

PORTAZGOS Y OTRAS EXACCIONES POR EL USO DE LOS CAMINOS EN LA EDAD MEDIA

J. Agustín Sánchez Rey
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Desde la Edad Media fue usual en España el cobro de portazgos y peajes a los usuarios de los caminos, sistema que estuvo vigente hasta fines del siglo XIX y nuevamente utilizado ahora para la financiación de autopistas. En el artículo se presentan datos sobre la regulación durante la Edad Media del impuesto, personas y mercancías obligados y exentos, recaudación y otros aspectos de un impuesto muy ligado a las infraestructuras del transporte, que tanta importancia tuvo durante muchos siglos.

The imposition of taxes and tolls to the road's users was usual in Spain since the Middle Age; the system was abolished at the ends of the last century and nowadays again in use for financing highways. The article deals with the regulation of this tax, the people and merchandises subject to pay it, exemptions, tax collecting and some other aspects of an imposition in close relationship with roads and transportation, and wich has had so much importance for centuries.

El debate sobre la financiación de las infraestructuras, en particular de las vias, originado por la permanente insuficiencia de los recursos económicos disponibles para hacer frente a la construcción y conservación de nuestras carreteras, ha vuelto a poner de actualidad una institución tan antigua como el peaje, como medio de sufragar al menos en parte las elevadas inversiones que las citadas obras públicas plantean.

El peaje, tal como actualmente lo conocemos, no es sino una derivación, con matices, del sistema de portazgos que estuvo vigente de forma bastante generalizada sobre el sistema viario en nuestro país hasta el último tercio del siglo pasado.

Existen estudios sobre portazgos y peajes en la Edad Moderna y Contemporánea, con abundantes datos sobre sus recaudaciones y otros aspectos relacionados con la financiación del sistema viario, no ocurre lo mismo en lo que se refiere

a épocas anteriores, lo cual no deja de ser una carencia muy sensible si se tiene en cuenta la importancia que estos tuvieron en la Edad Media. Los escasos estudios referidos a esta época han estado más bien orientados tradicionalmente a consideraciones de historia social o lingüística, más que a las relativas a la historia del transporte y de los caminos.

El portazgo o peaje tuvo desde su origen una doble componente. Por una parte, como recurso fiscal vinculado al comercio, el cual se hacía naturalmente utilizando los caminos para el transporte de mercancías. La recaudación obtenida no tenía, por lo general, un carácter finalista, sino que entraba a formar parte de las rentas del Rey, del Señor o de la Corporación (Iglesia, Orden Militar, Ayuntamiento) perceptora del tributo. Con ellas se sufragaban los gastos generales de mantenimiento del ejército y del personal al servicio de la Autoridad beneficiaria del derecho, así como al ejercicio de las demás funciones propias de aquélla.

El hecho de que el comercio hubiera de discurrir forzosamente por los caminos para acceder a

Recibido en ROP: julio 1994



los mercados determinaba la vinculación del tributo al sistema viario, puesto que la exacción se ejercía en los caminos, normalmente en los puentes o en las entradas/salidas de las ciudades, puntos por los que obligadamente habían de pasar los usuarios de aquéllos. No obstante, no debe pensarse que el impuesto tuviera exclusivamente un carácter mercantil ajeno por completo al uso, construcción o conservación de los caminos, pues en ese caso nos encontraríamos ante otro tipo de impuestos (diezmo, alcabalas, almojarifazgos, corretajes, etc). Prueba de ello es que los peajes o portazgos no sólo gravaban las mercancías sino también el paso de personas, caballerías y carros, aunque fueran vacíos. Es decir, no se trataba tan sólo de un impuesto sobre el tráfico mercantil, sino también de lo que hoy llamaríamos un impuesto, tasa o exacción por el uso de infraestructuras.

La otra concepción del portazgo o peaje es pues la que lo vinculaba directamente a la construcción o conservación de los caminos. Adquirió importancia fundamentalmente a partir del siglo XVIII con la necesidad, que en dicha centuria se planteó, de construir un sistema vial hasta enton-

ces inexistente o muy poco desarrollado, que se hacia necesario para favorecer el crecimiento económico del país que reclamaban los ilustrados. Ante la endémica insuficiencia de recursos para la construcción de obras públicas, se establecieron impuestos finalistas (por ejemplo, dos reales sobre cada fanega de sal) y se financió la construcción de carreteras mediante el establecimiento de peajes que gravaban su utilización por viajeros y mercancías. Es este tipo de peaje el que ha subsistido hasta hoy en determinadas infraestructuras viarias, ya que al existir medios alternativos de recaudación de los tributos ligados a la actividad mercantil, medios que no necesariamente han de basarse en la fase de transporte de mercancías a través de los caminos, el antiguo portazgo dejó de ser imprescindible como forma de recaudación fiscal.

Al estar, como ya se ha indicado, bastante más estudiado el portazgo o peaje en la Edad Moderna y Contemporánea, quizás por la relativa abundancia de datos o la facilidad de acceso a los mismos, vamos a centrarnos en las etapas anteriores de esta institución, tan ligada a la historia de nuestras obras públicas.

Antes de ello conviene hacer una descripción, aunque sea muy somera del sistema medieval de comunicaciones terrestres. Eran múltiples las penalidades, obstáculos y dificultades que acompañaban a los viajeros medievales en sus desplazamientos a través de nuestros antiguos caminos. A la mala concepción de estos o a su escasa conservación, que en muchos casos los hacía intran-sitables durante largos períodos, se sumaba la in-seguridad provocada por salteadores y bandidos, las generalmente pésimas condiciones de alber-gue en posadas, ventas y mesones, cuando éstos existían, y las múltiples exacciones que se veían obligados a soportar durante el trayecto.

Todo ello dio lugar a que se estableciera una especial protección por parte de los reyes y señores feudales, conscientes del obstáculo que para el comercio y la prosperidad de sus dominios suponían las dificultades citadas: *"Los caminos públicos pertenecen a todos los omes comunalmente, en tal manera que también pueden usar de ellos los que son de otra tierra extraña, como los que moran e biven en aquella tierra do son"*. establece la Tercera Partida. Y también el Ordenamiento de Alcalá: *"Los caminos cabdales, el uno que va a Santiago e los otros que van de una ciu-*

dad a otra, e de una villa a otra, e a los mercados, e a las ferias, sean guardados e sean amparados que ninguno non faga en ello fuerza, nin tuerto, nin robo”.

