñón, que desemboca en el Mar Menor, así mismo repartido entre ambos concejos. Durante el periodo medieval fue un territorio desierto, como consecuencia de la escasa población y de la inseguridad, pero desde finales del siglo XV la situación cambia, y la tierra empieza a cultivarse, aunque, al menos al principio, ello no supone la instalación permanente de los pobladores. Sería a lo largo de la Edad Moderna cuando de forma paulatina aparecen caseríos dispersos y algunos núcleos de población rural, que ya en el siglo XVIII adquieren, en algunos casos, cierta consideración. De todas maneras, salvo en el caso de Fuente Álamo, que durante casi dos años (1700-1702) consiguió su independencia de Lorca, Cartagena y Murcia, no será hasta el siglo XIX cuando se produzca la formación de nuevos entes municipales en la zona.

Las nuevos términos municipales se crearían al amparo de los movimientos liberales decimonónicos, y casi todos conocieron un primer momento de autonomía municipal durante el Trienio Liberal (1820-1823), que perderían tras el triunfo absolutista, no volviendo a recuperar su independencia definitiva hasta 1836. La mayor parte de las nue-

37 Sobre el movimiento cantonal véanse, A. PUIG CAMPILLO: *El cantón murciano*, Editora Regional de Murcia, Murcia, 1986; A. PÉREZ CRESPO: *El cantón murciano*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1990; M. A. MEDIONI: *El cantón de Cartagena*, Siglo XXI, Madrid, 1979; J. B. VILAR: *El Sexenio democrático y el Cantón murciano (1868-1874)*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1983.

vas entidades municipales se segregarían del término jurisdiccional de Murcia —Torre Pacheco, San Javier y San Pedro del Pinatar—; Fuente Álamo se formaría a costa de los municipios de Lorca, Cartagena y Murcia; y, La Unión, que se forma a costa del término de Cartagena, se constituye en 1859 gracias al espectacular auge de la minería.

Viajeros extranjeros en la Cartagena del siglo XIX. Los acontecimientos históricos van a influir poderosamente en los viajes y en los viajeros. En el siglo XIX el viaje no sería ya la base complementaria de la educación, por ello los viajeros que escriben sus memorias no pretenden hacer alarde de su erudición acumulando gran cantidad de datos: producciones, precios, industrias, o críticas con respecto al retraso español, a las costumbres, etc. Los temas y las perspectivas cambian. Se busca más lo externo de personas y paisaje, pintoresquismo, costumbrismo, ocio, dejadez, pereza, etc., que lo interno: espíritu y obra, la ciudad, el arte, los monumentos, las formas de pensar, etc., es decir, se escribe lo que se ve desde una perspectiva propia, imaginada, que con frecuencia alcanza la fantasía para dar mayor amenidad, color e interés al relato. Hacia mediados del siglo, a partir de Richard Ford son pocas las personalidades que tienen opinión propia, que no consultan libros de viajes anteriores, para saber buscar y encontrar lo que les interesa, lo que ocasiona un descenso en cuanto a la calidad, novedad e interés, que contrasta con un aumento de los viajeros, en los que empieza a atisbarse el turista. En lo que afecta a las tierras murcianas, en el siglo XIX no se conoce el viaje organizado en grupos con guías que enseñan, comentan y conducen.

Por lo que respecta a los viajeros que llegan a Cartagena, son cada vez más los que vienen en barco, permanecen unas horas que les basta para formarse una opinión de la ciudad, no aportan novedades. Los viajeros de la primera mitad del siglo, coinciden en la decadencia de la ciudad con respecto al siglo anterior. En 1814 un navegante americano M.M. Noah, elogia el puerto y sus defensas, destaca la amplitud del Arsenal. Con respecto a la ciudad, afirma que es de calles anchas y sucias; comenta la decadencia en la que estaba sumida como consecuencia de la epidemia sufrida poco antes, nos comenta como la población ha disminuido de 60.000 a 36.000 habitantes. Sus rápidas impresiones: «*son todos pobres...los soldados están harapientos y no reciben paga. La ciudad tiene un aire triste y decadente*», no contrasta la información, tras unas horas de permanencia en la ciudad emprende el viaje hacia Cabo de Palos, del que dice: «*conocido por ser el puerto desde el que dicen partió Colón en su primer viaje al descubrimiento del nuevo mundo*», como se ve su despiste es enorme³⁸.

En 1829 llega a Cartagena un capitán de navío inglés, Samuel Eduardo Cook, es un personaje bien informado y enterado en diversas materias, sobre todo en Botánica y Geología, por lo que encontramos en su narración una atención preferente a las minas y a sus posibilidades de explotación. De su visita a Cartagena resalta que fue conquistada por los franceses durante la Guerra de la Independencia, alaba su puerto y arsenal, pero destacando el deterioro y abandono en que se encontraba. Observa la débil defensa del puerto, pese a las fortificaciones y castillos destinados a este fin. Del arsenal nos dice que «*los magníficos almacenes y depósitos estaban vacíos; los talleres de cordelería, sin trabajo*»,

38 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. II, pp. 613-614.

y del caserío de la ciudad: «*El tipo de construcción utilizado en las obras de esta ciudad no tiene nada apreciable, hechas en piedra caliza quebradiza con amplias junturas*»³⁹.

