

SANTOS MADRAZO MADRAZO

*Portazgos y tráfico en la España de  
finales del Antiguo Régimen*

ARTICULO PUBLICADO EN LA REVISTA  
•MONEDA Y CREDITO•

MADRID

MARZO 1982

NUMERO 160

# *Portazgos y tráfico en la España de finales del Antiguo Régimen*

POR

SANTOS MADRAZO MADRAZO

El tema de los derechos de tránsito, durante la época moderna y hasta su desaparición en 1881, no ha llamado la atención de los estudiosos. Sin embargo, no puede dudarse que tales derechos, y las exacciones arancelarias que comportan, constituyen una pista para seguir a los productos —tipos, cantidades, procedencia, destino— en su tráfico de unas zonas a otras. Pueden, asimismo, decir cosas de interés sobre las necesidades y evolución del nivel de vida de una región o de un país y ser un detector del desarrollo económico y su naturaleza agraria, ganadera, forestal, industrial o marítima, al tiempo que reflejar una proliferación de las importaciones o una política proteccionista. Los derechos de tráfico están, también, en relación con los recursos de la Hacienda, con el estado de la red viaria y hasta con un mercado nacional. No puede olvidarse, por otra parte, que por su número, ubicación, formas de propiedad y percepción constituyen el trasunto de una determinada sociedad; el de la sociedad al final del Antiguo Régimen.

## 1. ORIGEN Y NATURALEZA

Al margen de lo que sucediese en épocas anteriores, los historiadores de la Edad Media admiten que los problemas en torno a los impuestos medievales de tránsito y compraventa de mercancías están lejos de haber sido aclarados. Reconocen, incluso, que términos como portazgo, lezda, teloneum y peaje son de difícil precisión pues las propias fuentes los confunden, además de recibir nombres distintos según el lugar donde se exigen. Así, es frecuente la versión de opiniones contradictorias sobre los mismos derechos, de igual forma que es diferente la aplicación de sus rendimientos, al dedicarse en todo o en parte a la conservación de las rutas, al erario público, a los porteros o administradores, a reparar una muralla, a mejorar los accesos del mercado e incluso a una finalidad religiosa.

Desde la Alta Edad Media, la Hacienda regia cuenta con unos recursos ordinarios entre los que están aquellos impuestos indirectos, que gravaban entradas y salidas así como el tráfico y venta de mercancías, recaudados por el "telonarius" o "portazguero". Pero los reyes enajenan tales cargas fiscales con harta frecuencia a particulares y corporaciones. Ya en el siglo XII, no sólo se enfeudan los dominios territoriales o señoriales sino también regalías de la Corona, el derecho a cobrar una renta, tributos de algunos territorios o la percepción y participación en determinados ingresos, como ocurrió en los de portazgos y peajes. En el sentido apuntado, el derecho de tránsito es percibido en concepto de una concesión real. Ahora bien, mientras algunos señores o corporaciones gozan de este privilegio como recompensa a algún servicio prestado, a otros se les concede a cambio de una serie de contraprestaciones que el tiempo irá borrando hasta convertir aquellas concesiones en un tipo de exacción no justificada pero sí admitida, tal como las he encontrado funcionando a finales del Antiguo Régimen. Abundan los casos en que se otorgaron para asegurar el tránsito público en determinadas zonas o en momentos de inestabilidad; pues bien, una vez que desaparecieron las guerras o el peligro, las exacciones continuaron, lo mismo si se trataba de concesiones temporales como si eran perpetuas, y sin que contra ello valieran las disposiciones legislativas. Aunque no todas las enajenaciones fueron hechas con el objeto de atender a la conservación de la red viaria, el mecanismo de los derechos de tránsito constituyó un proceso que caminaba a la percepción sin contraprestación. Derivábase de ello, por una parte, el aumento del número de tales derechos —incluso establecidos por los propios señores en sus dominios— con el consiguiente freno del comercio y libre circulación y, por otra parte, la arbitrariedad de la percepción de estos gravámenes, que se revelarían como algo normal. Es más, si hubiera que fiarse del silencio o negativa de señores o corporaciones a las reclamaciones de la Corona para que presentaran títulos justificativos de exacción, habría de concluirse que las usurpaciones de tales derechos fue un fenómeno repetido. El grifo regio comenzó, sin embargo, a cerrarse desde la segunda mitad del siglo XV, tanto porque los reyes habían gastado un gran lote de estos tributos y les quedaría poco por repartir, como porque, a la vista de los escasos resultados que tales privilegios habían tenido en la mejora de la red, al poder real le repugnaría autorizar nuevas imposiciones, programa en el que tenía influencia la presión ejercida por la ganadería y el gran comercio, reacio a pagar nuevos peajes.

De cara a la red viaria y al tráfico, cabe afirmar que si un derecho antiguo se percibía por atravesar un río en barca, o por el vado, y quería me-

jorarse el servicio por medio de un puente, lo lógico hubiera sido suprimir el primer derecho y cobrar un pontazgo para amortizar la inversión. Pero no ocurría de esta manera porque, al no obligar a los beneficiarios de los peajes a invertir su producto en el mantenimiento de caminos y puentes, el hecho de relevar aquellos peajes antiguos por uno nuevo hubiera sido un acto de autoridad por los soberanos y hubiera puesto en peligro el equilibrio establecido en el reino. Es más, los señores se oponían a que los concejos construyeran puentes a sus expensas sin exigir derechos de tránsito porque, de lo contrario, hubieran arruinado sus ingresos. Como, además, ganaderos y comerciantes se negaban a pagar nuevas imposiciones, y en su protección radicó por algún momento la política económica del poder real, los monarcas transigieron pocas veces en este tipo de concesiones que tenían, por añadidura, el peligro de ser perpetuas una vez autorizadas. Ante tal situación, tampoco los concejos se sienten interesados aunque, de vez en cuando, acudan a reparar un puente o un mal paso, pero lo suelen hacer recurriendo a la prestación personal (*sextaferia*), a recursos ordinarios (*propios*), a solicitar una tasa sobre la subsistencia (*sis*a) o a distribuir un presupuesto entre vecinos (*repartimiento*).

Es fácil presumir que los derechos de tránsito, en el sentido de percepción sin contraprestación, contribuían, junto a la estructura social y política del país, a frenar la realización de trabajos públicos y a una escasa fluidez de las comunicaciones. Ante esta realidad —la disyuntiva de si convenía más defender los derechos de tránsito siempre y cuando se invirtiera su producto en la mejora de la red viaria o si, por el contrario, hubiera sido mejor suprimirlo para lograr una mayor flexibilidad del tráfico— se enfrentaron los reformadores de finales del siglo XVIII, continuó discutiéndose durante las primeras décadas del siglo XIX hasta que en 1868, y definitivamente en 1881, fueron suprimidos.

\* \* \*

La naturaleza del PORTAZGO adopta formas y nombres distintos según el lugar en que se satisfacía y según gravara las transacciones realizadas en el mercado o afectase al tránsito de mercancías, de personas o del ganado trashumante. Algunos ejemplos medievales ilustran el empleo de esta doble acepción: en Ocaña, se trataría de un portazgo cobrado sólo a los artículos que se compran o venden en la villa "sin incluir mercancías de paso", mientras el de Alarilla se cobraba "a las mercancías que pasaban por dicho lugar". El portazgo de Sahagún sería un impuesto sobre las transacciones lo que implicará, a su vez, garantizar la paz del merca-

do. Los de Jaca y Pamplona gravarían tanto la circulación como la venta en esos dos mercados; pero, al aumentar el tráfico, se colocaron otros portazgos más cercanos a la frontera franco-española con lo que los de Pamplona y Jaca se convirtieron en un auténtico impuesto de mercado. La esición en la naturaleza del portazgo subsistirá. A un lado queda el derecho sobre las permutas que, al gravar las mercancías que se llevaban a vender al mercado y su venta en el mismo —“derecho de puertas”, “teloneum”— se convirtió en un arbitrio “ad valorem” sobre los intercambios. En su otro aspecto, el derecho de tránsito gravaría la circulación y, en principio, era debido al rey en concepto de que él arreglaba los caminos y protegía a los mercaderes. Para facilitar la recaudación del impuesto, procuróse canalizar el tráfico por determinadas vías. Tendríamos, por tanto, al portazgo cada vez más cercano al peaje, al entender a éste no en su versión restringida, que designa el impuesto de tránsito a pagar por el paso de las personas, sino como una carga que también recaía sobre las mercancías.

El PONTAZGO era otro derecho de tránsito —la misma naturaleza que el portazgo— y tenía lugar cuando el tráfico de personas y productos era debido por el uso de pasar por un puente. El BARCAJE tenía la misma naturaleza y se satisfacía por cruzar los ríos en una embarcación. No entro en precisiones sobre la relación que tenían con el tránsito, derechos como el rotaticum y rodas, castillería, passaticum, montazgo, herbazgo, borra, carneraje, assadura, derechos de verde, de ganados, de cañada, de cordel, diezmos de los puertos y diezmos de la mar, almojarifazgo, aduanas, puertos secos, tablas, vigilancia, arrobda, anubda, etc. En mi objetivo sólo tienen cabida los auténticos derechos de tránsito y tal naturaleza sólo la cumplen los portazgos, pontazgos y barcajes, a cuyo estudio, en los momentos finales del Antiguo Régimen, se dedican las páginas siguientes que, por otra parte, no son sino un comentario a los tres mapas aquí presentados.

## 2. DEFINICION DE UNA MUESTRA

La primera aproximación a los derechos de tránsito ha consistido en confeccionar una lista de 563 portazgos. Sin razones que me obligaran a acotar el campo de investigación, la aleatoriedad del número vino determinada por la documentación encontrada que, mientras para unas zonas revestía gran densidad, para otras era prácticamente nula. Ello no quiere decir que el desequilibrio en el peso de las fuentes conforme la realidad de los hechos, pues regiones para las que no he aportado datos tenían también barreras de tránsito y quizá una problemática similar a las que

cuentan con soporte documental. Pero el hilo de esta argumentación no permite extrapolar y admitir con ella la exactitud de lo que ocurría, por ejemplo, en Galicia —con datos— y Cataluña —sin datos— porque ni la geografía, ni las comunicaciones, ni el volumen de tráfico, ni, en suma, las fuerzas productivas y relaciones de producción eran idénticas en todo el país.

La información de la muestra radica en una serie de presiones ejercidas sobre el gobierno con la finalidad de conocer las dimensiones del problema que, en el entorno de 1780, estaba suscitando quejas. La circular remitida por el gobierno, para ser rellenada por las provincias, era exhaustiva: ubicación de peajes, derechos que se cobraban y con qué título, propietario, aranceles, producción, arrendamiento, temporalidad o perpetuidad de la concesión y condiciones en las que fue hecha, cumplimiento por el dueño de las obligaciones que entrañaba el privilegio y otras circunstancias que afectaban a la materia, pues sin información sobre estos puntos “no se puede discernir la obligación de los perceptores al reparo de los caminos y tránsitos públicos”<sup>1</sup>. Como recalcan usuarios y teóricos, y hacen suyo los fiscales del Consejo de Castilla, los encargados de tramitar tales averiguaciones debían ser los intendentes por cuanto las autoridades locales eran parte interesada al estar nombradas por su señores jurisdiccionales<sup>2</sup>. Las respuestas no fueron del todo satisfactorias debido a que unas provincias no contestan y otras rellenan los formularios parcialmente<sup>3</sup>. La escasa consistencia de tal documentación fue paliada al recurrir a otro tipo de testimonios elaborados por los concejos, corregidores, vecinos, diputados y síndico personero del común, chancillerías, consulados, dueños, arrendatarios, particulares y usuarios. Tales informes, junto con la representatividad del número de 563 portazgos, los consideré suficientes para un acercamiento global al problema aunque las omisiones, por un lado, y el no descender a detalles locales, por otro, hagan perder en precisión. La definición de la muestra, por último, requiere comenzar por unas referencias a sus características más importantes, esto es, a su localización, a los propietarios de los portazgos y a los aranceles.

### A) Geografía de la muestra

La distribución de los 563 portazgos estaría encabezada por Galicia con 159, seguida de León (con Valladolid y Palencia) con 140, Castilla la Vieja

<sup>1</sup> AHN, Cons., leg. 994; *Novísima Recopilación*, VI, XX, XIV.

<sup>2</sup> AHN, Cons., leg. 2.954, exp. 5.

<sup>3</sup> AHN, Cons., legs. 993-995.

con 101, Castilla la Nueva 82, Andalucía 33, Extremadura 23, Murcia, 13, Asturias 6 y País Vasco con 6. Dentro de estas regiones, no se aportan datos para las provincias de Sevilla, Almería y Guipúzcoa, y son prácticamente nulos los de Cuenca, Toledo, Málaga, Granada, Cádiz, Alava, Vizcaya y Asturias. La lista tampoco engloba a Navarra, Aragón, Cataluña, Valencia, Baleares y Canarias. El análisis, "a fortiori", ha de limitarse a los 173.812 km. cuadrados de Galicia, León y ambas Castillas (sin Toledo y Cuenca) que, con 474 portazgos, representan el 84 por 100 de la muestra y suponen uno por cada 366 km. cuadrados y por algo más de 7.000 habitantes. Si con seguridad se sabe que dichos 474 derechos del año 1780 no eran todos los que había, puede resultar de interés conocer que esa misma área incluía, en 1868, 344 de los 887 portazgos existentes en el país. El que, por tanto, la zona apuntada de 173.812 km. cuadrados comprendiera, en la última fecha, sólo el 38,7 por 100 de los peajes puede ser un índice para conjeturar sobre su proliferación en la España del final del Antiguo Régimen.

Su localización permite, también, distribuirles en el "hinterland" que abarcaría cada una de las seis comunicaciones radiales de entonces y de hoy. Habría 85 en la línea de Madrid a Irún, 62 en la de Madrid a La Junquera, 14 en la de Madrid a Valencia, 66 en la de Madrid-Cádiz, 35 en la Madrid-Badajoz y 301 en la de Madrid a La Coruña. Lo abultado de esta última cantidad se explica porque en ella tienen cabida los portazgos de una parte de Madrid, Segovia y Avila, León y toda Galicia, provincias para las que, por otra parte, la muestra es más generosa. Los barcajes, que han sido englobados en esta distribución, guardan relación con lo expuesto (ver mapas I y II). Ubicar tales derechos de tránsito exigía su inclusión en un mapa coetáneo de la red viaria. El problema, sin embargo, reviste complejidad al no resultar siempre fácil distinguir, durante la segunda mitad del siglo XVIII, cuáles eran caminos "de ruedas" y cuáles lo eran "de herradura". En otro lugar<sup>4</sup>, he señalado que, desde 1749 a 1808, se construyen unos 3.000 km. de carreras pavimentadas en todo el país, lo que no quiere decir que tal extensión fuera la única por donde circulaban carruajes. Diversos testimonios sobre geografía de las comunicaciones —itinerarios, desplazamientos de viajeros, ordinarios y caleseros, viajes de profesionales de la Mesta de Carreteros y de transportistas estacionales, informes sobre abastos de ciudades e intercambios de mercancías reflejadas en la respuesta 32 del Catastro de Ensenada— permiten afirmar que los vehículos rodaban, además de por los 3.000 km. citados, por otros varios miles de km. de la red viaria española. Esto mismo explicita la *Guía*

<sup>4</sup> *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*. De próxima publicación.

*de Caminos* de Matías Escribano, la más completa del siglo XVIII. Su tercera edición (1775) ofrece la ventaja de estar corregida y aumentada y responder a un momento cercano al que sirve de encuadre a esta muestra. La extensión de la red vial descrita comprende alrededor de 11.000 km. "de ruedas" y una cifra algo superior "de herradura". Si ubicamos los derechos de tránsito sobre esta densa malla, arrojarían en números redondos este desglose: 170 sitios en caminos de ruedas, 190 en caminos de herradura y 200 quedan aislados o corresponderían a senderos y caminos vecinales. Si es significativo el número de portazgos, pontazgos y barcajes situados en trazados importantes —consecuentemente los de mayor tráfico— no lo es menos el que más de una tercera parte estén marginados de las rutas principales, esto es, establecidos en unas jurisdicciones que confirmarían la existencia de unas concesiones anteriores y responderían a motivaciones distintas a la vez que a una estructura de la red y a unos desplazamientos del tráfico también diferentes.