El Fuero Real y las leyes de Estilo en el antiguo Reino de Castilla contienen disposiciones similares y lo mismo ocurría en el reino de Aragón; la protección del soberano se extendía a los viajeros y mercancías que transitaran por los caminos, tanto los situados en territorios directamente administrados por el poder real como aquellos en los que la administración y la justicia eran ejercidos por la nobleza o el clero. En el reino de Aragón, Pedro III (1283), Alfonso III (1289) y Jaime II (1299) dictaron disposiciones para asegurar el libre paso por los caminos públicos, cuya jurisdicción penal correspondía en todo caso al soberano, quizás también como medio para incrementar sus ingresos, pues de esa manera a ellos correspondía la calonia o multa que había de satisfacerse como pena por el delito cometido. Lo mismo ocurría en Navarra, cuyo Fuero General (VI, 4, 2) establecía: *“Cuya deve ser la calonia de camino franzes. Agora vos contaremos del camino franzes. Si va por villa realenca o por villa encartada, et si passare, por on quisiera que vaya, la calonia es del Rey”.*

El propósito de defender la paz del camino estaba ya en el Liber Iudiciorum de los Visigodos (Fuero Juzgo), con ecos del derecho romano, que luego pasaron a otros Fueros y Recopilaciones. Se castigaba *“a los que cierran o embargan los caminos y calles de paso y abasto público”* (Orde-

namiento de Alcalá y Nueva Recopilación). Idénticos fines se protegen en el Fuero Viejo de Castilla, que castiga a los culpables de *“... forzar en camino a hombre viandante... ca los caminos... seguros deben ser”*. En las Leyes de Estilo se establece la pena de *“pechar esto que robó con el cuatro tanto, e cient maravedís de la moneda nueva por camino quebrantado”*.

“Los caminos que entran en la ciudad, o que van a las otras tierras -establece el Fuero Real- finquen bien abiertos, e tan grandes como suelen estar: e los herederos de la una parte, e de la otra no sean osados de los ensangostar: mas si quisiesen hacer cerraduras a sus tierras, o a sus heredades, fáganlas en lo suyo; e si alguno contra esto ficiere, peche por la osadía treinta sueldos al Rey, e desfágalo”.

Enrique III dicta una pragmática en la que castiga *“al que cierra o embarga los caminos, o las carreras o las calles por donde las viandas suelen andar con bestias o con carretas”*.

En cuanto a la voluntad real de proteger la seguridad de tránsito, baste una muestra en el Fuero de Alfambra. *“Qui quebrantara camino. Qui quebrantara camino del Rey peche mil solidos et si es presso sea enforcado”*.

Era lógico que a cambio de la protección real o señorial, y de la seguridad que al viajero se proporcionaba, amén del servicio que este recibía por la propia existencia del camino, hubiera de satisfacer un tributo, peaje o portazgo.



La Partida V establece el fundamento de la exacción, en su Título VII, Ley 5: *"Guisada cosa es, con razón, que pues que los mercaderes son seguros, e amparados del Rey, por todo su señorio, que ellos, e todas sus cosas le conozcan señorio, dandole portadgo de aquello que a su tierra traxeren a vender, e sacaren ende"*.

La seguridad proporcionada por el Rey incluía otros aspectos. Por ejemplo, el poder real también trataba de impedir abusos en el alquiler de bestias de carga, en los precios de los suministros al viajero o de los albergues. Así, Alfonso X, rey de Castilla, en las Cortes de Jerez en 1268 establece las tasas: *"... que las acemilas vala el par doce maravedís al mes e los gobierné aquel cuyas fueren, e esto será en el Andalucía fasta el puerto de Muradel, adelante que vale ocho maravedís el par de la acemila al mes"*.

También se trataban de asegurar unas condiciones mínimas de orden mas o menos técnico en cuanto al diseño y conservación de los caminos. El mal estado de éstos, abandonados después de la ingente tarea llevada a cabo durante el Imperio Romano, hacía que los desplazamientos durante la Edad Media hubieran de hacerse a pie, en caballería o en pocos casos en carretas, como señala Uriol; los carros de dos y cuatro ruedas desaparecieron al resultar su uso imposible en caminos detestables. Existían normas concretas sobre la anchura de los caminos. En el Fuero Viejo de Castilla (título III, libro V) y bajo el epígrafe "De las particiones: de qué anchura deben ser los caminos", se establece *"... que carrera que sale de villa, e va para fuente de agua, debe ser tan ancha que puedan pasar dos mujeres con sus orzas de encontrada; e carrera que va para otras heredades, debe ser tan ancha que si se encontraren duas bestias cargadas, sin embargo que pasen; e carrera de ganado deve ser tan ancha que si se encontraren duos canes que pasen sin embargo"*.

Los Reyes tenían una idea muy clara de la necesidad de facilitar la comunicación mediante los caminos que fueran necesarios. Por ejemplo, el Fuero General de Navarra V, 12. 4. establece al respecto una curiosa manera de trazar nuevos caminos: *"En quaal manera deve aver pasada a lo suyo. Si algun ombre ha alguna pieza o alguna vinna en algun termino et non puede yr a lo suyo por camino sabido, et nol quieren dar passada los dueynos de las heredades vaya a su pieza ó á su vinna ququando podiere, et dé voces como en*

apeyllido, et por ont viene el primero ombre á eyel, por aqueyell logar deve aver camino".

La mala situación de los caminos duró muchos siglos. Su mantenimiento era obligación de los pueblos por donde discurrían, cuyos vecinos debían sufragar las obras necesarias, pues como señalaba la Partida Primera, *"apostura e nobleza del Reyno es mantener los castillos e los muros de las villas, e las otras fortalezas, e las calzadas, e los puentes e los caños... E por ende deve y poner omes señalados, e entendidos en estas cosas, e anunciados que fagan lealmente el reparamiento que menester a las cosas que de suso diximos. Otrosí dezimos que debe dar a estos omes lo que ovieren menester para cumplimiento de la labor"*.

La obligación se extendía en detalles pues *"... E esso mismo dezimos que debe ser guardado quando la figuera o algún árbol colgase sobre la carrera pública de manera que los omes no pudiesen pasar por y desembargadamente, que cualquier que cortasse las ramas que assi colgasen non deve aver por ende pena alguna"*.

Los que se aventuraban por necesidad o por placer a recorrer aquellos caminos escasos, mal conservados, con frecuencia inseguros, mal dotados de mesones, posadas y albergues, estaban además sujetos a la obligación de pagar exacciones diversas y a veces repetidas en cortos trayectos: además de los pagos en los puertos secos o aduanas en las fronteras entre los distintos reinos, eran frecuentes los peajes o portazgos que gravaban su viaje.

El interés por establecer la historia del portazgo como institución social y económica fue ya señalada por G. de Valdeavellano en 1931 en su estudio sobre el mercado medieval. Desde el punto de vista léxicográfico y dialectal ya antes Américo Castro (1921) y luego Alvar (1951) dedicaron sendos estudios a diversos aranceles de peaje. Desde un punto de vista hacendístico Gual Camarena (1951) les dedicó especial atención en su estudio sobre los aranceles de la Corona de Aragón en el siglo XIII.