Mediado el siglo las visitas a Cartagena se multiplican y en su mayor parte la vía de acceso es el mar. Casi todos los viajeros, tras contemplar el puerto y su circuito montañoso, desembarcan y visitan la ciudad. En 1843, procedente de Alicante, llega Martin Haverty, abre su relato con las informaciones previas, cuenta lo de siempre: elogia la bahía, su magnífica posición defensiva y al amparo de los vientos y su amplitud; le gusta la Escuela Naval, que considera espléndido edificio, con elegantes casas a cada lado; se queja de la lentitud aduanera, y dedica un largo comentario al abandono y desolado aspecto que ofrecía el arsenal y los astilleros. Cuando recorre sus calles, guiado por un viejo marino que había sido apresado en la batalla de Trafalgar, anota algunas curiosidades. El aspecto de Cartagena es completamente distinto al de las demás ciudades española por él visitadas. Todas las viejas callejuelas tienen aspecto moro, y también ve esta influencia en todo: la catedral, el alcázar, las viejas murallas, etc., destaca el mal estado de las calles, excepto «*la Calle Mayor que está pavimentada con piedras lisas, es la calle del comercio...*». Obtiene buena información de la situación económica, sobre todo en lo que se relaciona con las minas, cuya explotación estaba empezando a proporcionar nueva vida a Cartagena⁴⁰, visita una de la fundiciones —la de Pellet Hermanos, de Lyon— donde observa como se separaba la plata del plomo, ya que, en esos momentos, las minas argentíferas eran las únicas que se explotaban.

El 13 de mayo de 1845 arriba a Cartagena Dora Quillinan, hija y mujer de poetas, la visita dura un sólo día —de las 6 de la mañana a las 6 de la tarde—. Es una mujer sensible, de buen gusto, con conocimientos artísticos y excelentes dotes de observación, lo que le permite hacerse una idea real de Cartagena en 12 horas. Forma parte de un grupo de pasajeros del barco que juntos visitan la ciudad, uno de ellos tenía una carta de presentación que les permitió entrar en el arsenal; otro, un español, hablaba a la perfección inglés y francés, lo que facilitaba las cosas, incluso, el grupo antes de emprender la visita encargó la comida en una posada de la Calle Mayor. El arsenal no le decepcionó, en lo que se refiere a su amplitud y construcción, pero sí el vacío desconsolador, pues trabajaban 50 hombres donde en su época de esplendor lo hacían miles. Luego subieron al castillo: «*La subida es fuerte pero corta. Al llegar no me sorprendió mucho encontrármelo en ruinas...Las vistas de la montaña y de la bahía entre rocas, de las montañas del Este y de la llanura hacia en Norte y el Oeste que está rodeada por una espléndida cadena montañosa son estupendas*». Comenta que la llanura ofrece un aspecto desértico, la ausencia de verde, y la preponderancia del color «*marrón-rojizo polvoriento y reseco*». Tras una magnífica comida española, se sienta en un balcón para contemplar a los transeúntes y dedicar unos comentarios sobre sus gustos y atuendos. De nuevo en el barco, escribe: «*Cartagena es uno de esos sitios que te dejan con una profunda impresión de melancolía difícil de sacudir*», al pensar su anterior grandeza y el estado de decadencia en que se encuentra: viejas fortalezas en ruinas, deterioro de edificios modernos, hundimiento del comercio, total paralización del arsenal y ausencia de vida y espíritu en la ciudad y su gente⁴¹.

39 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. II, pp. 619-620.

40 Véase C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. II, pp. 659-660.

41 Véase C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. II, pp. 665-669.

Con Richard Ford (1846), autor de un *Manual para viajeros por España y lectores en casa*, se pone fin al viajero clásico, romántico, típico. Su relato-guía, comentarios e indicaciones, a partir de ahora, siempre estarán presentes en los viajeros, pues satisfacen las demandas del más exigente, tanto por su erudición como por el conocimiento práctico de las vías de comunicación, la utilización adecuada de las galeras, diligencias y caballos como medio de transporte, señalamiento de distancias y posibilidades de albergue. En Cartagena la mejor fonda es la de la calle Mayor; las mejores posadas la de los Cuatro Santos y la Rosa de San Antonio. Además, la guía de Ford indica lugares y monumentos dignos de ser visitados. Cartagena se describe como una «ciudad aburrida y malsana, y el agua salobre», aconseja subir a alguna de las colinas para gozar de las vistas. Habla del puerto y de las actividades económicas: pesca del atún, explotación de la barrilla y la minería, y «recientemente ha fundado aquí un inglés una fábrica de cristal». La gran «Escuela de Marina, los hospitales, arsenales, cordelerías, fundiciones y astilleros son cosas del pasado». El presente es la minería, a la que dedica varias páginas, nos dice que existen 14 fundiciones —de las que 12 son extranjeras, inglesas y francesas—. Insiste, como todos los viajeros, que la Calle Mayor es la más importante y donde se concentra lo mejor del comercio⁴².

En 1859 Germond de Lavigne añade novedades, pues además de la Calle Mayor, cita las plazas de las Monjas —donde se encuentra el Ayuntamiento y un viejo convento— y de la Merced —que tiene hermosos edificios y una bonita fuente—. Augura para Cartagena una recuperación de su antigua grandeza, gracias al ferrocarril que la unirá con Madrid, y apunta lo interesante que sería para la ciudad la potenciación de la ruta Francia-Argelia a través de ella, pues Cartagena está tan sólo a seis horas de Orán; y, por último, comenta los trabajos de desecación del Almarjal que se estaban realizando⁴³. Por lo que tiene de curioso, merece la pena aludir a la rápida visita de un arqueólogo: Paul Pallary, que proveniente de Orán llega a Cartagena el 16 de agosto de 1892, invitado por los hermanos Siret, para que pudiera conocer personalmente los diferentes yacimientos que estaban excavando cerca de Águilas. De su breve estancia en la ciudad, nos dirá que cuenta con tranvías y que las principales calles tienen alumbrado eléctrico⁴⁴.

42 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. II, pp. 701 y ss.

43 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. III, pp. 808-811.

44 C. TORRES-FONTES SUÁREZ: *ob. cit.*, vol. III, pp. 1079-1081.