Merece, asimismo, destacarse el contraste entre vacíos y zonas de gran densidad de portazgos. Aunque tal apreciación nunca será del todo real mientras no se aclare la correlación entre hechos y documentos, destacan el vacío manchego-extremeño, de enormes proporciones, y la franja litoral entre esas dos líneas casi paralelas, el camino de Santiago por el sur y el litoral cantábrico por el norte. Resalta, por el contrario, el abigarramiento de barreras de tránsito en ese polígono —clásico en las comunicaciones del siglo XVI— cuyos vértices eran Burgos, Palencia, Valladolid, León, Zamora, Salamanca, Avila y Madrid. Entre Galicia y la Meseta se interpone un ancho corredor limpio de portazgos y, ya en Galicia, el contraste vuelve a saltar entre el norte y el sur de la región. Una mayor precisión detectaría aglomeraciones de derecho de tránsito en las cuencas de algunos ríos. A lo largo de unos 300 km., comprendidos por el río Miño, desde Lugo a Tuy, y por el río Sil, desde el Barco de Valdeorras hasta su confluencia con el Miño, cerca de Orense, se localizan cerca de un centenar de derechos. El otro foco importante de Galicia se descubre en el río Ulla, sobre todo en los alrededores de Santiago. Son, asimismo, llamativos los ubicados en torno al Esla, Cea, Orbigo y Tera, cuya densidad culmina en la confluencia de estos cuatro ríos en las proximidades de Benavente. También puede seguirse la línea recta que traza el curso del Duero, entre Almazán y Zamora, para destacar la continuidad de peajes en puntos intermedios como Aranda de Duero, Roa, Peñafiel, Tordesillas y Toro. Una cadena similar de derechos se encuentra a lo largo del río Guadalquivir entre Andújar y Palma del Río pasando por Córdoba. El sistema radial del trazado de la red y el abastecimiento de una gran ciudad hacen que

Madrid esté rodeada por un cinturón de portazgos. Y si se hace referencia a líneas ruterías, cabría subrayar las series de barreras establecidas en las de Valladolid a Santander por Palencia y Reinosa y en los tramos de Logroño a Pancorbo, de Pancorbo a Bilbao o de Burgos a Vitoria<sup>5</sup>.

## B) Propietarios

La tipología de aquellos 563 portazgos quedaría distribuida así:

<i>Propietarios exactores</i>	<i>Número de portazgos en los que exaccionan</i>	<i>Porcentaje</i>
Nobles ... ..	284	47,6
Clero ... ..	79	13,2
Concejos ... ..	137	22,9
Reales-Estatales ... ..	22	3,7
Particulares no titulados ... ..	46	7,7
Desconocidos ... ..	29	4,9
	597 <sup>6</sup>	100

La nobleza es dueña de casi la mitad de los portazgos de la muestra ya que, mientras duques, marqueses y condes cobran derechos en más de 230 portazgos, en una cincuentena lo hacían los titulares de las encomiendas, gran parte de las cuales estaban en mano de los infantes reales. El grupo del clero comprende, principalmente, obispados, cabildos catedralicios y monasterios. Por concejos, también numerosos, se ha entendido a los vecinos y "propios" de los pueblos aunque se hayan incluido en este tipo unos pocos portazgos encabezados por cofradías, gremios, hermandades y merindades. El número de portazgos reales-estatales es el más reducido y están a nombre del rey o de la Hacienda. De los 24 desconocidos se dudaba el atribuirles dueños, algo que no ocurre con los 46 de los particulares no titulados aunque en varios casos había sospecha de que los llevaban en arriendo. La mayor parte de las zonas sigue un compartamiento

<sup>5</sup> Véanse, para mayores detalles, los mapas I y II.

<sup>6</sup> El no cuadrar el número de portazgos —563— con el de propietarios —597— es debido a que en varios casos, para un mismo portazgo, exigen derechos dos propietarios distintos. Ver mapa sobre tipología.

que obedece a los porcentajes expuestos, con excepción de la Mancha y Murcia donde predominan las encomiendas y en Galicia donde casi todos se lo reparten las casas de Lemos, Ribadavia y Salvatierra, la mitra de Santiago y los monasterios que exaccionan en tres docenas de lugares. La muestra, en correspondencia con su localización, refleja una mayor densidad de propietarios para Madrid, Guadalajara, Orense, Lugo y las once provincias de Castilla la Vieja y León con promedios superiores a los 23 propietarios por provincia, alcanzando las cotas más elevadas los entornos de las ciudades de Madrid, Orense, Valladolid-Tordesillas-Medina del Campo y Zamora-Benavente. Otra consecuencia —"natural"— desvela la aparición de algunos titulares con el don de la ubicuidad. Así, mientras el conde de Ribadavia percibe derechos en 27 portazgos, el duque de Medinaceli lo hace en 26, el conde de Lemos en 22, Infantado en 12, Villena en 10, Alba en 10, Salvatierra en 8, Frías en 7... La complejidad del mapa de señoríos tampoco extraña el que un mismo dueño cobre en lugares tan distantes como Almazán (Soria), Corcubión (Coruña), Navia de Suarna y Burón (Lugo); éste es el caso del conde de Altamira o del duque de Medina de Rioseco que los exige en Palenzuela (Palencia) y Milmanda (Orense).

## C) Aranceles y formas de exacción

Durante las Cortes de Cádiz —decreto de 6 de agosto de 1811— y el Trienio Constitucional —ley de 3 de mayo de 1823— se debatió el problema de la presentación de títulos como algo previo a la continuación en el disfrute de los bienes y rentas de señoríos territoriales y solariegos. Huelga decir que sus titulares opusieron resistencia a cualquier tipo de fiscalización. Algo de esto ocurre en las dos últimas décadas del siglo XVIII ya que, pese a las amenazas "formales" del Consejo de Castilla, para que los dueños de portazgos presentaran privilegios y aranceles so pena de deshaucio e incautación de sus derechos de tránsito, se resistieron o dieron con harta frecuencia la llamada por respuesta. De los informes remitidos por intendentes, corregidores, síndicos personeros y vecinos de los pueblos, se deduce que algunos dueños de portazgos carecen de aranceles; otros se escudan, para exigir sus tarifas, en la "inmemorial" o cobran de acuerdo con la costumbre. Tampoco faltó quien, para encubrir su arbitrariedad, se evadiera diciendo que se limitaba a percibir unas tasas moderadas<sup>7</sup>.

Por éstas u otras razones —hay alusiones a la escasa diligencia de los

<sup>7</sup> AHN, Cons., legs. 2.935, exp. 6 y 2.978, exp. 9.

funcionarios pero es aún más frecuente la obstaculización de propietarios y arrendatarios para permitir tales averiguaciones— sólo de una tercera parte de los portazgos he encontrado aranceles. De tal proporción, unas pocas docenas podrían calificarse de completos, y esto porque eran de aprobación reciente, debido a que se trataba de derechos implantados en carreteras de nueva construcción para las que se había concedido este tipo de financiación con el que amortizar los empréstitos. Sólo en unos pocos aranceles he comprobado que habían sido compulsados en momentos cercanos a 1780. Esto indicaría que los demás no lo habían sido como lo prueba, entre otros, el portazgo de Molina de Aragón cuyo cabildo eclesiástico, todavía en 1833, exigía una elevada tarifa sin sanción real<sup>8</sup>. Del resto de los aranceles, consentidos pero no renovados, hay testimonios de que sus tarifas quedaban al arbitrio de sus dueños<sup>9</sup> o al de sus arrendatarios, como pasaba en numerosos barcajes de Galicia<sup>10</sup>. El que no se exhibieran en público, como ocurrirá posteriormente, daba lugar a que en algunos casos el usuario no supiera lo que iba a pagar, al estar expuesto a cualquier eventualidad, como las diversas ocupaciones o el buen o mal humor de los recaudadores quienes, por añadidura, no solían ser controlados por los dueños ni por las autoridades locales.

Los aranceles presentados pueden ser clasificados por lo que cubren sus tarifas y darían lugar a dos grupos numéricamente similares. En el primero, están aquellos que gravan los medios de transporte sin entrar en detalle sobre las mercancías. Cito algunos ejemplos de tal simplicidad exactiva: en el pontazgo de Logroño, se cobraban 4 maravedís por cada caballería<sup>11</sup>; en Mellid eran 2 mrs. por caballería mayor y 1 por la menor<sup>12</sup>; en Taveirós, una persona paga 2 mrs., una caballería 4 y un carro 16<sup>13</sup>. A veces se precisa más, como en Miranda de Ebro donde la caballería paga 1 mrs., 5 un carro sin llantas, 10 un carro herrado, 34 la calesa, carreta y carromato y 68 el coche<sup>14</sup>. En la barca de Hita, sobre el río Henares, el duque del Infantado exigía 8 mrs. por persona, 12 por caballería, 136 por calesa, carro o galera vacía, 272 mrs. por coche y galera cargada, 102 por carreta de bueyes cargada, 51 si iba vacía y 68 por carro descargado<sup>15</sup>.

<sup>8</sup> AHN, Cons., leg. 3.823, exp. 21.

<sup>9</sup> Ib., 2.978, exp. 9.

<sup>10</sup> Ib., 2.922, exp. 16.

<sup>11</sup> Ib., 2.928, exp. 7.

<sup>12</sup> Ib., 2.921, exp. 23.

<sup>13</sup> Ib., 2.921, exp. 34. Aranceles similares en Coto de la Vega, Giro de la Rocha, Ulla, Sarandón. Ib., expts. 26, 30 y 32.

<sup>14</sup> AHN, Cons., leg. 2.935, exp. 6. Los carros con llanta estrecha sufren un recargo. Un ejemplo en Torrementalbo (Logroño). Ib., 6.064, exp. 72.

<sup>15</sup> AHN, Cons., leg. 2.924, exp. 17.

No deja de ser curioso que, en algunos lugares, se grave con el doble a las manufacturas que a los alimentos. La villa de Cuéllar tenía por costumbre cobrar 17 mrs. en carga de alimentos y 34 en la de manufacturas y 34 y 68 mrs., respectivamente, a los carros<sup>16</sup>. Con el mismo tipo e incidencia, exacciona el cabildo de Ciudad Rodrigo y el marqués de Espeja en el pontazgo de esa localidad<sup>17</sup>. Otras veces se prima un abasto concreto, como el carro de leña o de carbón que pagaba 34 veces menos que otro carro con diferente mercancía, lo que ocurría en un puente de las inmediaciones de Granada sobre el río Genil<sup>18</sup>. Por citar un caso más, el concejo de Alaraz cobraba 2 mrs. por caballería, 136 por carro de carbón y 1.496 mrs. por cada casa mudada o por el cadáver que pasaba a enterrarse a otro pueblo<sup>19</sup>. No ocurría eso en Alba de Tormes donde el duque exigía los mismos 12 mrs. por una carga y por un carro<sup>20</sup>. En el segundo grupo están aquellos aranceles en los que se enumeran listas de productos —en varios casos sobrepasan el centenar— con tasas diferentes para unos y otros.

En ambos grupos, la arbitrariedad es la norma de las tarifas arancelarias. Al revés de lo que ocurrirá a mediados del siglo XIX, en que los aranceles estaban sujetos a la "unidad leguaria", esto es, a una tarifa correspondiente a una legua designada como tipo, a los aranceles del siglo XVIII y anteriores se les calificará de "primitivos" o "arbitrarios" porque no se regulaban por ninguna norma: ni distancia entre uno y otro portazgo, ni deterioro sobre el firme, ni peso, ni condiciones de las ruedas... Así, en un mismo portazgo, algunos granos pagaban varias veces más que algunas especias y el gravamen sobre otras especias duplicada el de los cereales. La no correlación aparece constante. Tal heterogeneidad se ve subrayada por las formas de exacción, en metálico o en especie. La primera es la más frecuente pero no faltan docenas de casos en los que el encargado de aplicar las tarifas se quedaba con 40 unidades en una carga de manzanas o con una pieza, a escoger ni la más grande ni la más pequeña, en las cargas de pescado, vidrio o cerámica<sup>21</sup>. Aunque se sale del tema, cabe citar por lo menos 270 lugares de la Corona de Castilla donde solía exigirse a los ganaderos una o varias cabezas por rebaño —también se cobraba en metálico— tanto a la bajada como a la subida de sus viajes trashumantes<sup>22</sup>.

<sup>16</sup> Ib., 2.907, exp. 12.

<sup>17</sup> Ib., 2.906, exp. 8.

<sup>18</sup> Ib., 2.923, exp. 5.

<sup>19</sup> Ib., 2.866, exp. 6.

<sup>20</sup> AHN, Cons., leg. 2.867, exp. 8.

<sup>21</sup> Ib., 2.871; 2.936, expts. 14 y 15 y 2.921, exp. 23.

<sup>22</sup> Ib., 995.

### 3. IMAGEN DEL TRAFICO SEGUN LOS ARANCELES

No es difícil probar la existencia de unas relaciones comerciales a nivel interregional, pero sí lo es cualquier intento de reconstruir los modelos de los intercambios en todo el país, máxime cuando se les exige precisión sobre su frecuencia, intensidad y volumen. Las tarifas arancelarias, al detectar las mercancías, se constituyen en un indicador de interés para la geografía de la circulación. Sus referencias a los medios de transporte y a los productos intercambiados exigen, por tanto, un comentario.

#### A) Medios de transporte

Carro, carreta, galera, caballería mayor, caballería menor, carga mayor y carga menor son los vectores más frecuentemente aludidos en los portazgos. Nada dicen sobre la intensidad del transporte a lomo o sobre ruedas; ahora bien, si las caballerías apenas tienen límite para sus desplazamientos no ocurre lo mismo con el tráfico rodado.

ANIMALES.—La mayor extensión de las tarifas está dedicada a detallar los productos porteados por este medio ya que el lomo de las caballerías desplaza gran parte del volumen de tráfico y es utilizado indistintamente por personas, mercancías o noticias. Tal impresión es confirmada por los testimonios cualitativos de los viajeros cuando ven reatas de mulas y asnos cargados con trigo, sal, vino, aceite, carbón, madera... Lo llevan de una comarca a otra, del interior a la costa o viceversa, y se revelan como un medio lento y caro pero sin detenerse ante las dificultades que opone el medio físico. Son las auténticas nodrizas del comercio interior y, en cuanto a su número, no serían menos de 200.000 bestias las implicadas en el transporte de mercancías durante una parte del año en todo el país<sup>23</sup>.

La carga mayor o la carga menor suelen ir referidas a la capacidad de transporte de una caballería mayor o menor. Por caballería mayor se entiende un caballo, yegua, macho o mula. Los dos últimos son los más utilizados, dada su resignación bajo la carga, frente a los caballos más cos-

<sup>23</sup> Esta misma imagen se obtiene del Catastro de Ensenada y de otras fuentes donde se localizan núcleos importantes de arriería, como la Armuña y la Maragatería, y pueblos con cierto grado de especialización: Villarramiel, Villalón, Cuenca de Campos, Villada, Baltanás, Medina de Rioseco, Sangarcía, Huerta del Rey, Arauzo de Miel, Poza de la Sal, Somiedo, Leitariagos, Gua, Caunero, Páramo de Focella, Arroyo de la Luz, Ceclavín, Garrovillas, Cañaveral, Mora, La Guardia, Tembleque, Olías del Rey, Bargas, Illescas, Almorox, Cedillo, Minglanilla, Crevillente, Alájar, Alabía, Andaras, Ibros, El Viso del Alcor, Santiponce, Paradas, Osuna, Arcos, Fuentes, Conil, Medina-Sidonia, Lebrija, Antequera, El Campillo, Calañas, Santa Bárbara, Puerto Real.

tosos de mantener y menos seguros en terrenos accidentados, a parte de estar más solicitados por el ejército y la Corona. Aunque condicionados al tipo de cargamento, distancia a recorrer y lugar por donde se ha de circular, transportan entre 80 y 136 kgs. Puede, por tanto, evaluarse en un peso algo superior a las ocho arrobas que es como estaba catalogada a efectos de "derecho de puertas", pero inferior a los 128-144 kgs. que llevaban muchas mulas de los maragatos, a los 140 litros de vino que comportaba la carga en San Sebastián o a los 161 kgs. en Santander, y que debían ser transportadas por caballerías fuertes. La estimación coincidiría, por tanto con las 6-8 cántaras (96-128 kgs. más los envases) que cabían en los odres de vino. La caballería menor —asno, burra, borrico— cargaría 46, 68, 80 y hasta 91 kgs., esto es, alrededor de 70 kgs., lo que supone la tercera parte menos de las caballerías mayores<sup>24</sup>.