Fue habitual en la Edad Media una cierta indefinición o imprecisión en la configuración de este impuesto. De ello se deriva que a veces figuras muy similares adoptaran en los documentos nombres diversos: *pedagium*, *portaticum*, *portagium*, *portazgo*, *teloneum* e incluso, aunque esto sea

más discutible, *alcabalas*. Los orígenes históricos más remotos se encuentran en la legislación romana. Según García Gallo, en la España romana, inicialmente, el impuesto indirecto más importante era el portorium o de aduanas, que se recaudaba por arriendo a sociedades de publicanos, fiscalizados por "*procuratores*" imperiales. En la España visigoda los impuestos indirectos se reducen a los de aduanas (telonia) y tráfico. En la época musulmana existen los impuestos de aduanas (maks).

Al llegar a la Alta Edad Media, subsisten de la época visigoda los impuestos indirectos sobre el tráfico, conocidos en general con el antiguo nombre de "*theloneum*" o con los de lezda o quadragesima. Según el autor citado existían diferentes formas de este impuesto, cada una de las cuales tenía un nombre peculiar, pero que se percibían tanto por el mero hecho de pasar por determinados lugares o caminos como por autorizar el paso por un lugar de personas ("*peaje*") o de animales o cosas ("*passaticum*"). Cuando este derecho se pagaba por el paso por puertos, fronteras o puertas de ciudades, se llamaba portorium, portaticum, portazgo o rafica y si se trataba del pago por los artículos que se llevaban al mercado, "*maquilas*". La forma de pago era en moneda o en especie, y la cuantía variaba según los tiempos y lugares, consistiendo, cuando se trataba de animales o cosas, en una parte del total.

En algunos casos al carácter obligatorio del abono de peajes se añadían otros pagos hechos a título de caridad, como los "*denarios de Dios*", pagados por los comerciantes "*para la conservación de puentes, caminos, travesías y otras buenas obras*".

En la Baja Edad Media los impuestos indirectos más importantes eran los de tráfico (teloneo, lezda, peaje, portazgo, barcaje), de entrada de mercancías en el país o de salida ("*saca*").

López de Ayala menciona como sinónimos los términos portaticum, portagium, portadigo, portagem, passagem, pedagium y pedaticum, a los que Serra añade los de theloneo, portagium, passagium, portaticum, passaticum, portorium, portatge, portatatge, rafica, etc., e incluso los considera como el mismo impuesto, pero con distintos nombres según el lugar de exacción o según que ésta recaiga sobre personas, animales, dinero o cosas. En el Fuero de Balbás (1135), por ejemplo,



se dice "*... pedagium, quod vulgo dicitur portazgo...*".

El portazgo era a la vez un impuesto sobre el tráfico y sobre el transporte. Según el Diccionario Etimológico de la Lengua Española es el "*derecho que se paga por el paso de algún sitio y el edificio donde se cobra*".

El portazgo no sólo se extendía a los caminos, sino a "*mercados y ferias, tránsito de señoríos y ciudades, fronteras, puertos secos, puertos marítimos y, especialmente, a la puerta de las ciudades, de cuyo hecho se suele derivar su denominación; incluso por transposición se denomina portazgo al lugar donde se recauda*" (Serra). Era una exacción indirecta, con motivo de los más diversos actos jurídicos: transporte y circulación de personas y mercancías, importación o exportación, transacciones, compra ventas, e incluso a los más variados hechos, como simplemente desatar la mercancía.

No obstante la imprecisión existente sobre la naturaleza de los portazgos, puede concluirse una doble configuración de este impuesto: como derecho de tránsito por caminos, puentes, territorios (*pedaticum, peagium, potaticum, peaje, portazgo*) o como impuesto mercantil sobre el tráfico, las compras y ventas de mercancías (*theloneum, alcabala*).

En todo caso parece también contrastada la naturaleza señorial de estos impuestos, tal como indicaban ya Cos-Gayón y Gregorio López. Ello



dio lugar a su proliferación, que se convirtió en abuso en muchos casos sobre la base de costumbres, privilegios, cartas y mercedes. Las Cortes de Castilla de 1258 y 1301 pidieron que sólo se cobrasen en los lugares acostumbrados. Así, las Cortes celebradas en 1299, 1329, 1348 y 1349 condenaron la existencia de portazgos ilegales. Correspondía luego al Rey, una vez admitida la queja, tomar las medidas para erradicarlos. En 1343 Alfonso XI tomó para la Corona todos los portazgos que habían venido siendo enajenados a favor de municipios, nobles y eclesiásticos. Poco duró tal medida, pues en 1349 y 1351 se retornaban los portazgos a sus antiguos beneficiarios y se restablecían exenciones.

No obstante, desde el siglo X, varios Fueros y Cartas Pueblas incluían ya entre los privilegios concedidos el de no pagar portazgos.

Juan II de Castilla dictó también normas para limitar el abuso que se venía haciendo de los portazgos. En la Novísima Recopilación figuran algunas de sus disposiciones al respecto, así como en el Ordenamiento de Alcalá, cuyo título XXVI: "De los portadgos e peages" incluye una Ley en la que se indicaba "En que pena caen los que toman los portadgos o peajes en los logares donde no se deben tomar".

También el Privilegio General de Aragón, concedido por el Rey Pedro III en las Cortes de Zara-

goza de 1283 impide: "Item, peages nuevos que no sian dados, specialment de pan ni de vino que llevan con bestias, ni de ninguna moneda, ni de ningunas otras cosas que usadas no fueron dar peage en Aragon. En aquellos peages que tornen e que se prengan en aquellos lugares que se solían prender, e no en otros. E los hombres que van por los caminos que vayan por los lugares quales querrán, dando todo su dreito senyor Rey o aquellos que hauran el peage de todas aquellas cosas que dar deurán".

Las exenciones eran numerosas. Particular impor-

tancia tenían las concedidas a la Mesta por privilegio de 1273, confirmado en numerosas ocasiones. Así, por ejemplo, en 1469 Enrique IV de Castilla ordenaba que ni al Concejo de la Mesta ni a los hermanos de él "...que no les llevasen derechos algunos de servicios ni montazgos y vinazgos, rodas ni castillerías, ni asaduras, ni portadgos, ni partajes, ni otras imposiciones de sus ganados mas de aquellos que antiguamente se acostumbro coger y una vez al año". Para apoyar las actividades generales de la Mesta, los Reyes Católicos en 1480, confirmando el privilegio de 1273, ordenaron la supresión de los portazgos y demás derechos, o tributos de pasaje, obligando a exhibir las cartas, privilegios o títulos a cuantos pretendiesen tener derecho a cobrarlos, y en 1489 dictaron la Ordenanza de las Cañadas.

No sólo la Mesta o Cabaña Real de Ganaderos tenía privilegio. También la Cabaña Real de Carreteros disfrutaba de ellos, para evitar que "paguen los derechos de portazgos u otros que pudiera haber en el sitio señalado en el camino, sin dar rodeos para ello, y que sean conforme a arancel y no se les pene como descaminados por no haber ido a buscar los portazgos"... "que no paguen derecho alguno de servicio y montazgo ni portazgo mas que por las reses que lleven, además de la yunta y buey de remuda por carreta".

En 1498 los Reyes Católicos dictan otra disposición protectora de los carreteros en relación con

los abusos que se producían en los portazgos: *"Mandamos a los portazgueros y aduaneros, y otras personas que cogen cualesquier portazgos y pontazgos y castillería y otros cualesquier derecho, que de aquí adelante tengan lugar y sitio cierto y señalado donde los carreteros puedan ir a pagar y paguen los portazgos y derechos que fueren obligados en el camino por donde hubieren de pasar, sin que para ello hayan de rodear cosa alguna, ni los andar a buscar y no les demanden ni lleven más derechos ni portazgos de los que deben según el arancel por donde se han de coger; y mandamos, que quando a los dichos carreteros les pidieren el arancel por do les llevan los dichos derechos a los portazgueros, que sean obligados a se los mostrar sin poner en ello dilación alguna; so pena que no lo haciendo así, no sean obligados a pagar ningún portazgo ni derechos de lo que llevasen, ni sean obligados a los venir a buscar para los pagar, ni por no los pagar incurran en pena de descaminados, ni en otra pena alguna. Y mandamos a las nuestras Justicias, que así lo juzguen y determinen y executen"*.

También estaba exenta la Santa Hermandad Vieja de Toledo, Talavera y Ciudad Real, constituida por los propietarios de colmenas y que a comienzos del siglo XIV se quejaba porque les cobraban portazgos de la caza y otras cosas en contra de su costumbre de ser quitos de ello excepto en el puente de Alcántara, reclamación que aceptó Fernando IV en 1309.

Otras exenciones eran por razón de territorialidad, estando francos los vecinos del lugar donde se cobraba el portazgo. Así, por ejemplo, en Calasparra, Beas, Segura (encomiendas de la Orden de San Juan) estaban exceptuados los vecinos de lugares de la Orden y los de la villa de Hellín, contigua a Calasparra.

En Aragón y Navarra ocurría algo similar. Un ejemplo de exención se contiene en el Fuero de Tudela, Cervera y Gallipienzo concedido por el Rey Alfonso I (1119-24) de Aragón y Navarra *"Doy y concedo a todos los pobladores de Tudela y habitantes de ella, como también de Cervera y Gallipienzo los buenos fueros de Sobrarbe, para que los tengan como los mejores infanzones de todo mi reino, y estén libres de todo servicio, peaje, uso, petición... a perpetuidad..."*.

Volviendo a Castilla, en el Puente del Arzobispo, por ejemplo, cuando el arzobispo Pedro Teno-

rio mandó construirlo, lo declaró franco, es decir que no habían de satisfacerse derechos de portazgo para atravesarlo, excepto cuando se pasara ganado, en cuyo caso se satisfaría un canon a favor del monasterio de Bernardas de San Clemente de Toledo a más del derecho de asadura, consistente en una cabeza de ganado por rebaño que lo cruzase, para así ayudar al sostenimiento de la Santa Hermandad Vieja. No obstante, la franquicia de paso fue sistemáticamente incumplida por los alcaldes de las torres que franqueaban dicho puente, los cuales cobraban peaje y portazgo hasta que el Cardenal de Toledo Pedro González de Mendoza, señor del lugar, dispuso en 1484 que no se cobrara peaje bajo pena de excomunicación.

Alfonso VI, cuando fue nombrado Rey de León y Castilla suprimió los peajes que se obligaba a pagar a los peregrinos a Compostela en el monte Valcárcel y el Camino de Santiago quedó totalmente libre para la circulación, incluso de los que transportaban mercancías. Lo mismo hizo Sancho Ramírez, rey de Navarra y Aragón.

También en Navarra, según la Novísima Recopilación de sus Leyes, se establecía: *"...que los passos de las puentes de este Reino sean libres, así para las personas que por ellos passaren, como por cualquier género de ganado sin que hayan de pagar cantidades, ni derechos algunos por passar los dichos puentes, y esto se entienda donde no hubiera costumbre y possession quieta y pacífica de quarenta años a esta parte, sentencias o privilegios en contrario"*.

Sin embargo, en otra ley de la misma Novísima Recopilación se ordena que *"no haya repartimientos de puentes, y los que passaren por ellos paguen portages por las quiebras y reparos, que en ellos se ofrecen, escepto las Comunidades, o personas que tuvieren privilegios, o costumbre de no pagar"*.

Notese en este caso la relación que se establece entre el pago del tributo y su finalidad de sufragar la reparación de los puentes.

No obstante, la necesidad de recompensar servicios o de allegar fondos a las arcas reales, motivaban que por parte de los Reyes se siguieran concediendo a Nobles, Ordenes Militares, Dignidades eclesiásticas y Municipios el derecho a establecer portazgos, en los caminos que discu-

rían por territorios de su jurisdicción. En el siglo XV, Enrique IV, "el de las Mercedes", se distinguió particularmente en tal sentido. No obstante, en 1469 revocó los privilegios concedidos desde 1464, a petición de las Cortes reunidas en Ocaña, decisión que posteriormente fue asimismo revocada en numerosos casos, volviéndose prácticamente a la abusiva situación anterior.

Nuevamente, en 1476, los Reyes Católicos revocaron por pragmática fechada en Madrigal los privilegios en esta materia, concedidos en Castilla por su antecesor, Enrique IV. El texto dice: *"El Señor Rey Don Enrique IV, en las Cortes de Ocaña el año de 69 revocó y dio por ninguna todas y cualesquier cartas y privilegios por él dadas desde 15 de septiembre del año pasado de 64 fasta entonces, y las que diese de ahí adelante á cualesquier personas para poder llevar portazgo nuevo ni acrecentado, ó pasage ó pontage, ni roda ni castillería, ni otro tributo ni derecho alguno por personas ni cargas, ni bestias ni carretas, ni mercaderías ni mantenimientos, ni por ganado, ni por paso de madera por el agua, ni por otra cosa alguna; y mandó, que ahí adelante no lo lleven, y que sus arrendadores ni cogedores no lo lleven ni cojan, aunque digan que lo cogen por mandado de sus Señores; y que qualquier lo pueda resistir, lo contrario haciendo, a los unos y a los otros poderosamente con mano armada sin pena alguna, y demás que incurran en las penas que caen los salteadores de camino. Y después en las Cortes que fizo en Nieva año de 1473 tornó a confirmar los susodichos, y quiso, que no se llevasen, salvo aquellos, que antiguamente antes de los dichos tiempos se acostumbraban llevar. Las quales leyes mandamos, que se guarden; y si algunas cartas ó albalaes el dicho Señor Rey nuestro hermano dió contra el tenor de las dichas leyes, revocámoslas; y mandamos, que ellos, ni los privilegios y sobre-cartas dellas no hayan fuerza ni vigor alguno: y defendemos que persona alguna no vaya contra las dichas leyes so las penas en ellas contenidas, y demás pierda qualesquier mercedes que de Nos y de los Reyes nuestros antecesores tuviere"*.