VEHÍCULOS.—Son arrastrados por ganado bovino, caballo o mular y, aunque utilizados con anterioridad, su uso se extenderá a lo largo del siglo XVIII. Para las provincias de la Corona de Castilla, con excepción de Galicia, Ringrose aventura unos 14.000 carros los dedicados al transporte. Tal estimación supondría, para ser aceptada, relacionarla con el subempleo o las ocupaciones múltiples de dichos medios<sup>25</sup>.

La galera es un largo carromato sin muelles cuyos laterales están hechos de esteras, mientras abajo cuelga una red de esparto abierta y suelta hasta casi tocar el suelo. Es un medio mixto ya que se la llena de mercancías y encima se colocan los viajeros a no ser que prefieran seguirla a pie. Tiene cuatro ruedas y tiran de ella ocho animales pudiendo arrastrar 1.400 kgs. El carro tenía dos ruedas aunque podía llevar cuatro, con carrocería ligera, mala suspensión y tirado por mulas más frecuentemente que por bueyes. En todo caso, el término es tan confuso que las fuentes suelen tomar genéricamente por carro a cualquier vehículo de transporte de mercancías. El diámetro de sus ruedas, con cubo, eje y llantas de hierro, aptas para todo terreno, reflejan una tecnología y un cargamento que habría hecho progresos desde la Edad Media. La carreta transporta trigo, carbón, ladrillo, piedra, madera... a largas distancias, aunque a veces admite viajeros. Son carruajes toscos, de rudo movimiento, con dos ruedas, cuatro

<sup>24</sup> AHN, CRC, núm. 4.776; AHN, Cons., leg. 2.952, exp. 2; Arch. Prov. de Toledo, Hacienda, libro 1.332; HUETZ DE LEMPS, A.: *Vignobles et vins du Nord-ouest de l'Espagne*. Burdeos, 1967, II, pp. 807-9.

<sup>25</sup> RINGROSE, D. R.: *Transportation and economic stagnation in Spain, 1750-1850*. Duke, 1970, p. 90. Estas limitaciones habían de tenerse aún más en cuenta para aceptar la existencia, en 1867, de 326.438 caballerías mayores, 296.747 menores y 261.985 carretas con 607.020 bueyes dedicados total o parcialmente al transporte. CABALLERO, F.: *Reseña Geográfico-Estadística de España*. Madrid, 1868, pp. 96-8.

mulas pero, como dice el costumbrista Antonio Flores, pasea lenta y solemne, "dándole dos horas de tiempo para que estudie media legua de camino y haciéndola sestear a la intemperie como lo hacía en tiempos de los patriarcas". Además de la carreta "churra" o de labranza, con ruedas de radios y a veces con clavos de resalto, existe la carreta "de puerto a puerto" o de la "Cabaña de Carreteros" que trajina de abril a diciembre con repostamiento en los pastos. Adoptada por las asociaciones de transporte, ubicadas en zonas pinariegas, era toda de madera, con ejes y cuñas, muy bajas y se las llamaba de "recazón" por las piezas de madera que hacen de llantas. Eran arregladas e incluso construidas por los propios transportistas con la madera del bosque más cercano. Con tal tecnología primaria, pero apta para pesados cargamentos, subsistirá tal cual hasta el siglo XX<sup>26</sup>.

Me parecen muy exiguos los pesos de 230-460 kgs. que ofrece Ringrose para varias carretas, so pena que estas cantidades las aplique a cargas de mercancías muy voluminosas y de poco peso. Doy algunos ejemplos: carreteros de la zona de Navarredonda transportan a Madrid, en 600 carretas, 6.000 fanegas de trigo, lo que supone un promedio de 435 kgs. De una denuncia de la justicia de El Espinar a los carreteros por cortar leña, se deduce que acarrearaban 4.500 arrobas de carbón a Madrid en 74 carretas lo que equivaldría a 700 kgs. de carga cada uno. A efectos de "derechos de puertas", y siempre refiriéndome al siglo XVIII, su carga útil era considerada en 60 arrobas (690 kgs.), aunque, en Santander, el carro del país se calculaba en 460-506 kgs. Diversos cargamentos de vino transportaban, a media y larga distancia, 435 litros (una pipa o tres moyos), 472 litros, 480 litros (un carral o treinta cántaras), 506 litros, 560 litros (cinco odres), 635 litros, 800 litros (50 cántaras) y 1.053 litros. En cualquier caso, y sin incluir envases ni otros accesorios, suponen cargas por encima de la media Tm.<sup>27</sup>

Esta cita a los medios de transporte más frecuentemente aludidos en los aranceles, responde a la correlación o no correlación entre los diversos vectores. Se observó lo que paga una carga de unos productos determinados en diversos portazgos y se relacionó con lo que esos mismos artículos y en las mismas barreras pagaban transportados en carro, carreta o galera. El resultado fue que, salvo en el caso de una caballería mayor que solía

<sup>26</sup> En mi trabajo citado, se dedica un amplio capítulo a los medios de transporte y su utilización, entre 1750 y 1850, y tanto a los de mercancías como a los de personas y noticias.

<sup>27</sup> AHN, Cons., legs. 2.952, exp. 2 y 3.037, exp. 9; AHN, CRC, núm. 4.776; Arch. Prov. de Toledo, Hacienda, lib. 1.332; HUETZ DE LEMPS: *Vignobles...*, II, pp. 807-821.

pagar dobles derechos que una caballería menor, las variaciones exactivas presentaban una total heterogeneidad. La relación entre una caballería mayor y un carro iba desde la proporción 1/1 hasta la de 1/17 —abundan más las entre 1/2 y 1/5— esto es, había tarifas que gravaban lo mismo a ambos medios mientras en otras el carro pagaba 17 veces más que una caballería con la misma mercancía. Parecida falta de correspondencia se obtiene al comparar una caballería menor con una carreta, un carro con una galera y otras combinaciones de uno contra todos y todos entre todos lo que, al tener en cuenta la diversidad de tarifas-producto, implica miles de operaciones pero el resultado no hace sino precisar irregularidades y exacciones caprichosas. Quiere ello decir que, si por un portazgo sólo pasara un artículo y se supiera el producto bruto de esa barrera, seguiría siendo difícil evaluar el volumen de su tráfico.

#### B) *Productos transportados*

Además de aquellos aranceles que gravan animales y vehículos, les hay que cubren diversidad de géneros y permiten, en consecuencia, una "vasta" aproximación al grado de homogeneidad o especialización del tráfico. Una primera precisión sobre los productos transportados se obtiene en la tabla 1 —al final de este epígrafe— correspondiente a una selección de 20 aranceles que regían en 34 portazgos. Les hay que apenas reflejan dos docenas de artículos —Chinchilla, Lerma, Zayde, Frómista y Aldeaseca de la Frontera— mientras otros enumeran alrededor de medio centenar —Saldaña, Aguilar de Campóo, Briviesca y los de Galicia—. Varios se aproximan al centenar de productos —Nájera, Pastrana, Cuéllar— y unos cuantos sobrepasan ampliamente esta cifra —Pancorbo, Santa Gadea del Cid, Palenzuela, Carrión de los Condes, Villadiago, Valdepeñas. En algún caso, la irregularidad en el número de productos de unos aranceles a otros pudiera deberse a que algunas tarifas, con el epígrafe generalizador de una carga de legumbres, especias, mercancías varias, encubren muchos más artículos de los explicitados. Tales cantidades son suficientes, sin embargo, para diseñar una interrelación de flujos entre diversas zonas del país. En los veinte aranceles citados se reseñan más de 400 productos transportados (Tabla 2), destacando los bienes de subsistencia y las mercancías de consumo indirecto. Con más exactitud, las 80 especies alimenticias de origen vegetal, gravadas en esos veinte aranceles, se repiten 333 veces, esto es, un promedio de 15 tipos por arancel aunque les había que incluían más de 30, como Pancorbo, Santa Gadea del Cid, Palenzuela y Valdepeñas. Siguen en importancia los ganaderos que, en número de 62, se repiten 311 veces. Por la cantidad y repetición tarifaria, destacan los metales, la

industria textil y los artículos para labranza y uso doméstico. Tampoco son desdeñables los productos marítimos, forestales y tintóreos, plantas textiles, condimentos, cerámica y materiales de construcción.

Resulta significativo saber que determinados artículos "claves" faltan en algunos aranceles, lo que motiva pensar en una especialización del tráfico o en modelos de intercambios de áreas reducidas o no trabadas por medio de transportes flexibles. El vino, por ejemplo, no está incluido en Chinchilla, Zayde, Allariz, Laza del Conde, Puebla de Tribes, Castro-Caldelas, Pancorbo, Santa Gadea, Cuéllar y Aldeaseca; extraña aún más por el hecho de que algunas de estas tarifas apuntan el vinagre. El trigo está ausente en los aranceles gallegos así como, y esto también sorprende, en Pastrana donde sí se grava la paja. El aceite queda excluido en los de Lerma, Zayde, Saldaña, Briviesca, Villadiego y Pancorbo apareciendo, por el contrario, en el de Santa Gadea. Los de Chinchilla, Briviesca, Valdepeñas, Cuéllar, Aldeaseca, Aguilar de Campóo, Saldaña, aranceles de Galicia y Santa Gadea (sí en Pancorbo) no enumeran la leña ni el carbón. La sal sólo aparece en los de Ribadavia, Carrión, Villadiego y Pancorbo, lo mismo que ocurría con otros productos "estancados", normalmente exentos. Mientras los artículos alimenticios y ganaderos son citados en todos los aranceles, las plantas textiles faltan en Lerma y los tintes en Villadiego, Lerma, Aldeaseca, Zayde y Chinchilla. La industria textil, condimentos y productos forestales están ausentes en Frómista, Lerma, Briviesca, Aldeaseca, Zayde y Chinchilla (Tabla 1).

Por tanto, si las precisiones de algunos aranceles parecen ligar la especialización con el conjunto, en otros fallan aquellas premisas. Así, las tarifas de Frómista, Saldaña, Cuéllar, Valdepeñas y Chinchilla no enumeran el pescado o sólo citan uno o dos tipos, pero el de Ribadavia —y los de la cuenca del Miño que recogen el proceso de internación desde las Rías Bajas— detalla el congrio fresco y crudo, merluza, escabeches, sardinas cabezadas y sin cabezar, pulpo, lamprea y "otros pescados". Santa Gadea y Pancorbo, colectores de una parte de la costa vasca, enumeran la aguja palada, atún, mero, besugo, merluza, congrio fresco o salado, escabeche, pescado "secial", curadillo, mielga, besugo escabechado, sardinas de diversos puertos, salmón, anguilas, barbos y truchas. Briviesca, paso obligado hacia el interior, cuenta en su arancel con el besugo, sardinas, salmón, escabeche, bacalao, atún y "otros pescados". El pescado fresco o salado seguía, en consecuencia, la dirección de norte a sur, esto es, desde el Cantábrico se desparramaba por Castilla la Vieja hasta llegar al monasterio del Paular y sobre todo a Madrid que consumía unas 1.250 Tm. anuales, aunque una parte procediera del Mediterráneo.

TABLA I

Clasificación y número de productos gravados en veinte aranceles

ARANCELES	Productos alimenticios de origen vegetal	Ganadería y sus productos	Plantas textiles	Productos tintóreos	Industria textil	Condimentos	Productos forestales	Productos marítimos	Minerales e industria metalúrgica	Cerámica	Materiales de construcción	Productos domésticos, labranza, y otros	Extra	TOTAL, número de productos
Palenzuela ... ..	32	18	1	6	10	2	7	9	12	5	5	18	2	129
Frómista ... ..	15	8	1	1	11	3	2	5	15	8	3	28	2	33
Carrión de los Condes ... ..	22	32	4	2	4	1	2	2	4	3	9	7	1	141
Saldaña ... ..	12	11	2	1	4	1	4	4	4	2	3	3	1	52
Aguilar de Campóo ... ..	8	8	2	1	5	7	2	4	4	2	1	3	1	39
Villadiego ... ..	28	16	2	1	11	7	2	4	10	2	2	20	1	105
Briviesca ... ..	9	12	4	3	1	1	1	7	6	2	3	1	1	45
Pancorbo ... ..	32	35	3	7	5	3	1	12	17	2	3	22	1	143
Santa Gadea del Cid ... ..	38	20	2	4	15	3	4	14	10	1	1	5	1	117
Nájera ... ..	18	19	5	3	4	3	2	7	3	3	2	8	1	78
Lerma ... ..	13	3	3	3	4	3	2	3	3	3	1	7	1	27
Allariz (1) ... ..	8	16	5	2	2	1	1	4	7	2	1	1	1	49
Ribadavia (2) ... ..	6	11	1	1	2	1	2	7	6	1	3	2	1	44
Lugo ... ..	9	14	3	4	2	1	1	5	8	4	4	4	1	55
Aldeaseca de la Frontera ... ..	7	5	1	7	7	10	2	2	1	1	4	1	1	22
Pastrana ... ..	18	15	3	7	7	7	2	4	3	1	1	10	1	81
Zayde-Cañal ... ..	4	5	2	2	7	4	2	2	4	2	2	10	1	20
Cuéllar ... ..	16	26	2	2	7	4	2	2	3	6	5	10	1	86
Valdepeñas ... ..	34	31	5	11	9	9	2	2	13	8	2	18	1	144
Chinchilla ... ..	4	6	1	1	1	1	2	2	1	8	2	2	1	16
Total, número de productos, 333	311	49	55	96	47	30	94	129	60	49	160	13	1.426	

(1) Rige, asimismo, en los portazgos de Laza del Conde, Puebla de Tribes y Castro-Caldelas.

(2) Rige, asimismo, en los portazgos de Mansaneda de Tribes, Valdeorras, Oustro Cabedoso, Perosa, Silva, Veiga, Carballeda, Maside, Arneiro y Besade

Algo similar ocurre con los minerales y siderurgia que, si aparecen en la mayoría de los aranceles, no llegan a la proliferación de Santa Gadea y Pancorbo que es imposible reseñar sin conexión con el País Vasco. Enumeran las siguientes denominaciones: hierro, acero, cobre, plomo, herrajes, hierro y acero labrado, herraduras, clavazón, metal campanil, hoja de lata, alhambre, metal, sartenes, clavos, calderos, cuchillería, guarniciones de espadas y arcabuces, picos, lanzas, espadas y carbón. Como era natural, en Valdepeñas y Nájera se grava el vino y "todas las clases de vinos". En el primer caso, queda implícito el transporte para el abastecimiento de Madrid, estimado en unas 5.850 Tm. al año, y en el segundo el acarreo hacia la costa cantábrica. También se grava el vino en Aguilar de Campóo, paso obligado de los caldos de las comarcas del Duero hacia Santander. No será, por tanto, extraño que, a la altura de 1790, "se pensara" colocar en esa ciudad 170.000 Hl. procedentes de la Rioja. El proceso se repetía en el País Vasco y Asturias. Esta región, según un informe de Campomanes de hacia 1780, importaría de Castilla 220.287 cántaras de vino, 71.216 fanegas de grano, 2.700 arrobas de grasa y 3.416 quintales de lino. Y exportaría a Castilla 7.888 fanegas de avellanas y habas, 24.053 arrobas de manteca, tocino, unto, escabeche y pescado fresco. Todo ello supondría un volumen de tráfico anual de unas 7.000 Tm. que sería atendido por la oferta de transporte arrieril de la región, así como por los maragatos y otros arrieros de Tierra de Campos<sup>28</sup>.