La Ley IX, Libro VI, Título X, de las Ordenanzas Reales de Castilla, recopiladas y compuestas por el Dr. Alfonso Díez de Montalvo, sienta el principio general de que *"... y porque los caminos deben ser seguros a todos, mandamos que aquellos que pasan de parte a parte, o van de un lugar a otro, que vayan libremente, y los caminos públicos sean guardados, y no les sea tomado portadgo, ni otra*

cosa alguna, allende de aquello que de derecho fuere...".

El Rey Fernando el Católico, en el poder que confiere a su esposa Isabel mediante Provisión del 14 de abril de 1481 nombrándola corregente, gobernadora, administradora general y "otro yo" de los Reinos de la Corona de Aragón, le confiere poderes para que: *"Podais además, por documento o documentos mediante gracia de redención o sin ella, o a perpetuidad bienes, derechos, rentas, ... peajes... y cualesquier bienes y derechos nuestros, ... vender, empeñar, dar y hacer graciosamente gracia de ellos, y enajenarlos a la persona o personas que querais, por el tiempo o tiempos que os parezcan bien o a perpetuidad"*.

Conscientes del daño que los peajes significaban al comercio y las comunicaciones en sus reinos, D. Fernando y Dña. Isabel dieron en Toledo (1489) una ley por la que *"Mandamos y defendemos, que de aquí en adelante no se pidan ni lleven portazgos y pasajes ni portajes, ni rodas...; ordenamos y mandamos que todos los Concejos, y cualesquier universidades y personas singulares que tienen o pretendiesen haber los dichos portazgos... desde el dicho año 64, envíen o trayan ante nos las cartas y privilegios o qualesquier títulos que tengan..."*.

Un año después, el 4 de diciembre de 1490, dictan otra pragmática en Córdoba prohibiendo el establecimiento de portazgos en el reino de Granada, cuya conquista, obviamente, aún no estaba concluida: *"Ordenamos y mandamos, que agora y de aquí adelante, en quanto nuestra merced y voluntad fuere, ningun Concejo ni persona, de cualquier estado o condición o dignidad que sean, no impongan ni lleven portazgos ni almoxarifazgos, ni rodas ni castilleras ni asadura, ni otro derecho ni imposición alguna sobre los mercaderes, y recue-ros y pastores, y otras personas que pasaren por las ciudades, villas y lugares y fortalezas del Reyno de Granada; y no gelo lleven por sus personas, ni por sus mercaderías ni mantenimientos que traxeren y pasaren, ni por sus ganados que traxeren a herbagear a los dichos términos, aunque Nos hayamos fecho, ó hagamos merced dellos ó de algunos dellos á algunos Prelados ó Grandes, ó Alcaydes, ó otras personas de nuestros Reynos; y si algunas personas las han impuesto, mandamos, que luego sean quitadas, y de aquí adelante no se pidan ni lleven, so las penas contenidas en las leyes de nuestros Reynos contra los que ponen*

nuevas imposiciones; salvo en los lugares donde Nos mandáremos que sean cogidos nuestros derechos de diezmo y medio diezmo, de lo morisco y almoxarifazgo, y las otras rentas que pertenecen al Señorío Real”.

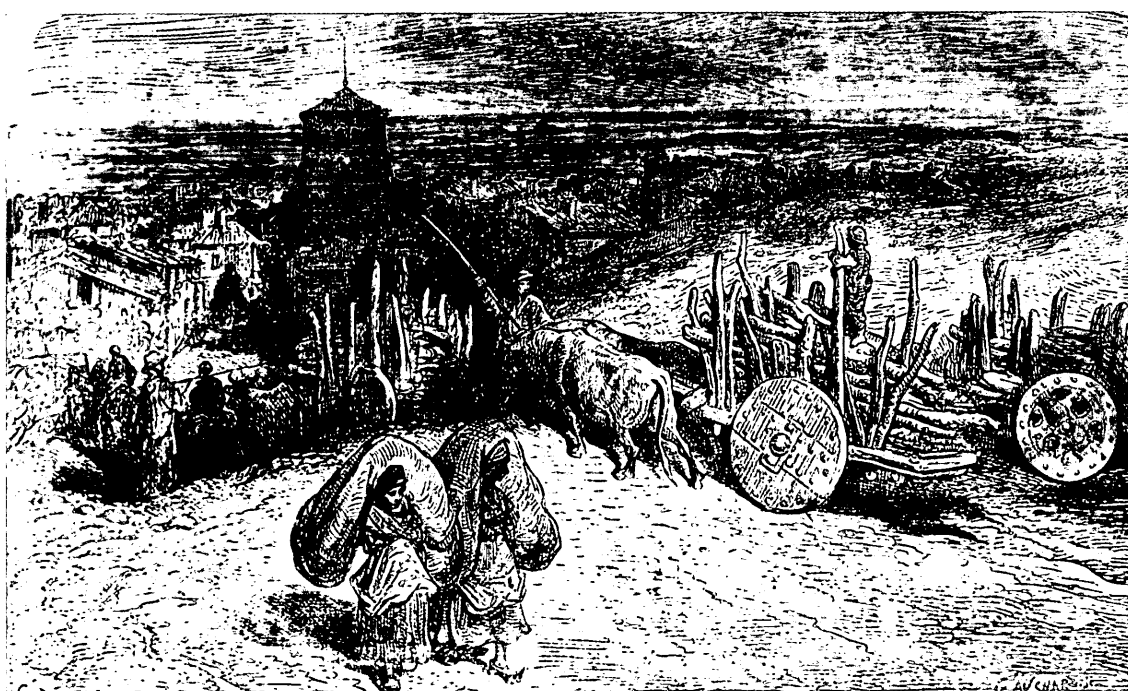
Todavía figura en la Novísima Recopilación otra disposición de los Reyes Católicos sobre el mismo tema, fechada en Sevilla el 9 de junio de 1500, en que se ordena a los corregidores que suspendan en sus pueblos las exacciones de los portazgos que no están debidamente establecidos: “Los corregidores se informen de los portazgos, y almoxarifazgos y castillerías, y borras y asaduras, y otras imposiciones y barcages y estanques, que se llevan a la tal ciudad, o villa o lugar, o en su tierra y comarca, aunque sean de Señorío; y quales son nuevas, y quales son viejas y antiguas, y se han acrecentado; y las nuevas de los términos de su jurisdicción, que no tienen título o prescripción inmemorial para que de derecho las puedan llevar: y provean como no se pidan ni lleven, executando las penas contenidas en las leyes de nuestros Reynos contra los que las impusieren, o llevasen como no deben; y de las que son fuera de su jurisdicción nos envíen relación, porque Nos mandemos proveer sobre ello”.

El portazgo afectaba a todo tipo de mercaderías que se transportasen. Se ha tratado en ocasiones de establecer una clasificación sistematizada de los bienes sujetos a arancel. Así, Sendra los agrupa en: industria textil, productos textiles, tintóreos, alimenticios, vegetales, de origen ganadero, forestales, marítimos, minerales, especias y ganadería. Arroyo llera en su estudio sobre los portazgos de Ainsa (Huesca) distingue: productos alimenticios, tintóreos, forestales, exóticos, ganaderos, minerales, ganadería, industrias textil y metalúrgica, armas y objetos diversos.

De entre los numerosos aranceles que se conservan vamos a ceñirnos exclusivamente a reseñar dos, bastante representativos: el portazgo de Santisteban del Puerto, sistematizado por los Reyes

Católicos en 1491, y el arancel de Calasparra, Beas y Segura, ordenado en 1504. En los dos casos se trata de recopilaciones de aranceles medievales transcritos en las fechas citadas. El primero distinguía los siguientes tipos de objetos susceptibles de pago:

1. Paños, frisas, lienzos, sayales, fustanes, chamelotes, seda tejida o en pelo, hilo de plata, lencería, tocas, albornoces, brocados de oro, azogue, hilo de oro, lino, lana, cáñamo, algodón, y la ropa vieja o nueva que fuera para vender.
2. Especias, ajos, azafrán, ajonjolí, lentejas, cominos, alhucema, mostaza, habas, garbanzos, cañamón, azúcar, almendras, pasas, miel, bellotas, castañas y aceite.
3. Buhonería, correría, piedras preciosas y piezas de plata.
4. Grana en polvo, y bermellón.
5. Gallinas, pollos, perdices, conejos, cabritos, aves y caza.
6. Pescado fresco o salado.
7. Zumaque, bayón y corcho.
8. Pellejos, llamados “salvagine”, corambre, chapines, borcagués, cueros vacunos, cabrunos o gamunos, cordobanes, y baldreses.
9. Greda, loza, barro vidriado, vidrio y alcohol para vidriar.
10. Maderas, artesas, cedazos, hierro y acero.
11. Calderas, sartenes, y platos.
12. Sillas jinetas.



13. Cera, resina, sebo o unto, y jabón prieto o blanco.
14. Esparto.
15. "Casa movida" (el traslado de los muebles y ajuar de una casa).
16. Oficio de herrero, carpintero, espadador y barbero, con sus aparejos.
17. Ganado "marchaniego".
18. Moros y judíos para vender como esclavos.

El arancel de portazgos de Calasparra, Beas y Segura (1504) fue estudiado por Serra, que clasifica los bienes sujetos a tributo en: cosas muebles o mercancías, semovientes, conjuntos de cosas, patrimonios, derechos, individuos y cosas "extracomercium". Las cosas muebles eran las más abundantes, con una relación que alcanza las sesenta y tantas, estableciéndose la diferencia cuantitativa de que vayan en cargas o en carretas. Entre ellas hay muchas industrializadas: calderas, sartenes, estopa, sosa, sogas, esparteñas, pescado seco, ollas de tierra, cordobanes, cuero; pieles de raposa, gato, conejo, corderos, de cabritos, huesos vacunos; queso, hierros de lanzas, puñales, herrajes, jabón, pastel, alumbre, papel, cedazos, costales, cera, vinagre, vino, aceite, esteras, palmas; ropas, lino, jerga, paño, lienzo, libros, especiería, y entre ellas algunas de interés, como "bedriado" o vidrio, libros, "alcotonia", alumbre, "arruuiá" y otras especies de tintorería. Entre los productos sin transformar abundan los frutos secos (almendras, nueces, piñones), hierbas aromáticas, pescado fresco, perdices, conejos, tocino, carbón y toda clase de productos alimenticios, entre ellos el arroz, que al no ser objeto de arancel especial hace suponer no se cultivaba todavía en Calasparra, famosa hoy por su producción de dicho cereal.

Entre los semovientes hay variedad de animales, tanto de carga como de acarreo, transporte y caza, es decir, acémilas, asnos, potros, yeguas, potrancas, muleros, bueyes, bestias mayores y menores, caballos; gavián, alcón, azor, etc. Dentro del epígrafe "conjunto de cosas" puede incluirse a la manada de bueyes, cabaña de ganado, etc., únicas precisamente que satisfacen el portazgo en especie pues si el rebaño llegaba a cien cabezas habían de dar una res. La borra o asadura por cada cabaña de ganado era de tres animales. Y también a la percha de halcones, que si llevaba gavián está exenta de pago.

Dentro del grupo denominado como patrimonio se incluiría lo que el arancel menciona como "casa movida de cristiano..., de judío o de moro", aplicable a familias que emigraban o transitaban por el término con todo su haber, satisfaciendo, por cierto, doble la del judío o moro que la del cristiano.

Puede encuadrarse como derechos a "cualquier hombre que pasare su oficio" y a la "moneda del Reyno", así como a la demostración de vecindad en lugar franco de pago.

Entre los sujetos del impuesto se puede distinguir la regla general de hombres pecheros de la excepción que constituyen los francos de pago, y asimismo del privilegio de los exceptuados o beneficiados (vecinos de la Orden de San Juan y vecinos de la villa de Hellín, contigua a Calasparra). Se distingue también entre castellanos y de otros reinos o extranjeros y, finalmente, por su credo o raza, en cristianos, judíos y moros, con distinta imposición arancelaria. Otros sujetos tienen más bien la concepción de objetos, tales moro o mora cautivos y "muger cristiana que anda por el mundo" que pagaba igual que una carga mayor de productos manufacturados. Si era mora o judía pagaba el doble.

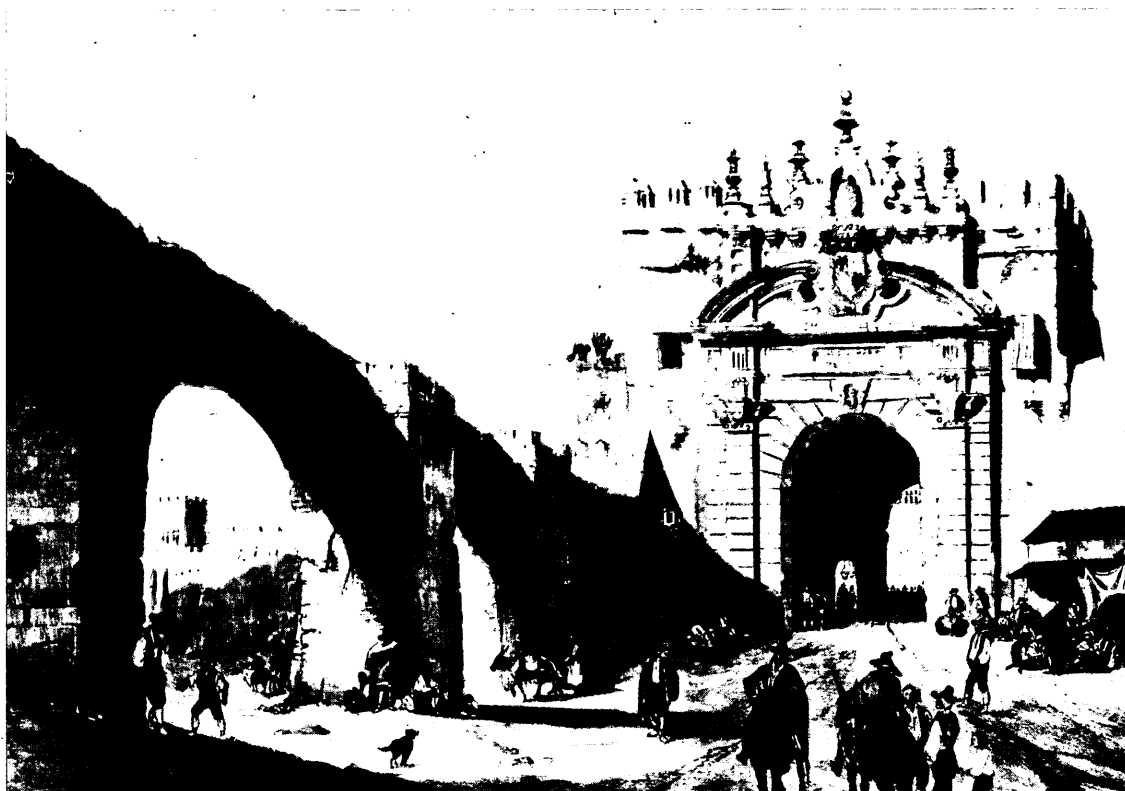
Como cosa extracomercium pero que motivaba exacción se incluía "todo moro o mora (judío o judía) que pasare muerto".