En muchos aranceles de Castilla la Vieja aparece el aceite, prueba de que hasta allí era transportado desde provincias más meridionales. Sólo Madrid consumía más de 1.450 Tm. La lana, cuya dirección y embarque es más conocida, tampoco podía faltar en los aranceles de la submeseta norte y menos aún en los portazgos más cercanos a la divisoria cantábrica ya que por Bilbao y Santander salían más de 3.500 Tm. anuales en las últimas décadas del siglo XVIII. Los productos alimenticios y ganaderos reseñados en Pancorbo y Santa Gadea suman 125 tipos diferentes, muchos de ellos encaminados hacia la costa. Algo similar ocurre en los aranceles de la provincia de Palencia en los que es presumible apuntar una misma dirección norte. Los de Valdepeñas y Pastrana, que incluyen 98 productos de esta clase, irían con destino a Madrid que requería anualmente no menos de 30.000 Tm. de trigo y unas 9.000 Tm. de carne, tocino y embutidos. Al "pulpo" de Madrid confluían cargamentos de madera, piedra y otros materiales de construcción así como enormes cantidades de combus-

<sup>28</sup> Archivo Campomanes, doc. núm. 20/14; MADRAZO, S.: "Las transformaciones en la red viaria asturiana, 1750-1850". *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, núm. 90-91 (1977), pp. 125 y ss.

tible: por siete puertas de Madrid entraron —y pagaron derechos— de mayo de 1795 hasta abril de 1796, 33.427 carros de carbón. Por estas fechas, dicho abasto se acercaba a las 40.000 Tm. anuales. Madrid demandaba, asimismo, 720 Tm. de jabón, 506 Tm. de azúcar, 1.452 de sal, 551 de cacao y chocolate, 41 de café y especias y más de 10.000 Tm. de legumbres y verduras, además de cueros, tintes, cerámica, paños, papel, bayetas, estameñas, indianas, lienzos, medias de seda, zapatos, zafra, caparrós, alumbre, esparto, etc.<sup>29</sup>.

A la vista de los aranceles, ¿cabe pensar en una comunicación económica que resalte una homogeneidad de tráfico en las diversas regiones? El carácter de este trabajo impide aislar el problema en el marco local que hubiera tenido que detallar los rasgos comunes o diferenciadores de un arancel con los más próximos, las series que incluye cada uno y la peculiaridad de esas voces así como la abundancia en la zona de su localización de materias primas, a que se destinaban, si había cerca industrias o si podía presumirse de dónde procedían las manufacturas. A falta de respuestas precisas, la impresión es que los aranceles reflejan una homogeneidad de tráfico que, salvo para algunas zonas, permitiría hablar de unos modelos regionales animados. Tales flujos ligarían unas áreas rurales con otras y a éstas con núcleos urbanos y zonas periféricas, comunicadas por medio de un transporte estacional. En su apoyo podrían aducirse otros indicadores, como las rentas provinciales, las aduanas marítimas o las numerosas concesiones para celebrar ferias y mercados. El valor de las entradas y salidas por las aduanas de Salamanca y Extremadura subían a 12 millones de reales anuales, mientras el de Agreda se acercaba a los 7 millones, de los que un 17 por 100 equivaldrían a los derechos aduaneros. Sin incluir las cabezas de ganado, las varas o piezas de tejidos ni otros artículos reseñados en docenas... —ni, por supuesto, el contrabando— el peso de las importaciones y exportaciones por las aduanas de Salamanca, Extremadura, Aragón, Logroño y Agreda, alrededor de 1800, se elevaría anualmente a unas 10.000 Tm. = 24.000 carros = 100.000 caballerías, o un equivalente a 65 carros o 260 bestas diarias<sup>30</sup>.

La aparente complementariedad, reflejo de los productos que pasan por los aranceles, no basta para establecer unos modelos de demanda regulares ni "alimentados" por un transporte fluido. Dejarse llevar por algunos índices puede inducir a sobreestimaciones. Si durante el mes de diciembre de 1792 se internaron, desde Cádiz a 50 localidades, 184 Tm.

<sup>29</sup> AGS, Dirección General de Rentas, 2.ª Remesa, leg. 4.894; LARRUGA: *Memorias...*, I, pp. 79-82 y IV, pp. XXV y 309.

<sup>30</sup> Estos datos pueden cotejarse en el *Correo Mercantil de España y sus Indias*, correspondiente a los años 1800 y 1801.

de azúcar y cacao, tal hecho puede no revelar un comercio interior intenso si, con Gonzalo Anes, se tiene en cuenta que las especias y otros productos de lujo eran consumidos por comunidades religiosas y personas adineradas con capacidad de compra para demandar tales mercancías.

El intento de montar un mapa de la geografía de la circulación a base de los productos transportados por los portazgos, choca con la no existencia del origen y destino de las mercancías, lo que llevaría a delinear rutas presumibles y que tampoco podrían contrastarse con otros mapas de tráfico pues los ofrecidos por Ringrose tienen "apariencia" pero no son convincentes, ni válidos para extrapolarlos como hace con reiteración no documentada. Aún es más difícil hablar del volumen. Los elementos estadísticos son escasos al no llevarse un control de la circulación que discurría por las barreras. Si sólo se cuenta con la recaudación global o con datos de arrendamiento, las aproximaciones no dejarán de ser tales, al faltar aranceles para algunos portazgos mientras la arbitrariedad de las tarifas era una constante en los demás. Por ello, no puede jugarse a dividir la producción de un peaje entre, por ejemplo, los 8-10 mrs. que, como promedio, pagaba una carga de sal, vino o granos, para estimar la circulación en "x" Tm. de sal, vino o granos, ya que se desconocía la dirección seguida por las mercancías, la proporcionalidad atribuible a cada producto y a cada medio de transporte, los exentos o el tráfico incontrolado. Como tampoco se dispone de sondeos para una comarca, una ruta o un portazgo, dividir la recaudación fija entre unas tarifas variables arrojaría un resultado de manifiesta invalidez<sup>31</sup>.

Algo similar ocurre al evaluar las repercusiones de las tarifas sobre el precio final de las mercancías al chocar, como he apuntado, con la irregularidad exactiva. En un mismo arancel, la carga de aceite era gravada 22 veces más que las aceitunas y la paja 11 veces más que el grano, como ocurría en Valdepeñas, mientras en Palenzuela las avellanas pagaban la mitad que las castañas y los paños 20 veces más que las medias<sup>32</sup>. Sobre muchas partidas se cobraba en especie<sup>33</sup>. Había quienes cambiaban las tarifas con el ritmo de las estaciones o exigían, como Carrión de los Condes, el doble de lo normal diez días antes y después de la festividad de San Juan<sup>34</sup>. En otros, como Burgos, se cobraba más a las mercancías traídas por forasteros que por los vecinos de la ciudad y más a los productos extranjeros que a los nacionales, lo que no deja de tener una clara significa-

<sup>31</sup> Ello no quiere decir que no sea posible. Algunos archivos municipales contienen series aprovechables que permitirían seguir la evolución de los flujos mercantiles.

<sup>32</sup> AHN, Cons., leg. 994.

<sup>33</sup> *Ib.*, legs. 2.936, expts. 14 y 15; 2.871; 2.921, exp. 23 y 2.952, exp. 4.

<sup>34</sup> *Ib.*, leg. 994.

ción proteccionista<sup>35</sup>. Algún barcaje, como el de Valencia de Don Juan, recaudaba según el estado de las aguas del río<sup>36</sup>, sin faltar quien hacía caso omiso de las tarifas vigentes<sup>37</sup>. Otros aranceles llegan a lo "cómico", como cobrar a una puta varios cientos de veces más que a un carro de trigo o gravarla con el doble si iba acompañada de un perro. Un negro o un esclavo pagaban más que una Tm. de azúcar y un cadáver mil veces más que un vivo...<sup>38</sup>.

Con tales agravantes, hacer circular un cargamento de hierro, pescado, vino o trigo de Pancorbo a Madrid, de Valladolid a Santander o por otras líneas no me ha permitido llegar a precisiones, aparte de faltar datos para algunos portazgos y no saber si éstos eran todos los existentes. Estimar la incidencia del peaje, aunque sea débil si se la compara con los costes del transporte, obliga a moverse entre el "mucho" y el "poco", baremos típicos de la época protoestadística. En algunos aranceles, el gravamen era elevado pero no puede generalizarse al chocar siempre con unas premisas expuestas a la aleatoriedad de la selección de "zona", de "camino", del "medio de transporte" o del "tipo de arancel". En alguna medida, estos aspectos serán saldados a base de testimonios cualitativos.

TABLA 2

*Mercancías gravadas en los veinte aranceles citados en la Tabla 1*

1. PRODUCTOS ALIMENTICIOS DE ORIGEN VEGETAL	Aceite de oliva Aceite dulce Aceite de enebros Nueces Lentejas Garbanzos Arroz Castañas Aceitunas Hortalizas Pasas Almendras Pifiones Ajos Pepinos Tomates Berenjenas Manzanas Uvas Higos	Brevas Habichuelas Limones Limas Naranjas Plátanos Melones Sandías Guindas Albérchigos Espárragos Avellanas Granadas Fréjoles Caparrones Algarrobas Bellotas Membrillos Ciruelas Melocotones
Grano		
Trigo		
Pan		
Panizo		
Paia		
Cebada		
Habas		
Ricas		
Alholvas		
Yeros		
Arvejas		
Titos		
Harina		
Vino		
Vinagre		
Aguardiente		

<sup>35</sup> *Ib.*, legs. 2.866, exp. 7 y 2.935, exp. 1.

<sup>36</sup> *Ib.*, leg. 994.

<sup>37</sup> *Ib.*, leg. 2.922, exp. 16.

<sup>38</sup> *Ib.*, legs. 993-995; 2.924, exp. 15; 2.866, exp. 6; 2.867, exp. 8.

Pavías  
Pitos  
Peruquillos  
Cerezas  
Zanahorias  
Piñas  
Hierba  
Duraznos  
Calabazas  
Nísperos  
Cebollas  
Nabos  
Orejones  
Guisantes  
Albaricoques  
Puerros  
Camuesa  
Tostada  
Azúcar  
Cacao  
Cajas de dulce  
Turrón  
Confitura  
Chocolate

## 2. GANADERIA Y SUS PRODUCTOS

Tocino  
Carne salada  
Menteca  
Cecina  
Huesos  
Sebo  
Lana  
Borra  
Colas de bueyes  
Cueros  
Suela  
Curtidos  
Zapatos  
Abarcas  
Cordobanes  
Badanas  
Cabritillas  
Pellejos  
Ante  
Pielés curtidas  
Pielés sin pelo  
Becerrillos  
Añinos  
Corambres  
Cinchas  
Ataharres  
Coletos  
Coyundas  
Abujetería  
Correones  
Arreos

Pellejos de vino  
Cerdas  
Correales  
Albardas  
Gamuza  
Correjel  
Huevos  
Miel  
Cera  
Queso  
Velas  
Cuernos  
Aguamiel  
Mantequilla  
Plumas  
Zamarros  
Jabón  
Plumas de escribir  
Trigueros  
Cribas  
Cedazos  
Palomina  
Aves de caza (varios)  
Aves de corral "  
Perros "  
Caza "  
Ganado vacuno "  
" cerda "  
" lanar "  
" cabrío "  
" mular "  
" caballo "

## 3. PLANTAS TEXTILES

Esparto  
Cañamo en rama  
Cañamo aderezado  
Cañamones  
Lino  
Linaza  
Basto  
Algodón

## 4. PRODUCTOS TINTOREOS

Rubia  
Zumaque  
Campeche  
Brasil  
Cochinilla  
Gualda  
Tinta  
Añil  
Caparrosa  
Moscovia  
Barrilla

Sosa  
Alazor  
Greda  
Pastel  
Majo  
Jebe  
Alcor  
Almagre

## 5. CONDIMENTOS

Canela  
Clavo  
Pimientas  
Pimentón  
Azafrán  
Comino  
Jengibre  
Sal  
Orégano  
Pimiento molido  
Especiería  
Alcaparrones  
Alhucema  
Alcaravea

## 6. PRODUCTOS FORESTALES

Corcho  
Cardón  
Resina  
Anís  
Cola  
Pez  
Incienso  
Corteza  
Almidón  
Regalid  
Cardencha

## 7. PRODUCTOS MARITIMOS

Pescado fresco  
Pescado salado  
Escabeche  
Besugo  
Salmones  
Sardinias  
Congrio  
Anguilas  
Merluza  
Bogas  
Aguja palada  
Atún  
Salmón

Mero  
Ballena  
Mielga  
Pulpo  
Lampreas  
Bacalao  
Barbos (río)  
Truchas (río)

## 8. METALES e INDUSTRIA METALURGICA

Hierro  
Hierro labrado  
Acero  
Acero labrado  
Herraje  
Cobre  
Sartenes  
Cencerros  
Frenos  
Arados  
Cerrajería  
Latonería  
Cubartería  
Clavazón  
Barras de hierro  
Latón  
Plomo  
Estaño  
Hoces  
Espadas  
Cabruñas  
Navajas  
Cazos  
Azufre  
Cardenillo  
Plata labrada  
Plata sin labrar  
Moneda  
Herraduras  
Metal campanil  
Candiles  
Calderas  
Alquimia  
Hoja de lata  
Cuchillería  
Linternas  
Guarniciones espadas  
Guarniciones arcabuces  
Picas  
Lanzas  
Cofres  
Minio  
Carbón  
Piedra de fraguas  
Calderos  
Rejas de labranza

Pólvora  
Escopetas  
Alhambre  
Tachuelas

## 9. INDUSTRIA TEXTIL

Paños  
Estameñas  
Bayetas  
Mantas  
Colchas  
Hilo  
Ropa  
Jubones  
Trajos viejos  
Sombreros  
Monteras  
Alpargatas  
Lienzo de estopa  
Felpado  
Esteras  
Lías  
Ovillos  
Lienzos  
Picotes  
Sogas  
Sayales  
Cobertores  
Sempiternas  
Medias  
Ropería  
Seda  
Encajes  
Calcetas  
Lencería  
Retazos  
Escarlatina  
Frisas  
Margas  
Estambre  
Pleita  
Hilaza  
Beatillas  
Holanda  
Cabestrería  
Calcetería  
Estopa  
Mercería  
Harpillera

## 10. CERAMICA

Tinajas  
Tinajones  
Vidriado fino  
Vidriado vasto

Ollas  
Escudillas  
Cántaros  
Barriles  
Búcaros  
Loza  
Talavera fina  
Talavera ordinaria  
Cazuelas  
Alcalletería  
Vasijas  
Jarros  
Cristal  
Morteros  
Platos

## 11. MATERIALES DE CONSTRUCCION

Madera  
Cal  
Teja  
Yeso  
Piedra  
Alabastro  
Bojes  
Madera de Indias  
Cuartones  
Traveseras  
Maderos  
Ladrillo  
Pizarra  
Canto  
Tablas  
Vigas  
Puertas  
Ventanas  
Colmos

## 12. PRODUCTOS PAR LABRANZA, DOMESTICOS Y VARIOS

Yugos  
Palas  
Bieldos  
Trillos  
Garrotos  
Palos  
Ejes  
Estevas  
Dentales  
Cambas  
Camones  
Garios  
Horcones  
Pilas

Azafates	Artesas	Ceniza
Panderas	Gamellas	Capuchas
Maletas	Toneles	Frasqueras
Baúles	Fuelles	Tierra de Esquivias
Espuertas	Mesas	Papel blanco
Ventriles	Sillas	Papel sellado
Sera	Peines	Bulas
Ruedas de molino	Espejos	Estampas
Camas de carro	Cucharas	Libros
Camas de arado	Ajuares de casa	Leña
Embudos de madera	Varas de justicia	
Escobas de palma	Géneros de botica	
Serones	Buhonería	13. PRODUCTOS
Mimbres	Bohemia	EXTRA
Junquillos	Mercadería	
Canastillos	Quincalla	Cadáveres
Escudillos	Basura	Esclavos
Escobas	Aras	Putas
Cestas	Ornamentos	Putas con perro

#### 4. PRODUCCION Y ADMINISTRACION DE LOS PORTAZGOS

##### A) Diferencias entre los derechos de tránsito

De cara al rendimiento para sus dueños y a su producto bruto —volumen de percepciones—, aunque todos los derechos de tránsito cuentan con unos gastos de percepción, no son los mismos para los diferentes derechos. Así, mientras los pontazgos —unos 65— y los barcajes —unos 139— exigían un servicio, unos gastos de inversión y la subsistencia de tales gastos, estos aspectos no se daban en los portazgos —unos 360—. Si no se conocen los gastos del barquero ni los costes de la barca y aparejos, con sus reparaciones o sustituciones, las referencias generalizadoras aluden a unos gastos de importancia, como los de aquel Bernardo Casanova quien certificaba, en 1784, que la barca de Torbeo (Orense), al ser relevada cada 8 ó 10 años, suponía unos gastos de inversión de 1.600-2.000 reales<sup>39</sup>. Los pontazgos también requieren gastos de inversión y conservación, pero sus dueños, a excepción de los concejos, no suelen reparar los puentes, al permanecer exentos de unas cargas que recaen sobre los vecinos de los pueblos. Baste decir que el partido de Plasencia, en menos de 20 años, durante la segunda mitad del siglo XVIII, contribuyó con 716.447 rs. y 28 mrs. al reparo de los puentes de Perales, Navalcarnero, Talavera de la Reina, Puente del Arzobispo, Montalbán, Viveros, al de Gavilán, a los del Tiétar y Búrdalo y a otros menores<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> AHN, Cons., leg. 2.922, pieza 11. Más adelante vuelvo sobre este aspecto.

<sup>40</sup> AHN, Cons., leg. 1.870, exp. 14.

##### B) Rendimiento para los propietarios

Saber lo que reportan los derechos de tránsito a sus dueños supone preguntarse si tales derechos los explotan directamente o los dejaban en arrendamiento. Este último sistema es el más común aunque las fuentes, en diversas ocasiones, omiten el monto de tales contratos. Así, de la confección de una lista de 597 propietarios, sólo de 434 tengo cantidades, lo que supone una proporción similar a la que representan 417 portazgos con datos de arrendamiento sobre los 563 reseñados en la muestra.

La renta anual de cada portazgo se obtuvo hallando la media aritmética del quinquenio I-I-1775-31-XII-1779. Para los portazgos que no ofrecían cifras completas, se tomó la de un año cualquiera en el entorno de 1780, excepto para los de Arganda, Alcalá de Henares, Brihuega, Talamanca, Tordesillas y algunos otros para los que se aceptaron los de fechas algo más discordantes con el corte cronológico<sup>41</sup>. Asimismo, para algunos casos hubo de redondear cifras cuando el valor del arrendamiento no venía especificado, era indicado con un más o un menos entre dos cantidades o cuando varios informes ofrecían magnitudes desiguales para un mismo portazgo.

El valor del arrendamiento anual (ver cuadro) rendía a sus propietarios 978.956 reales de vellón, pero este producto lo arrojan no el total de los 563 derechos de tránsito sino 417. Ello daría un promedio de 2.347,6 rs. por portazgo. De incluirse los 146 restantes, para los que no ofrezco datos de arrendamiento, se tendría un rendimiento total de 1.321.710 rs., cantidad más próxima a la realidad de la muestra.

En la suma de los arrendamientos debe tenerse en cuenta, y agregarse, aquellas rentas pagadas por los arrendatarios a los propietarios en especie o en forma mixta. Difícilmente reducibles a numerario, representan un renglón importante del que doy algunos ejemplos. Los derechos de tránsito percibidos anualmente por la catedral de León del pueblo de Villarroañe se elevaban a 4.000 kgs. de trigo<sup>42</sup>; el obispo de Astorga recaudaba del portazgo de Santa Marta de Tera además de 1.000 rs., cuatro arrobas de truchas al año<sup>43</sup>; los de Alcalá de Henares, Arganda, Talamanca y Brihuega le representaban al arzobispo de Toledo 175.000 mrs. y 579 gallinas al año<sup>44</sup>; otras veces eran 60 ferrados de pan<sup>45</sup>, 70 carros de leña<sup>46</sup>, 8 ferrados de trigo<sup>47</sup>, 160 fanegas de trigo y otras tantas de cebada<sup>48</sup>. Por suponer

<sup>41</sup> Ib., legs. 2.868, pieza 3 y 28.526, exp. 26.

<sup>42</sup> Ib., leg. 994; 2.978, exp. 8 y 2.928, exp. 3.

<sup>43</sup> Ib., leg. 2.953, exp. 8.

<sup>44</sup> Ib., leg. 28.526, exp. 3.

<sup>45</sup> Ib., 994 y 2.921, exp. 3.

<sup>46</sup> Ib., 2.922, pieza 4.

<sup>47</sup> Ib., 2.921, exp. 30.

<sup>48</sup> Ib., 2.925, exp. 5; 2.954, exp. 14; 2.921, expts. 27, 30 y 33.

Número y rendimiento de los derechos de tránsito para sus propietarios en cada una de las zonas de influencia de las seis comunicaciones radiales (en rs. vn.)

Comunicaciones radiales	Número de portazgos y pontazgos	Número de Barcajes	Total	Rendimiento de los portazgos y pontazgos	Rendimiento de los barcajes	Total
I. Línea de Madrid a Irún ... ..	74	11	85 ( 15,1 %)	294.925	16.635	311.560 ( 31,8 %)
II. Línea de Madrid a La Junquera ...	52	10	62 ( 11 %)	23.954	26.575	50.529 ( 5,2 %)
III. Línea de Madrid a Valencia ... ..	14	...	14 ( 2,5 %)	21.573	.....	21.573 ( 2,2 %)
IV. Línea de Madrid a Cádiz ... ..	56	10	66 ( 11,7 %)	84.669	16.566	101.235 ( 10,3 %)
V. Línea de Madrid a Badajoz ... ..	31	4	35 ( 6,2 %)	55.700	5.825	61.525 ( 6,3 %)
VI. Línea de Madrid a La Coruña ...	197	104	301 ( 53,5 %)	255.245	177.289	432.534 ( 44,2 %)
<b>TOTAL ... ..</b>	<b>424 ( 75,3 %)</b>	<b>139 ( 24,7 %)</b>	<b>563 ( 100 %)</b>	<b>736.066 ( 75,2 %)</b>	<b>242.890 ( 24,8 %)</b>	<b>978.956 ( 100 %)</b>

un ingreso para los propietarios, tampoco puede descuidarse el hecho, reflejado en algunos expedientes sobre monasterios, de que los productos a ellos destinados quedasen exentos.

De acuerdo con la ubicación y densidad de portazgos, la zona atravesada y comprendida por la línea de Madrid a La Coruña encabezaría la distribución del volumen de percepciones para sus dueños ya que cuenta con un 53,5 por 100 de los derechos y un 44,2 por 100 de su rendimiento. La distribución global y porcentual puede seguirse en el cuadro expuesto.

Un desglose de tales rendimientos ha de subrayar que la mayor parte de ellos se los llevan concejos, nobleza y clero. Esto puede constatarse en el mapa de tipología y rendimiento. En su confección se han seleccionado aquellos derechos que proporcionaban a sus dueños más de 1.000 rs. vn. anuales. Esos 168 portazgos arrojarían un saldo de 911.891 rs. o, lo que es lo mismo, el 93,15 por 100 del total y supone que 249 portazgos sólo rendían un 6,85 por 100. Si se desprecia este resto, la distribución por propietarios sería como sigue:

Nobleza ... ..	30,5 %
Clero ... ..	15,5 %
Concejos ... ..	50,7 %
Particulares ... ..	1,4 %
Reales ... ..	1,9 %

El que estos datos no constituyan un muestreo por desconocerse el conjunto del país, sólo permite sugerir que los portazgos de los concejos rentaban más que los de los estamentos privilegiados, aunque de ello no pueda deducirse que eran más frecuentados por el tráfico o gozaban de tarifas arancelarias más elevadas. Podía significar, simplemente, que los pueblos habían tenido más cuidado en mejorarse las condiciones de los arrendamientos. Del mismo modo, tales porcentajes no definen un comportamiento similar en todo el país. Baste señalar que de los 164.244 rs. percibidos por los propietarios de Galicia, los eclesiásticos se quedaban con el 27,8 por 100<sup>49</sup>. Los libros resúmenes del *Catastro de la Ensenada* apuntalan sobradamente estas proporciones referidas a los barcajes<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> El registro de un mayor número de derechos y algunos con cifras más elevadas de arrendamiento hace que aquella cantidad sea sensiblemente mayor a los 104.648 rs. que ofrece García-Lombardero, *La agricultura...*, p. 72.

<sup>50</sup> AHN, Consejo de Hacienda, Libros Enajenados de la Real Corona, números 7.440 y 7.441.

*Valor de arrendamiento anual (en rs. vn.)*

<i>Provincias</i>	<i>Legos</i>	<i>Eclesiásticos</i>
Betanzos ... ..	1.066	.....
La Coruña ... ..	5.700	.....
Lugo ... ..	4.715	.....
Mondoñedo ... ..	.....	.....
Orense ... ..	8.011	22.419
Santiago ... ..	5.600	2.756
Tuy ... ..	10.650	1.954

Esto es, de 63.771 rs., los eclesiásticos percibían, sólo en las provincias de Orense, Santiago y Tuy, 27.129 rs. (42,5 por 100).

A nivel regional, el volumen de percepciones se lo reparten:

Galicia .. ...	34 derechos rinden a sus dueños	119.655 rs. (13,1%)
León ... ..	59 derechos rinden a sus dueños	298.451 rs. (32,7%)
Castilla la Vieja ..	37 derechos rinden a sus dueños	211.816 rs. (23,2%)
Castilla la Nueva.	17 derechos rinden a sus dueños	105.377 rs. (11,6%)
Andalucía ... ..	14 derechos rinden a sus dueños	85.969 rs. ( 9,4%)

No resulta indicativo reflejar el gravamen por km. cuadrado y habitante ya que los promedios serían discordantes y no representativos por el hecho, ya citado, de que los cálculos se han efectuado con información insuficiente para algunas zonas. El obstáculo de clasificar los caminos y el que muchos derechos de tránsito estuvieran aislados de la red principal, dificulta saber a cuántos km. de red corresponde un portazgo. Incurriría en "numerología" si reseñara mis intentos de dividir el rendimiento de los portazgos entre el kilometraje de caminos "de ruedas" y "de herradura", en las diversas zonas del país hacia 1780. Fenómeno distinto es la distribución de las percepciones pues mientras algunos propietarios reciben sólo unos pocos reales, otros sobrepasaban los 24.000, como el conde de Ribadavia.

*C) Producto bruto de los portazgos*

La solución de este problema choca con la lógica disociación entre el arrendamiento y la producción bruta. Medir la diferencia entre ambas cantidades resulta imposible ya que ambas cifras, de arrendamiento y produc-

ción anual, sólo son ofrecidas por la documentación para muy pocos casos. A partir de esto, no puedo dejarme llevar por la evaluación que hace García-Lombardero para los portazgos gallegos al calcular en 3,25 veces mayor el valor del producto bruto anual que el valor del arrendamiento. A falta de otras pruebas, este índice deberá admitirse con todas las reservas, no generalizarlo a la totalidad de los portazgos y menos aún extrapolarlo a todo el país. Que la cantidad a percibir por los arrendatarios era importante debía ser algo evidente para la opinión pública. De otro modo no se explica el que Miguel Obarrio, diputado general por Galicia, critique los perjuicios que causa al usuario aunque exagera al calcular los beneficios de los arrendatarios gallegos cifrados en 1.183.600 rs. que, sumados a la renta pagada a los propietarios, sería a todas luces inadmisibles<sup>51</sup>.

Relacionado con la producción de los portazgos, y de cara a evaluar el volumen de tráfico, es necesario considerar lo recaudado en especie y los productos exentos, como ocurre con algunos bienes agrícolas cultivados o consumidos en el término en que está ubicado el portazgo. Gozan de exención, o de unas tarifas rebajadas, determinados productos con un destino concreto y las salidas de ciertos artículos producidos en la localidad o en los pueblos de los alrededores al lugar en que se cobra el portazgo<sup>52</sup>. Tampoco faltan nobles o monasterios que acuerdan con sus arrendatarios el que las mercancías a ellos destinadas queden libres de pago. Debe agregarse la normativa concreta que regía en alguna barrera: en la de Viveros, las exenciones alcanzaban los objetos destinados a la provisión de tropas, a los géneros y rentas de la Real Hacienda, a las postas y carros de la Corona, a los abastos y materiales para diversos conventos y hospitales de Madrid y a una parte del tráfico efectuado por los vecinos de Rejas<sup>53</sup>. En el nuevo portazgo de Guadarrama afectaban, en 1774, a los carros cargados de trigo, a las caballerías con vino, trigo y aceite y a los cerdos, carneros, cabras y pavos<sup>54</sup>. Con un carácter más general, se dictarán reglas para no cobrar derechos a los "ministros del resguardo de rentas" y a los conductores de sus caudales, así como al tabaco, pólvora, plomo, sal y demás géneros "estancados". La misma suerte corrían los víveres del ejército y los militares de servicio aunque en muchos casos los exactores incumplían tal normativa lo que obliga a reiterar las disposiciones<sup>55</sup>. Esto y el que se concedan exencio-

<sup>51</sup> AHN, Cons., leg. 2.921, exp. 1.

<sup>52</sup> *Ib.*, leg. 994.

<sup>53</sup> Archivo de Villa (Madrid), Secretaría, 1-193-4 a 33 y 3-406-58 a 64.

<sup>54</sup> AHN, Cons., leg. 2.931.

<sup>55</sup> AHN, Hacienda, Ordenes Generales de Rentas, lib. 8.020, núm. 1.482; lib. 8.021, núms. 1.529, 1.239, 1.636; lib. 8.022, núms. 1.768 y 1.776; lib. 8.024, núm. 2.086; lib. 8.044, núm. 4.739; lib. 8.047, núm. 5.219; lib. 8.037, núm. 3.734. AHN, CRC, núms. 2.912 y 3.326; *Nov. Rec.* VI, XX, XVI, notas 6-8.

nes a una institución como el Hospicio de Madrid<sup>56</sup>, o haya acuerdo entre Hacienda y una casa noble, como la de los duques de Benavente, para que no paguen en determinados peajes, aumenta la complejidad<sup>57</sup>. De ello derivarán frecuentes pleitos como los repetidos por los carreteros de la Real Cabaña o por los Cinco Gremios Mayores de Madrid que, por estar comisionados por Hacienda para cumplir compromisos de abastecimiento se creían exentos. Tales irregularidades en los tipos, personas y mercancías continuarán en las primeras décadas del siglo XIX, como reflejan los portazgos de las inmediaciones de Madrid<sup>58</sup>.

#### D) Hipótesis y referencia a otras magnitudes

Si se buscan comparaciones, las cifras de producción adquirirán unos contornos más precisos. La no coincidencia en su naturaleza ha hecho que en la muestra no se incluya una serie de portazgos que resulta ilustrativo citar. El de Viveros, en el camino de Madrid a Guadalajara y Barcelona, rindió a la primera de estas ciudades, desde el 16 de septiembre de 1753, en que comenzó a cobrar, hasta el 21 de enero de 1797, en que pasó a la Dirección de Correos y Caminos, 4.878.107 rs. en dichos 43 años, 4 meses y 5 días, con un promedio anual de 112.554 rs.<sup>59</sup>. No se han tenido en cuenta los gastos de administración, la lista de exentos ni aquellas mercancías que para eludir el portazgo se deslizaban por los vados de Barajas y San Fernando. En 1819, los cinco portazgos inmediatos a Madrid, de los que ya se tenían datos contrastados de lo que producían por administración, fueron arrendados y en un primer remate quedaron así<sup>61</sup>:

Alcorcón ... ..	62.227 rs. vn.
Delicias, con intervención en Valdemoro ... ..	132.136 rs. vn.
Venta del Cerero ... ..	130.100 rs. vn.
Vallecas ... ..	37.571 rs. vn.
Venta del Espíritu Santo, con intervención en Viveros ...	121.784 rs. vn.

<sup>56</sup> AHN, Hacienda, Ordenes Generales de Rentas, lib. 8.020, núm. 1.481 bis.

<sup>57</sup> AHN, Osuna-Cartas, leg. 319, núm. 1.

<sup>58</sup> AHN, Cons., lib. 1.475, núm. 78 y leg. 6.028, exp. 115.

<sup>59</sup> AHN, Estado, leg. 3.185, 2.ª caja.

<sup>60</sup> Archivo de Villa (Madrid), Secretaría, 1-193-4 a 33; 3-406-58 a 64; 1-191-17 y 26; 2-423-43; 1-192-15 y 18; 2-167-6; 2-170-167; 3-363-40; 2-23-9 a 12; 3-24-2 a 19; 4-141-14. Incluyen series detalladas para Viveros y otros portazgos cercanos a la Corte.

<sup>61</sup> *Gaceta de Madrid*, 21 de junio de 1819.