La recaudación de los portazgos estaba por lo general arrendada, cometiéndose frecuentes abusos que daban lugar a quejas, interesando la intervención real. Así, por ejemplo, las Cortes de Castilla y León se dirigieron al monarca en repetidas ocasiones, decidiendo aquél que sólo fueran "cogedores" de los pechos aforados y de los servicios hombres "que sean de las mis villas e que sean abonados e omes de buena fama, e estos que no pongan otros cogedores por sí de Palacio" (Cortes de 1325). Es decir, que los municipios controlasen el proceso de colecta. Hay peticiones en tal sentido en muchas sesiones (1299, 1301, 1302, 1305, 1313, 1315, 1317, 1322) y en las de 1325 y 1329 el rey dio normativa precisa sobre la actuación de los cogedores. Pero la monarquía, aunque no veía mal este procedimiento, nunca quiso vincularse a él en exclusiva, porque -como señala Ladero- implicaba una dependencia en el proceso recaudatorio con respecto a los municipios y la imposibilidad de obtener el dinero de for-

ma rápida o adelantada, cosa que sólo era posible mediante el arrendamiento, tal y como se practicaba en sus otras rentas. Por eso, aunque en diversas ocasiones acepta la petición de no arrendar pechos y servicios (1288, 1293, 1322), en otras se excusa de hacerlo (1302) o declara que es su voluntad arrendar habitualmente sus derechos y almojarifazgos (1329), o arrienda los "servicios" (Alfonso XI en 1349 a caballeros de Avila), e incluso se negó a que los concejos fueran arrendadores, debido a la prepotencia que esto daría al patriciado urbano ("tengo que no es mio servicio ni pro de las villas en arrendar a los concejos, por el daño que por ende se podría seguir a los del común de la villa e de las aldeas". Cortes de 1351).

Otro caballo de batalla continuo de las Cortes fue el impedir que determinadas personas fueran cogedores o, en otro caso, arrendadores de los derechos reales, incluidos los portazgos. La monarquía acepta siempre la petición de que no lo sean judíos ni "moros" (1288, 1293, 1301, 1305, 1313, 1317, 1322, 1329) y en las de 1313 otorgan los tutores de Alfonso XI nada menos que el apartamiento de judíos de todo oficio relacionado con la Hacienda regia. Pero el quebrantamiento de la promesa era continuo, sin que las Cortes tuvieran un efectivo poder de reclamación de cumplimiento.

Como se ha indicado, los abusos en el cobro de portazgos eran frecuentes. Como ejemplo de ellos puede citarse el peaje que se pagaba a la casa señorial de Benavides en Espeluy. Numerosas quejas de comerciantes y recueros llegaron a la Corte ante los abusos cometidos por los arrendadores del tributo. Para solucionarlo los Reyes Católicos dieron un arancel en 1492. Además prohibieron que se cobrara peaje en Toledillo, a aquellas personas que hubiesen ya pagado en otros lugares cuyo peaje también pertenecía a los



Benavides, como eran Linares, Baños, Vilches y Mengibar.

El producto de los portazgos era sustancioso. Por ejemplo el de Montánchez, perteneciente a la Orden de Santiago, era en 1466 de 14.000 maravedies, equivalente al 12,5% de las rentas totales percibidas en el Señorío, excepto alcabalas, y sólo superado por el diezmo de cochinos (24.000), el diezmo de vino (24.000) y el diezmo de corderos (20.000) pero tres veces superior a las "martiniegas". En Montemolín el importe era superior (48.000 m.) alcanzando el 75% del total de las rentas, muy por encima de otros ingresos (diezmo de becerros, 7.500; diezmo de vino, 5.000; diezmo de lino, 4.000, diezmo de corderos, 3.000). En Llerena el portazgo, del cual tenía merced el contador del Conde de Plasencia, era el principal ingreso (60.000 m.), seguido del diezmo del vino (43.000 m.), equivaliendo al 25,6% del total de las rentas (234.588 m.).

Al morir Isabel I, en 1504, el portazgo de Carrión, perteneciente a la Hacienda Real de Castilla, era de 15.000 m. En Santisteban del Puerto a finales del siglo XV el portazgo suponía unos 20.000 maravedises anuales, siendo la principal fuente de ingresos de los señores del lugar.



Los peajes de autopista, versión moderna de los portazgos.

Hacia 1500, entre las rentas de la Orden de Calatrava se contaban el portazgo de Zorita (10.000 m.), el de Zuqueca (12.000), el de Toledo (10.000), el de Fuencaliente (20.000), el de Porcuna (12.040) y el de Jaén (17.086 m.).

En el Señorío de Buitrago, el rendimiento medio anual del portazgo, durante el siglo XVI, fue de 123.995 m. equivalentes al 7,28% del total de las rentas percibidas. En el siglo XVII aumentaron a 184.043 (equivalentes al 11,58%) sólo superado por las tercias.

En Sigüenza, según Yaben, las tarifas de portazgo, cuya mitad eran para el señor del lugar, el Obispo, y la otra mitad para el Cabildo, en la época del Cardenal Mendoza (siglo XIV) eran moderadas pero muy generales, del tal modo que apenas había mercancía que no pagase. Se pagaba un maravedí por cada carga de trigo o de vino, cada carga de vidriado ordinario pagaba tres maravedís

y la de vidriado de Talavera, seis; la carga de frutos de tres a seis, la de pescado y cabrito, seis; la de azúcar, 12. Por cierto, es curiosa la polémica que tuvo lugar en Sigüenza en 1486 entre el Cabildo y el Concejo. Al primero correspondía la mitad del portazgo, al Concejo el impuesto llamado correduría (corretaje) por vender en el mercado. Al exigir el Cabildo que se suprimiese este último para favorecer el comercio, replicó el Concejo que porqué no se suprimía el portazgo, que también impedía el libre tráfico de mercancías. Replicó el Cabildo que el portazgo era tan antiguo como Sigüenza y había sido establecido con toda legalidad por repetidas provisiones reales, en tanto que la correduría era un arbitrio reciente y creado de manera abusiva.