Estos 483.818 rs. fueron superados en una segunda subasta a favor de Manuel Collar, hasta 521.000 rs. pero tal cantidad debe ser sensiblemente incrementada a causa de los beneficios que obtenían los arrendatarios y en algún caso de los subarrendatarios. Con vistas a un cómputo del tráfico, el aumento sería aún mayor debido a las exenciones y a las mercancías incontrolados. Otros portazgos también quedaban al margen del mecanismo "feudal". El de Reinosa, cuyo rendimiento se utilizó para la conservación de la nueva carretera e incluso para la amortización del capital invertido en alguna fase de su construcción, supuso en los primeros años de aplicación —1750-1762— un promedio anual de 57.331 rs., para alcanzar, en el entorno de 1790, unos 200.000 reales<sup>62</sup>, cantidad similar a la que arrojaba el portazgo de Orduña, establecido después de que se concluyeran las obras de la carretera de Pancorbo a Bilbao en 1774<sup>63</sup>. Lo mismo ocurre en el de Guadarrama que, fijado también en la nueva carretera, fue arrendado en 1775, en 35.000 rs., suma lógicamente inferior a su producto bruto que, por otra parte, se incrementó en años sucesivos<sup>64</sup>. Huelga comentar que estos ocho portazgos —de estas tres carreteras y de los accesos a Madrid— eran los más frecuentados del país y rendían, en las fechas citadas, más que todos los de Galicia juntos en 1780.

Vuelvo a la muestra sobre la que he venido operando sin olvidar el número de portazgos, extensión superficial y valor de su arrendamiento. Formulo una simple hipótesis: si 563 derechos de tránsito rentan a sus dueños 1.321.710 rs. y los multiplicamos por 3,25 —de acuerdo con el cálculo de García-Lombardero que evalúa en 3,25 veces más el producto bruto que el valor del arrendamiento— tendremos un rendimiento bruto anual estimado en 4.295.557 rs. Esta cantidad sería sólo la producción de algo más de la tercera parte del país. Si las otras provincias guardaban relación con las de Galicia, León y ambas Castillas, el producto bruto total de los portazgos españoles sobrepasarían los diez millones de reales. Continúo la elucubración: si de 1750 a 1800, época en que comenzaron a construirse caminos pavimentados, se abrieron al tráfico unos 2.000 km. de estos caminos con un coste aproximado de 250 millones de reales, con los 500 millones de los portazgos que dejaron de invertirse en esos 50 años, España hubiera contado, a finales del siglo XVIII, con unos 6.000 km. de carreteras del primer orden, cifra aún no alcanzada en 1840 y que sólo hubiera tenido parangón en el continente europeo con la francesa.

<sup>62</sup> AGS, Secretaría de Hacienda, legs. 917-918.

<sup>63</sup> AGS, Secr. de Hac., leg. 920.

<sup>64</sup> AGS, Guerra Moderna, legs. 3.520-3.526; LARRUGA: *Memorias...*, XX, pp. 309-19.

La hipótesis arranca de unos supuestos falsos ya que una parte de ese dinero se invierte en la red viaria y, sobre todo, el coste de la percepción es imprescindible porque —y es un axioma— sin la percepción no pueden conseguirse los millones. Ahora bien, aunque se rebaje el multiplicador 3,25, lo que la hipótesis no falsea es la importante repercusión de los derechos de tránsito sobre el tráfico, al margen, en cierto modo, del coste de las percepciones.

Si el producto bruto anual de los portazgos era una cantidad considerable o insignificante, supone invocar algunas magnitudes. Salgo, por un momento, del marco cronológico escogido pero no de la temática. En 1861, sólo los 271 portazgos estatales —había otros 507 provinciales, de los pueblos y particulares— rindieron 15.213.591 rs., cantidad que no incluye los beneficios de los arrendatarios. Otras comparaciones: el coste de la carretera de Pancorbo a Bilbao por Orduña fue de unos 7,5 millones de rs. Los 114 km. de Burgos a Vitoria, terminados en 1791, no salieron por más de 9 millones, poco más o menos como el tramo de Mieres a Gijón, en la carretera de Pajares. Para hacerse otra idea de esos 10 millones, podría equipararse a 250.000 fanegas de trigo, estimando su precio a 40 rs. la fanega. Todavía, en 1815, el presupuesto del ministerio de Estado, Gobernación o Ultramar eran inferiores al de esa hipotética recaudación; el de Gracia y Justicia la superaba en poco, no así el presupuesto de la Casa Real que ascendía a 50 millones de rs. Y, en 1850, el de Comercio, Obras Públicas e Instrucción era sólo de 61 millones, de los que el último apenas si se llevaba la sexta parte.

El volumen de percepciones de los derechos de tránsito al final del Antiguo Régimen —aunque rebajáramos el producto bruto estimado y lo dejáramos reducido a una tercera parte del de 1861 y aunque no tuviera una honda repercusión sobre la renta de la población española— todavía sería importante, incidiría significativamente en el tráfico de personas y mercancías e implicaría una serie de contradicciones sobre las que recaeron un alud de protestas. Paso a analizarlas.

## 5. REVISION U OPOSICION AL SISTEMA: CONTRADICCIONES DE LA ILUSTRACION

Hacia 1780 se amontonan en el Consejo de Castilla quejas con la acusación de que existen privilegios para cobrar derechos sobre el tránsito no respaldados por títulos válidos y de que exaccionan por medio de aranceles no compulsados. Complementariamente, denuncian el juego de duques,

condes, obispos, abades y señores jurisdiccionales de la mayoría de los lugares en que cobran los portazgos, los cuales difícilmente podrían ser molestados por las justicias y alcaldes por la razón de que éstos debían sus nombramientos a aquéllos. Además, el que los privilegiados vinieran secularmente percibiendo unos derechos y no los invirtieran en la mejora de la red vial, era algo percibido por los contemporáneos. La gravedad del problema exigirá la intervención del gobierno que no puede sustraerse de amenazar —los Estados de naturaleza feudal rara vez hacen otra cosa con sus señores feudales— a los propietarios con una serie de disposiciones dictadas entre 1780 y 1797. La generalización de las protestas, su unanimidad, abundancia y el venir de diferentes regiones del país, hacen que el investigador tenga la oportunidad de presentar casi tantos testimonios cuantos le vengan en gana.

### A) *Los usuarios*

Los informes-denuncia, “formados a instancia de” los pueblos y vecinos, de los carreteros y viajeros confirman que a la hora de reparar un puente o arreglar un camino, lo normal era recurrir a la “prestación personal”, a los “propios”, a la “sisa” o al “repartimiento” de sus costes entre los vecinos, mientras los titulares del portazgo no contribuían o lo hacían con escasas cantidades. Un ejemplo, por demás repetido, dice que, en la década de 1780, el conde de Altamira cobraba varios miles de reales al año en el portazgo de Monzón sobre el río Carrión; cuando, para repararlo, se repartieron 171.851 rs. entre los vecinos que vivían hasta 150 km. en derredor del puente, el conde quedó exento<sup>65</sup>. La villa de Alcañices se queja de que el marqués de dicho nombre cobra portazgos sin título ni arancel reglamentado, mientras los caminos siguen “intransitables” con “lodazales” y “piedras enormes que obstruyen el paso”, lo que obliga a los viajeros a meterse por las fincas, y lo mismo ocurre en la ruta de Puebla de Sanabria a Pontevedra<sup>66</sup>. Algunas veces, las palabras de los usuarios vejados van más allá de la queja, como los vecinos de Navalcarnero quienes, tras resistirse a pagar en el portazgo que el duque de Peñaranda exigía en Arroyomolinos, destrozaron una barandilla y seis baluartes del puente; huelgan comentarios sobre el juicio que, retrasado varios años, condenaría a los vecinos<sup>67</sup>. En ocasiones se busca eludir la exacción arancelaria pero a precios demasiado elevados. En el camino de Madrid a Alcalá de Henares,

<sup>65</sup> AHN, Cons., legs. 2.936, exp. 16; 2.924, exp. 8 y 2.941 exp. 24.

<sup>66</sup> *Ib.*, leg. 2.867, exp. 9.

<sup>67</sup> *Ib.*, 2.868, exp. 20.

muchos viajeros escapaban de pasar por el puente de Viveros buscando un vado. Al ser castigados por su desvío, que entrañaba no pagar el pontazgo, contestaban con piedras y otras agresiones a los recaudadores y vigilantes; la respuesta, sin embargo y sólo en 1779, produjo 9 heridos, uno de los cuales debió guardar cama durante 15 días, a otros se les encerró y dejó sin comer, a algunos se les cobró tarifa doble o se les embargaron las caballerías y carros y no faltó a quien se le atara a los cepos de castigo<sup>68</sup>.

El Estado había dispuesto una serie de normas como aquella que prohibía cobrar portazgos en carreteras generales. Pero la debilidad en su aplicación y el tener que indemnizar a los primitivos dueños hizo que las cosas siguieran igual, todavía en la década de 1830, mientras a los usuarios sólo les quedaba protestar contra esta situación secular. Para ilustrarla baste referirse a las docenas de denuncias de los maragatos contra los propietarios que, con los caminos en pésimo estado, continuaban exaccionando en Arévalo, Tordesillas, Castrogonzalo, Benavente, Valdavia, Lugo, Quiroga, Padrón, Santiago, etc. Y pleitean por los mismos motivos con el conde de Miranda que les cobra en La Bañeza, con el marqués de Fuentesol que les cobra en Sanchidrián, con el duque de Frías por el de Villalpando, con el monasterio de Melón por el de Villamayor de la Girona, con la ciudad de La Coruña, con el conde de Rabadavia... Los resultados no favorecieron a los maragatos pese a discutir en todo momento con la legislación vigente en la mano<sup>69</sup>.

La "última ratio" la dan los procuradores síndicos de Benavente cuando señalan las dificultades de superar el "muro" levantado por nobles, concejos, conventos y canónigos<sup>70</sup>, contra el que chocan los ganaderos<sup>71</sup> y los carreteros de la Cabaña Real, quejosos de que los propietarios violaran las disposiciones legales y cobraran caprichosamente en Astudillo, Roa, Belo-

<sup>68</sup> Archivo de Villa (Madrid), Secretaría, 1-193-11.

<sup>69</sup> AHN, Cons., leg. 995; 1.799, exp. 5; 1.833, exp. 47; 3.522, exp. 7; 28.526, exp. 6; 28.759, exp. 2; 31.841, exp. 3; otros datos en el *Índice de los Pleitos sobre Mayorazgos, estados y señoríos (Consejo de Castilla)*. Madrid, 1927.

<sup>70</sup> AHN, Cons., leg. 2.872, exp. 11. Algunas de las 16 barcas que había en el partido de Benavente producían mil ducados al año.

<sup>71</sup> Si se tienen en cuenta los aranceles heterogéneos que las ovejas debían pagar en más de 270 lugares de la Corona de Castilla, no sorprende que, desde la perspectiva de 1780, los pleitos entre exactores y la Mesta hubieran sido algo crónico. Por este motivo todavía seguían en vigor pleitos en Alía, Barco de Avila, Cogolludo, Cornago, Cuenca, Guardo, Guijo, Alcocer, Briviesca, Las Navas del Marqués, Atienza, Alarcón, Cabeza de Buey, Madrid, Toledo, San Esteban de Gormaz, Talavera de la Reina, Ciudad Real, Trujillo, Villarta de San Juan, Autol, Avila, Castilnovo, Daganzo, Guadalajara, Fuente Millán, Liria, Medellín, Nájera, Sigüenza Trijueque, Valdegrudas, Oropesa, Montiel, Palenzuela, Torrejón de Velasco, Villalpando, Montejo, Garrovillas, Villafranca del Arzobispo, Navalperal, Torrecilla, Arévalo, Cabezón, Mansilla de las Mulas, Corchuela, Ayllón, Sanchidrián, Alcántara, Hornachos, Brihuega, Olivares, Azuaga, Zalamea, y algunos más, AHN, Cons., leg. 995.

rado, Reinosa, Tordesillas, Barbadillo del Mercado, Palenzuela, Torquemada, Melgar de Fernamental, Briviesca, Alcalá de Henares, San Miguel de Bernuy, Montalbán, Urda, Guadalerza, Valderas, Guardo, Buñol, Palacios de Riopisuerga, etc<sup>72</sup>. En definitiva, y a pesar de las apariencias y conflictos, la maquinaria estatal apoya el "status" estamental al ponerse de parte de los privilegiados o manifestarse como aquel fiscal del Consejo que, en 23 de octubre de 1823, no atendía las peticiones de los carreteros porque era más importante crear un cuerpo de "voluntarios realistas" que aplicar la R. O. de 29 de noviembre de 1796 sobre abolición de portazgos en carreteras generales. Esto es significativo pero no extrañará demasiado si se piensa que todo un ministro considerara una pérdida de tiempo ocuparse de los caminos y correos y juzgara más importante el "problema" de conceder una cruz y una banda<sup>73</sup>.

## B) Los teóricos

La opinión de intendentes y otras autoridades no diverge de lo expuesto. Nada más fácil que citar protestas, en este caso referidas por los ayuntamientos de Zamora y Tordesillas. Las monjas de Santa Clara de esta ciudad sostenían sus privilegios con firmeza aunque sus puentes de Zamora y Tordesillas sobre el Duero, estuvieran en ruinas. Desde la Edad Media, cobraban pontazgos sin reparar una sola dovela y, todavía en el primer tercio del siglo XIX, recaudaban cerca de 50.000 rs. al año. El ayuntamiento de Zamora, en agosto de 1814, reclama "que en atención a los frecuentes reparos que ha cost(e)ado en el Puente Mayor que fue cortado por disposición de los ingleses se aplique a dicho Ayuntamiento el Pontazgo y Portazgo que exige el Convento de Santa Clara de Tordesillas, o en su defecto que éste esté obligado a su reparación"<sup>74</sup>. Pero no consiguió su propósito y, aunque años después se lo incautara, tuvo que devolverlo a las dueñas pues Fernando VII había ocasiones... en las que no estaba dispuesto a ir más allá de lo que él creía ser su capacidad legal. Algo parecido ocurría en el puente de Peñafiel, volado parcialmente —¡es significativa tanta voladura!— por los ingleses en 1812. El pontazgo lo cobraban los dominicos de dicha villa, y ¡de qué manera! A pesar de que los transportistas alegaban llevar armas para el rey, acarrear mercancías para

<sup>72</sup> AHN, Cons., leg. 1.799, exp. 5; 51.197, expts. 42-50 y 64; 2.868, exp. 25; 2.923, exp. 7; 1.451, exp. 13; 2.942, exp. 1.

<sup>73</sup> GARCÍA DE LEÓN Y PIZARRO: *Memorias*. Madrid, 1953, p. 229. En FONTANA LÁZARO, JOSEF: *La quiebra de la monarquía absoluta 1814-1820*. Barcelona, 1971, p. 128.

<sup>74</sup> AHN, Cons., leg. 2.978, exp. 15.

la Hacienda o calidad de exentos, los frailes tenían un religioso lego que no le importaba encerrar a golpes a aquellos que se negaban a pagar<sup>75</sup>. Pues bien, aunque estaban cobrando desde 1358 —las diferencias entre feudalismo temprano y feudalismo tardío a veces no son tantas— rehúsan reparar el puente con lo que la villa quedaba aislada, sufriendo las consecuencias el tráfico, las tropas, la agricultura y hasta el correo que, para llegar a Peñafiel, se retrasaba debido al largo rodeo de ir en busca del puente de Tudela de Duero<sup>76</sup>.

Los intendentes de Burgos, León, Valladolid, Palencia, Zamora y Toledo, tras obedecer órdenes dadas por el gobierno entre 1780 y 1787, remiten escritos sobre 143 portazgos de estas seis provincias, y dejan caer que la red vial estaba en pésimo estado provocando desgracias en personas y animales, y daños en las fincas pues, para eludir el riesgo de los malos caminos, los viajeros veíanse obligados a meterse por los sembrados<sup>77</sup>. A los privilegiados no les gustaba que trascendiera este tipo de información como refleja Juan Ignacio Moreno, secretario de la intendencia general del ejército de Castilla la Vieja, quien realiza, en 1782, un viaje por la provincia de Zamora. La recorre entera y confecciona un mapa de derechos de tránsito. Después de describir la "lastimosa desolación" de las poblaciones zamoranas, sugiere que "el ser quasi todas de Grandes, Títulos, y otros sujetos particulares, que nombran sus justicias" le ha supuesto "invencibles obstáculos" para llevar a término su tarea de analizar las dificultades que oponen al tráfico dichos privilegiados. Relaciona todo ello con el estado de una infraestructura caminera donde "son continuos los peligros; desgracias a que se ven expuestos los caminantes, por falta de dichos requisitos"<sup>78</sup>.

La raíz del problema y su necesidad de analizarlo en profundidad es sentida unánimemente. El intendente de Avila, Juan de Silva y Pantoja, en un largo informe sobre su provincia, fechado el 14 de agosto de 1782, denuncia a los condes de Bureta y Oropesa y a los marqueses de Fuentebol y Villafranca por cobrar con aranceles aprobados por la costumbre, por no reparar los caminos dejando esta carga a los pueblos y por obstaculizar cualquier intento de averiguación en este sentido. Pide que se tomen me-

<sup>75</sup> Ib., 1750, exp. 17. Estas escenas del 1800 recuerdan al conde de Salinas, de mediados del siglo xv, quien exigía un fuerte pontazgo —real de plata por acémila— en Miranda de Ebro. El "conde-salteador", a los que protestaban o se negaban a pagar, "les facia tener presos en el algibe de la fortaleza e con la gran humedad que en el hay se pelaban e se les caian los dientes". Arch. Mun. de Burgos, Cód. Ms. de un pleito de la ciudad de Burgos con el conde de Salinas. En LÓPEZ MATA, TEÓFILO: *La ciudad y el castillo de Burgos*, pp. 82-3.

<sup>76</sup> AHN, Cons., leg. 3.303, exp. 24.

<sup>77</sup> Ib., Leg. 6.024, exp. 96.

<sup>78</sup> Ib., 2.978, exp. 4.

didadas pues a ello "instan" el comercio y los "cargados" vecinos<sup>79</sup>. Esto es lo normal, como explicitan con los hechos el monasterio de Guadalupe, los duques de Montellano, Arcos, Santisteban, Medinaceli, el marqués de Bélgida..., quienes, en la zona sur de la Península se comportan como sus parientes de la zona norte. lo que no debe extrañar porque en muchos casos son los mismos<sup>80</sup>. Ilustrativos al respecto son los informes de Jaén<sup>81</sup> o Ciudad Real, cuyo intendente, al referirse a los derechos exigidos por los privilegiados, abunda en ese significativo "como siempre y en cualquier lugar"<sup>82</sup>. Lo mismo ocurre en Chiloeches con el marqués de Salinas, en Autol con el marqués de Fontellas, en Almazán con el marqués de Astorga o en Castronuño con el comendador<sup>83</sup>. Efecto de las sucesivas denuncias será el que los nobles y sus administradores se defiendan y alegen, para la conservación de sus privilegios, no sólo prerrogativas estamentales sino "uno de los primeros y más sagrados derechos del hombre en sociedad", esto es, el "mito" burgués de la propiedad<sup>84</sup>.

"Malo", "en el mayor deterioro", "en el más ruinoso estado". Estos son algunos de los calificativos que vienen de Galicia para describir el estado de sus caminos<sup>85</sup>. Aún sin tocar el fondo del problema, no eran extraños a esta situación, ni al freno puesto a los mercados comarcales, esos 111 exactores de derechos, 35 por los eclesiásticos y 76 por los nobles titulados. El mecanismo seguido en estos casos no presenta variaciones sustanciales —hay unanimidad y suficiencia de testimonios— por lo que basta seleccionar un par de informes. El primero, avalado por otras autoridades, lo confecciona León de Puga, ex-regente de la audiencia de Extremadura y, en la actualidad, vecino de Orense por donde le gusta viajar y enterarse de sus rutas y comercio<sup>86</sup>. En dicha provincia, dice, apenas había caminos carreteros y el vino, primer renglón de sus exportaciones, debía salir por el puente de Orense sobre el Miño o por las barcas de Pedro López, Barbantes, Castrelo, Ribadavia, etc., donde los barqueros detienen muchas horas a las arrieros bajo cualquier pretexto, exaccionan a su capricho y maltratan a los animales, recelosos de las malas entradas y salidas de las barcas. Los viajeros, desconocedores de las disposiciones gubernamentales sobre el tema, al no habérselas dado publicidad suficiente, no pueden re-

<sup>79</sup> Ib., 2.870, exp. 2.

<sup>80</sup> Ib., 1.327, exp. 25.

<sup>81</sup> Ib., 2.925, exp. 8. El pleito perdido de Lucena contra el duque de Medinaceli en AHN, Cons., leg. 2.830, exp. 14.

<sup>82</sup> AHN, Cons., leg. 2.936, exp. 10.

<sup>83</sup> Ib., 2.900, exp. 3; 2.806, expts. 1 y 3; 2.935, exp. 8 y 1.533, exp. 26.

<sup>84</sup> Ib., 2.866, exp. 1.

<sup>85</sup> Ib., legs. 993-995, 2.922 y 2.944.

<sup>86</sup> Ib., leg. 2.922, expts. 16 y 21 y 1.242, exp. 14.

clamar de tales ultrajes a la justicia "pues los que se dicen dueños de las barcas, también proveen las varas, y se guardarían bien los que las sirven de dar paso alguno en negocio con que crean se desazonaría su factor, que sólo cuida de aumentar sus intereses, siéndole indiferente todo lo demás". Las consecuencias las sufre el tráfico pues "sin buenos caminos, pronto despacho en los tránsitos de pontazgos, barcajes y portazgos, y moderado arreglo en sus derechos, no puede el traginero sacar partido, no veneficiando a muy alto precio su hacienda, cuio despacho, en tal caso le causa mucha detención, consumiendo interin toda la ganancia que ha sacado". Ello explicaría, por lo menos en parte, que la cosecha de vino de 1804 se tirara, para desocupar las cubas en las que recoger la cosecha del año siguiente, o se vendiera entre 10 y 16 rs. el modio, esto es, a la irrisoria cantidad de 1,25 y 2 rs. la cántara de 16 litros. Estos datos velaban un ataque al regidor de Orense, Luis López Pereyra, a quien se le piden explicaciones que iba a dar, y contra pronóstico, en 1807. Argumenta, en profundidad, que la capital orensana estaba rodeada por siete monasterios, en un radio de 25 km., que perciben de renta 378.000 ducados, sin incluir "luctuosas" y otros ingresos; a éstos deben agregarse prioratos y conventos de monjas que viven a cuenta de diezmos. Los barcajes de los que son titulares están en manos de unos barqueros arbitrarios quienes, ante las quejas de los usuarios, son respaldados por la justicia que "mira estos casos como regulares e indispensables".

El segundo informe fue redactado por Miguel Obarrio Montenegro, diputado general de Galicia, en 1786. Expone, en un trabajo documentado, la tesis de "los irreparables perjuicios que padece el Reyno de Galicia con la exacción de tan injustas contribuciones"<sup>87</sup>. El origen de la mayoría de los peajes se remonta a unas gratificaciones que los pasajeros daban a los señores para que mejor les defendieran de las correrías enemigas. Si las exacciones continuaron, dice, fue "por tolerancia de los que no han podido resistirlas" y con el pretexto, por parte de los privilegiados, de la salvaguarda y comodidad del tránsito. La Mesta pudo hacer frente a esta situación, quedando sin justificar el que se protegiera a la ganadería y no al tráfico. Las antiguas motivaciones desaparecieron y los títulos "inmemoriales" no fueron compulsados, pese a lo cual se toleró a los exactores, con la esperanza de que con la recaudación mejoraran los caminos; pero el rendimiento de los portazgos "jamás se ha empleado en este objeto" ni sus dueños "tienen celo ni proporción para hacerlo", por lo que es muy justo resistir a tales abusos aunque el poderoso "por hacerse temer siempre

<sup>87</sup> AHN, Cons., leg. 2.921, exp. 1.

está dispuesto a vengarse del que se queja". Matiza, por fin, la mecánica exactiva de los arrendatarios quienes golpean, desnudan y roban al usuario con el consentimiento de las justicias y de los propietarios. De ahí se derivan consecuencias pagadas por el vecino de los pueblos que "si quiere ganar un jornal para alimentar en el día su mujer, y sus hijos, no halla fábricas, ni manufacturas donde emplear sus brazos, por que los mismos señores no las establecen por incómodas a sus costumbres, ni las dejan establecer, por que se creen Dueños de los despoblados, y apetecen que los infelices no mejoren la fortuna para que no hagan resista, a sus disposiciones arbitrarias; de modo que el miserable no teniendo remedio en su Patria, la abandona, y a su familia, y con desesperación se despatria; a estos males diariamente experimentados, por la continua guerra que hacen los Arrendatarios, y Guardas qe. empleen en estas violentas cobranzas; se agrega el de que ellos mismos se distrahen del trabajo del Campo, y otros ejercicios útiles de la sociedad, se vician, y ensayan en violentas Estafas que suelen declinar en Contrabandistas y Ladrones".

### C) *Los proyectos de reforma y las contradicciones de la Ilustración*

El que los privilegiados exigieran arbitrariamente y no invirtieran el rendimiento de sus portazgos en la mejora de la red vial, había suscitado denuncias, respondidas por el Estado con disposiciones espaciadas pero sin una planificación sobre el ramo. Así lo refleja la *Ordenanza de Intendentes* de 1749 y la *Instrucción de Corregidores* de 1788, al pedir información sobre aquellos portazgos "obscurcidos o usurpados" y ordenar que no se establecieran otros nuevos, ni se exigieran aranceles más elevados de los autorizados<sup>88</sup>. El dispositivo de la percepción sin contraprestación sufre un acoso en 1761, fecha importante por cuanto estaban poniéndose, en este momento, las bases de una infraestructura viaria moderna, y los portazgos eran considerados un obstáculo incompatible con la nueva política de obras públicas y con un previsible "despegue" del comercio interior<sup>89</sup>. Será, sin embargo, en 1780, cuando el Estado decida asumir el control del problema. La R. O. de 27 de agosto de ese año apuntaba a) el país necesita con urgencia, para evitar estrangulamientos y contribuir al desarrollo, una red apta para carruajes, sobre todo si se tiene en cuenta la inexistencia de canales y ríos navegables; b) la respuesta a numerosas quejas,

<sup>88</sup> AHN, Cons., leg. 1.103; *Nov. Rec.*, VI, XX, I-XIII; GONZÁLEZ ALONSO, BENJAMÍN: *El corregidor castellano (1348-1808)*. Madrid, 1970, p. 337.

<sup>89</sup> AHN, Estado, leg. 4.900, núm. 15; AHN, Cons., leg. 1518, exp. 10; BN, Ms. 11.265, núm. 70 y *Nov. Rec.*, VI, XX, XIII y notas 1-2.

acusatorias de que las percepciones de los portazgos no se emplean en la reparación de la red, mientras caminantes, arrieros y carreteros continúan pagando y siempre se encuentran con los mismos caminos "imposibles"; c) la naturaleza del contrato entre los "grandes y señores de vasallos" y los usuarios del camino se define por su renovación automática, debido a la cual el público puede reclamar el abono de la exacción hasta tanto la ruta no se halle habilitada<sup>90</sup>.

Esta primera disposición general será reforzada y comentada por los fiscales del Consejo de Castilla quienes argumentan sobre la base de unas concesiones no justificadas pero sí admitidas, toleradas "en tiempos antiguos, turbulentos y oscuros" pero calificadas, en la actualidad, de "tiránicas", "abusivas", "intolerables" y "escándalo de los contribuyentes", al haber roto los propietarios el contrato de *do ut facias*, mientras el comercio y los viajeros sufren un daño "transcendente": —"cosa dura, e insufrible, y está clamando por un pronto remedio"<sup>91</sup>. Los intendentes serán los encargados de hacer llegar tal normativa a los dueños, administradores y arrendatarios. El Consejo parecía resuelto a tocar fondo, como explicita su amenaza al intendente de Segovia si se niega a cumplimentar el informe sobre portazgos alegando ser asunto "de policía"<sup>92</sup>. Sin embargo, la tardanza y las respuestas incompletas dejaron presumir que el problema no sería abordado con soluciones rápidas y menos aún transformadoras. El gobierno insiste en un registro general de portazgos al tiempo que promete, tras invocar la libertad de comercio, "secuestrar" aquellos que no presentaran privilegios o éstos hubieran cesado y, en última instancia, obligar a sus dueños a contribuir en las realizaciones camineras<sup>93</sup>. Todo ello se recoge en la R. C. de 27 de abril de 1784 que constituye la segunda disposición general sobre el tema<sup>94</sup>.

Los privilegiados adoptarán la táctica de resistencia, dilación o el "no comment", lo que venía a demostrar que el "braserillo" de las medidas reformistas nada podría contra la enmarañada zarza de los señores de vasallos. Las RR. OO. de 18-I-1787 y 8-II-1787 sólo sirvieron para constatar que la situación de los portazgos seguía igual que antes de 1780, además de ponerse de manifiesto lo engorroso de la simultaneidad de competencias del Consejo de Castilla y la Superintendencia de Caminos<sup>95</sup>. Entre tanto,

<sup>90</sup> AHN, Cons., legs. 993-4 y *Nov. Rec.* VI, XX, XIV.

<sup>91</sup> AHN, Cons., lib. 1.525, núm. 54 y leg. 6.007, exp. 32.

<sup>92</sup> *Ib.*, leg. 2.954, exp. 5.

<sup>93</sup> *Ib.*, Cons., lib. 1.525, núm. 44 y CRC, núm. 782.

<sup>94</sup> *Ib.*, lib. 1.492, núm. 54 y 1.526, núm. 14; CRC, núm. 669; *Nov. Rec.*, VI, XX, XV.

<sup>95</sup> AHN, CRC, núms 782 y 801.

los propietarios prefieren entablar recursos de larga duración con los vecinos de los pueblos, antes de costear reparaciones y entrar en "repartimientos", conscientes de que el retraso les beneficia tanto cuanto perjudica a los usuarios.

Al margen de que la Revolución Francesa hubiera abolido los derechos feudales sobre el tránsito, y sin entrar en si eran algo necesario y ventajoso como quieren Adam Smith, Dupuy, Delauney o Piernas Hurtado, la legislación "ilustrada" española seguía con medidas tibias —Instrucción del 8 de junio de 1794— al no abordar el problema de las exacciones feudales sobre el tráfico y limitarse a aquellos portazgos establecidos en las nuevas carreteras<sup>96</sup>. En esta línea, debe subrayarse la R. O. de 29-XI-1796; circular del Consejo del 30-I-1797, por la que se *prohíbe cobrar en las carreteras generales más derechos de tránsito que los impuestos por S. M.* Esta es la tercera disposición importante en el intento de reforma de los portazgos, cuyos rendimientos se aplicarían a conservar los tramos de caminos construidos a expensas del Estado, previa indemnización a los que con privilegios, venían cobrándolos con anterioridad<sup>97</sup>. La normativa fue aplicada y, el mismo año 1797, los peajes del conde de Monasterio, de conde de Bornos y del duque de Montellano eran abolidos y sus dueños recompensados, para lo que se efectuó una capitalización con un rédito de 33 años pagadero por Hacienda en vales reales<sup>98</sup>. En 1807, tocó el turno al duque del Infantado en Lerma y al conde de Benavente en Castrogonzalo, cuyo portazgo fue reemplazado por otro estatal, después de darle una recompensa de 3.000 rs. al año durante los próximos treinta y tres<sup>99</sup>. Con tales medidas, sin embargo, el gobierno estaba yendo más allá de su capacidad administrativa y financiera como refleja el portazgo de Palenzuela del duque de Medina de Rioseco a quien, pese a expedírsele el 18 de febrero de 1807 la orden de indemnización con 3.500 rs. al año, todavía el 13 de octubre de 1828 no se le ha pagado, por cuanto el gobierno se compromete, en esta fecha, a recompensarle con 146.066 rs. en concepto de capital y réditos; una pequeña cantidad se le abonaría en metálico y el resto en vales reales consolidados y no consolidados<sup>100</sup>.

El reformismo que entrañaba la aplicación de dichas medidas tuvo escasos resultados pues, en los años treinta del siglo XIX, aún se oían protes

<sup>96</sup> *Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos...*, Madrid, Impr. Real, 1794 cap. I, tít. 4-6; *Nov. Rec.*, VI, XX, XVI.