Los portazgos se cobraban en las puertas de las villas o al ir a los mercados. Normalmente no se pagaba por las *"cosas necesarias por que ome vive"* (pan, vino) ni por las de *"aver propio"*, sino por aquellas con las que se comerciaba.

Normalmente, el importe del portazgo venía a ser equivalente de 1/10 a 1/30 de la carga. Lógicamente el arancel era superior (del orden del doble por carga) para los productos manufacturados o las especies (doce maravedises por carga mayor y seis por carga menor en el arancel de Calasparra) que para el resto de los productos agrícolas o ganaderos (seis y tres maravedises, respectivamente).

Más datos sobre los aranceles de portazgo en la Edad Media pueden verse en A. Castro y en J. González, en este último por lo que respecta a Sahagún. En siglos posteriores los datos existentes son muy abundantes, al avanzarse en la sistematización de las Haciendas Reales, lo cual por otra parte permite conocer aranceles antiguos cuya existencia debía acreditarse documentalmente, por lo que son relativamente abundantes las transcripciones realizadas en siglos posteriores de aranceles medievales, que debían aportarse como prueba en expedientes para la regularización de derechos señoriales, pero no nos referiremos a ellos en esta ocasión.

Las sanciones impuestas a los que eludían el pago del portazgo eran severas. Por ejemplo, en Calasparra el judío que se hiciese pasar por cristiano para pagar menos, había de pagar 5.000 m., multa verdaderamente disuasoria, pues si el judío venía de lugar franco la mercadería también lo era

y sólo había de pagar "por su cabeça" cuatro maravedís. Si era moro, pagaba sólo dos maravedís. Si no manifestare su condición de judío, se le castigaba con perder la ropa, y el hombre franco que pasare carga de un pechero para eludir el impuesto, tenía multa de 600 m. y perdía su condición.

El portazgo medieval, como derecho de origen señorial con fines recaudatorios parcialmente ligado a la construcción de puentes o caminos o a su mantenimiento, evolucionaría en siglos posteriores -particularmente en el Siglo XVII y sobre todo en el XVIII- por una parte hacia la actual concepción de los peajes, es decir como medio de financiación de carreteras, y por otra parte hacia el actual sistema impositivo sobre el tráfico mercantil.

En todo caso, el portazgo estuvo siempre en el centro de una tensión dialéctica muy significativa entre sus efectos obstaculizadores del comercio por una parte y la necesidad que de él tenían las haciendas señoriales y reales como medio para allegar recursos, por otra, sin que la solución fuera unánime en las distintas épocas.

En cualquier caso, el portazgo constituye una de las instituciones más interesantes de la historia de las obras públicas, básica para conocer la historia cotidiana en la Edad Media, el comercio y a través de él las costumbres y la vida, la producción y el consumo de aquella época de nuestra historia.

Bibliografía

Alvar, Manuel. "Lexicografía medieval: el peaje de Jaca de 1437" en "Estudios dedicados a M. Pidal". CSIC. Madrid, 1951.

Arroyo Ilera. "El peaje de Ainsa en el comercio pirenaico" (1437). En Cuadernos de Historia J. de Zurita. CSIC. Zaragoza, 1963.

Castro, Américo. "Unos aranceles de aduanas del Siglo XIII". Revista de Filología Española, 1921.

Cos Gayón, Francisco. "Historia de la Administración Pública de España". Instituto de Estudios Administrativos. Madrid, 1976.

Escario, José Luis. "Comunicaciones y Civilización". Publicaciones de la E.T.S. Sup. de Ingenieros de Caminos, C. y P. Madrid, 1970.

Flaquer Montequi, Rafael. "Breve introducción a la historia del señorío de Buitrago". Fundación Juan March. Serie Universitaria núm. 54. Madrid, 1978.

García Gallo, Alfonso. "Antología de Fuentes del Antiguo Derecho". 1984.

García Ortega, Pedro. "Historia de la legislación española de caminos y carreteras". Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1982.

García de Valdeavellano, Luis. "El Mercado. Apuntes para su estudio en León y Castilla durante la Edad Media". Anuario de Historia del Derecho Español. Madrid, 1931.

Gibert, Rafael. "Textos Jurídicos Españoles". Madrid, 1973.

González, J. "Aranceles del portazgo de Sahagún en el Siglo XIII". Anuario de Historia del Derecho Español. Madrid, 1942-43.

Gual Camarena, Miguel. "Aranceles de la Corona de Aragón en el Siglo XIII". Vol. VII Congreso de Historia de la Corona de Aragón. Madrid, 1959.

Jiménez de Gregorio, Fernando. "La Villafranca de la Puente del Arzobispo desde el Siglo XV al XVII". Ayuntamiento de El Puente del Arzobispo, 1982.

Ladero Quesada, Miguel A. "Las Cortes de Castilla y la política hacendística de la Monarquía (1252-1369)". Hacienda Pública Española. Ministerio de Economía y H. núm. 87. 1984.

"La Hacienda Real de Castilla en 1504. Rentas y gastos de la Corona al morir Isabel I". Historia de las Instituciones. Documentos. Universidad de Sevilla, 1976.

"Algunos datos para la historia económica de las Ordenes Militares de Santiago y Calatrava en el Siglo XV".

López de Ayala, Jerónimo. "Contribuciones e impuestos en León y Castilla durante la Edad Media". Madrid, 1896.

Quintanilla Raso, María Concepción. "La casa señorial de Benavides en Andalucía". Historia de las Instituciones. Documentos. Universidad de Sevilla, 1976.

Sánchez Benito, José María. "Santa Hermandad Vieja de Toledo, Talavera y Ciudad Real: (Siglos XIII-XV)". Caja de Ahorro de Toledo, 1987.

Sendra Cendra, M^a Dolores. "Aranceles aduaneros de la Corona de Aragón. (Siglo XIII)". Textos medievales, núm. 18. Valencia, 1966.

Serra Ruiz, Rafael. "Un arancel de portazgo de principios del XVI". Anuario de Historia del Derecho Español, 1967.

Tudela, José. "La Cabaña Real de Carreteros". Homenaje a D. Ramón Carande. S.C.P. 1963.

Uriol Salcedo, José L. "Historia de los caminos de España". Vol. I. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1990.

Yaben, Hilario. "El Cardenal Mendoza como Gobernador del Señorío de Sigüenza". Revista Eclesiástica. 1934. ■