<sup>97</sup> AHN, CRC, núm. 1.165; AHN, Cons., lib. 1.499, núm. 1; *Nov. Rec.*, VI, XX, XVII.

<sup>98</sup> AHN, Cons., legs. 2.866, exp. 2 y 2.867, exp. 19.

<sup>99</sup> AHN, Osuna-Cartas, leg. 499, núm. 3; AHN, Osuna, leg. 242, núm. 2.

<sup>100</sup> *Ib.*, leg. 528, núm. 17.

tas similares a las de medio siglo antes, síntoma de que el dispositivo feudal todavía no había saltado<sup>101</sup>. Los efectos de la legislación abolicionista de las Cortes de Cádiz y del Trienio Liberal fueron vetados, como demuestra el procurador del conde de Ribadavia quien se jacta, en 1816, de que los intrusos en los derechos del conde nada tienen que hacer al hallarnos en un régimen distinto al de cuatro años antes<sup>102</sup>.

\* \* \*

En 1680, si un duque, un cabildo o un monasterio recaudaba 1.000 rs. al año en un portazgo podía suscitar quejas pero no preocupaban al gobierno. Un siglo después, tal situación comienza a ser criticada lo cual no quiere decir que en las relaciones de producción y en las posibilidades de desarrollo de mercado se hayan experimentado cambios profundos. Hacia 1780, llévase a cabo una planificación de la red viaria a la vez que el Estado se hace cargo de ella. Se "piensa", también, en un mercado nacional al tiempo que un grupo de proyectistas, políticos y "economistas", en el poder, están mentalizados contra los privilegios y se muestran partidarios de las reformas. Aseguran que los problemas son sólo de desarrollo y conocen los desequilibrios de una hacienda cada día necesitada de hacer más fuertes desembolsos mientras los ingresos continúan casi estancados, debido a la masa de privilegiados exentos y al subdesarrollo del país.

La respuesta a las deficiencias de la producción y de la estructuración del mercado interior no puede cifrarse en la escasa extensión y mal estado de la red vial por la razón de que no deben confundirse *camino*s con *mercancías*. Si hay una circulación débil es porque una parte de la población española no demanda al carecer de poder de compra y no disponer de un comercio organizado. No puede discurrirse de otra manera en un país como España donde la población rural es mayoría y la cosecha media por hectárea arroja un rendimiento la mitad menor que en los Países Bajos o Inglaterra. Ello implicaba unos bajos ingresos que limitaban el desarrollo de los mercados interiores. No se discute el axioma de que "no puede haber comercio sin producción". Ahora bien, si se extiende el razonamiento de Kula y Ringrose y con lógica económica se considera al transporte como un factor de producción y su coste una parte del coste de producción, se tendrá que todo aquello que contribuya a hacer más elástico el servicio-

transporte, disminuirá los costes de producción y facilitará los mercados de lo contrario se limitaría la expansión productiva. Queda, por tanto, justificado mi intento de analizar la influencia de los derechos de tránsito: ser parte importante de la comercialización<sup>103</sup>.

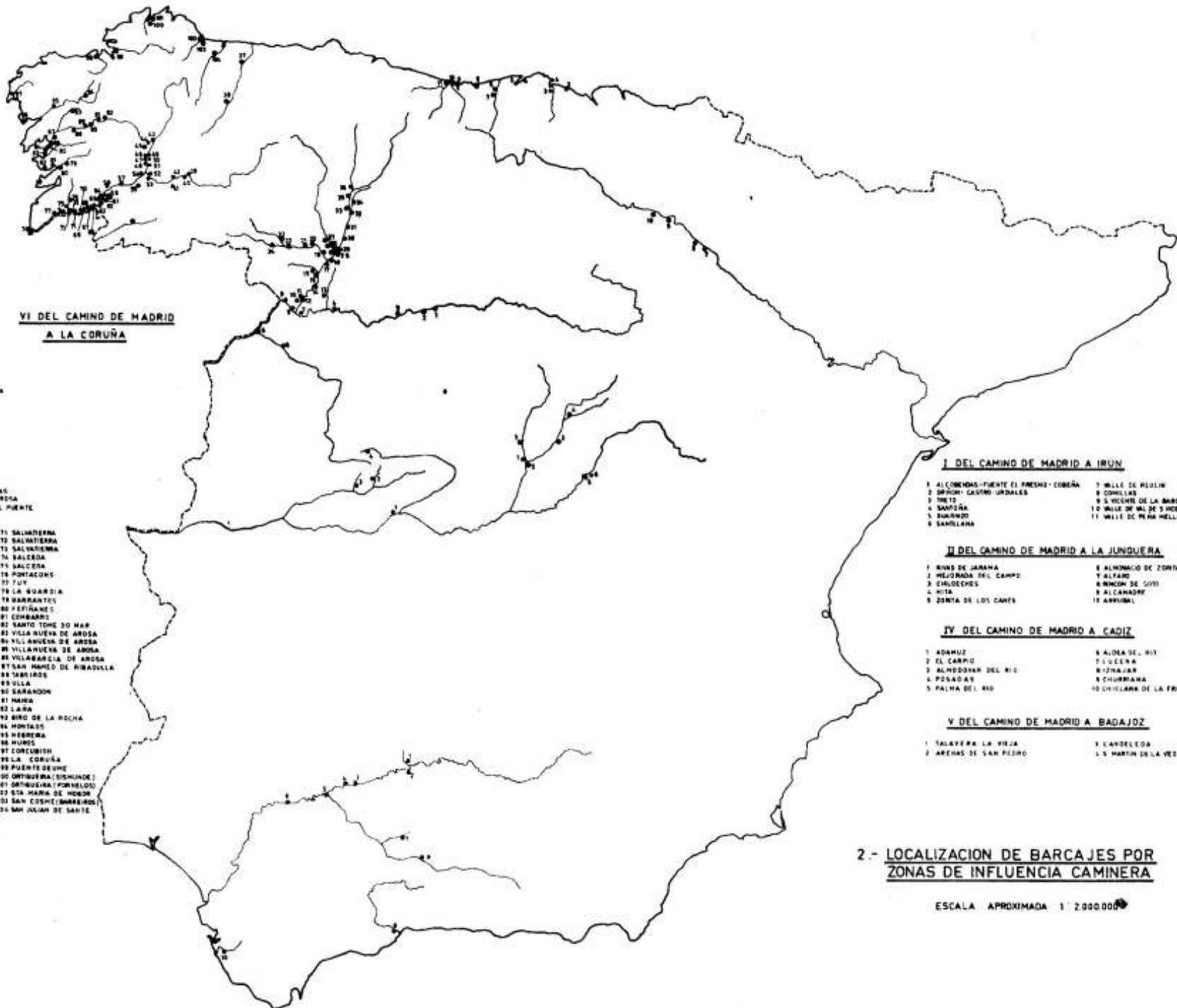
Dos salidas podían haberse dado a los portazgos: o suprimirlos (caso francés) o invertir su rendimiento en la mejora de la red viaria (caso inglés). La tercera vía (caso español) fue permitir que los privilegiados continuaran exaccionando en su exclusivo beneficio con lo que se colabora al estrangulamiento del comercio interior y a la vejación de los usuarios mientras los puentes seguían sin construirse y los caminos sin pavimentarse. La aspiración de carreteras era la fachada de aparente modernidad del feudalismo tardío, mientras los portazgos constituían los cimientos, esto es, la auténtica naturaleza de su arcaísmo. Las medidas reformistas sobre los peajes reflejan una más de las "naturales" contradicciones de la Ilustración ya que se aplicaron con timidez y respeto hacia unos estamentos que en terminología dieciochesca, habían demostrado su "inutilidad", o mejor su privilegio y su sin función.

<sup>103</sup> FONTANA, JOSEP: *Cambio económico y actitudes políticas...*, pp. 30-3. ANES, GONZALO: *Las crisis agrarias...*, p. 316; GARCÍA-LOMBARDERO: *La agricultura de Galicia...*, p. 63; KULA, WITOLD: *Problemas y métodos...*, pp. 459-64 y 561-2. RINGROSE: *Transportation...*, pp. XX-XXI.

<sup>101</sup> AHN, Osuna-Cartas, leg. 503, núms. 1 y 12.

<sup>102</sup> AHN, Cons., leg. 3.368, exp. 35. Otros ejemplos de los portazgos de Arganda, Zamora, Atienza y Molina de Aragón, en AHN, Estado, leg. 140, núms. 39-41 y AHN, Cons., leg. 3.823, exp. 21; MOXÓ, SALVADOR DE: *La disolución del régimen señorial en España*, Madrid, 1965, pp. 126-7.





- VI DEL CAMINO DE MADRID A LA CORUÑA**
- 1 PEÑALBA DE DUERO
  - 2 HEREDIA DE DUERO
  - 3 SAN MIGUEL DEL PINO
  - 4 COMESES
  - 5 CARBELLINO
  - 6 FORTINCELLE
  - 7 SAN MELAYO DE LA HEREDIA
  - 8 PINO
  - 9 VILLALCAMP
  - 10 SAN VICENTE DEL BARCO
  - 11 MADRUGADA DEL BARCO
  - 12 CARBAJALES DE ALBA
  - 13 SAN PEDRO DE LA NAVE
  - 14 HIGONANES DE LA LAMPREANA
  - 15 CASTROVIEJO
  - 16 TABARA
  - 17 MELERO
  - 18 BARTO
  - 19 BARCEL DEL BARCO
  - 20 VILLANZAR
  - 21 SANTA MARTA DE TERA
  - 22 ARTA DE TERA
  - 23 VILLAR DE TAFON
  - 24 RIOMERO DEL PUENTE
  - 25 MELPARRIDO
  - 26 SANTA COLOMBA DE LAS NOVIAS
  - 27 SANTA CRISTINA DE LA POLVOROSA
  - 28 PRONATO DE NUESTRA SEÑA DEL PUENTE
  - 29 CASTROVIEJO
  - 30 CASTROVIEJO
  - 31 VILLAYER
  - 32 VILA ORNATE
  - 33 PALENCIA DE DON JUAN
  - 34 PULPERRAN
  - 35 FRENO DE LA YEGA
  - 36 ARDÓN
  - 37 VILLARRODAD
  - 38 CONCEJO DE BUAL
  - 39 BURÓN
  - 40 QUIROGA
  - 41 SAN GILDO
  - 42 CASTRO-CALDELAS
  - 43 TORREZ
  - 44 TARDADA
  - 45 MORTA
  - 46 MOREDA
  - 47 COTO DE ENDRIZAN
  - 48 MOSQUERA
  - 49 VILARES
  - 50 OTONUEVO
  - 51 COTO DE MOUTINA
  - 52 POMBEIRO
  - 53 SAMIRAO
  - 54 RIBAS DE VE
  - 55 LA PEROLA
  - 56 PERMO DE AGUIAR
  - 57 GUDIN
  - 58 BARRANTES
  - 59 PRADO DE MELO
  - 60 MELENS
  - 61 SANDE (FORANCHO)
  - 62 SANDE (NEFOZOS)
  - 63 SANDE (CASTRO L)
  - 64 SANDE (LONTINA)
  - 65 MELOR
  - 66 FUMBERA
  - 67 ORECIENE
  - 68 ORECIENE (REBORDECHAN)
  - 69 ORECIENE (ARUDES)
  - 70 ORECIENE (SENDELLE)
  - 71 ANB
  - 71 SALNTEIRNA
  - 72 SALNTEIRNA
  - 73 SALNTEIRNA
  - 74 SALCEGA
  - 75 SALCEGA
  - 76 PORTACONS
  - 77 TUI
  - 78 LA GUARZIA
  - 79 BARRANTES
  - 80 PEPINANS
  - 81 COBRADO
  - 82 SANTO TOME DO MAR
  - 83 VILA NOVA DE AROSA
  - 84 VILA NOVA DE AROSA
  - 85 VILA NOVA DE AROSA
  - 86 VILARRODIA DE AROSA
  - 87 SAN MAIHO DE RIBADULLA
  - 88 TABIROS
  - 89 VILA
  - 90 SARANDON
  - 91 NARRA
  - 92 LARA
  - 93 BIRÓ DE LA ROCHA
  - 94 MONTAS
  - 95 NEBREIRA
  - 96 MURD
  - 97 CONSUMB
  - 98 LA CORUELA
  - 99 PUENTE DEUME
  - 100 OMBREIRA (SISUNDE)
  - 101 OMBREIRA (FORNELOS)
  - 102 STA MARIA DE MOZON
  - 103 SAN COSME (BARRIOS)
  - 104 SAN XAIA DE SANTE

- I DEL CAMINO DE MADRID A IRUN**
- |                                      |                               |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 1 ALCOBENDAS-FUENTE EL FRESCO-COBERA | 7 VALLE DE PIELIN             |
| 2 BRUÑO-CASTRO URDIALES              | 8 CORILLAS                    |
| 3 TRES                               | 9 S. VICENTE DE LA BARQUERA   |
| 4 SANJOA                             | 10 VALLE DE VAL DE S. VICENTE |
| 5 SARINHO                            | 11 VALLE DE PEÑA HELLENA      |
| 6 SANLLANA                           |                               |

- II DEL CAMINO DE MADRID A LA JUNQUERA**
- |                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| 1 RIVAS DE JARAMA     | 8 ALMONACIO DE ZORTA |
| 2 MELONADA DEL CAMPO  | 9 ALFARO             |
| 3 CHLOECHES           | 10 BINCÓN DE GOTO    |
| 4 HITA                | 11 EL CAHADRE        |
| 5 ZORITA DE LOS CAMES | 12 ARROYAL           |

- III DEL CAMINO DE MADRID A CÁDIZ**
- |                   |                            |
|-------------------|----------------------------|
| 1 ADAMUZ          | 6 ALDEA DEL RIO            |
| 2 EL CAMPO        | 7 JULIANA                  |
| 3 ALMOZAR DEL RIO | 8 ESTAJAR                  |
| 4 POSADAS         | 9 CHURRIANA                |
| 5 PALMA DEL RIO   | 10 CHILLANA DE LA FRONTERA |

- IV DEL CAMINO DE MADRID A BADAJOZ**
- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| 1 TALAYERA LA VIEJA   | 3 CANSELEDA            |
| 2 ARENAS DE SAN PEDRO | 4 S. MARTIN DE LA VERA |

**2.- LOCALIZACION DE BARCAJES POR ZONAS DE INFLUENCIA CAMINERA**

ESCALA APROXIMADA 1:2.000.000

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1 LA CORUÑA              | 87 VILAPUELA                             |
| 2 SANTIAGO DE COMPOSTELA | 88 LERMA                                 |
| 3 SARANDON               | 89 SANBACHILLO DEL MERCADO               |
| 4 OLEA                   | 90 CERVERA DE RIO ALNAMA                 |
| 5 SARREDO                | 91 ALMAZAN                               |
| 6 ROZOS                  | 92 ATENZA                                |
| 7 S. NUNO DE AMASUELA    | 93 OSMA                                  |
| 8 VILLAGRANCA DE ANXA    | 94 SAN ESTEBAN DE GORNATZ                |
| 9 S. NUNO DE OURE        | 95 AMANDA DE OURE                        |
| 10 OUBARDO               | 96 ABA                                   |
| 11 COBADO                | 97 PENAFIEL                              |
| 12 SIERRA                | 98 PENALBA DE OURE                       |
| 13 LEO                   | 99 LOULLA                                |
| 14 PONTAVAL              | 100 OLMOS                                |
| 15 LAVITEROSA            | 101 ALCAJARIN                            |
| 16 VILLAGRANCA           | 102 TUOLA DE OURE                        |
| 17 OLEA                  | 103 HONRERA DE OURE                      |
| 18 CASTROCAMOCHO         | 104 CABEZON                              |
| 19 MELON                 | 105 VALLADOLID                           |
| 20 VILLAGRANCA           | 106 VALDESTILLAS                         |
| 21 S. NUNO DE OURE       | 107 VILLAGRANCA DE OURE                  |
| 22 OURE                  | 108 PUNTE DE OURE                        |
| 23 S. NUNO DE OURE       | 109 SAN MIGUEL DEL PUÑO                  |
| 24 BARBANTIN             | 110 NOTA DEL HARRUPE                     |
| 25 S. NUNO DE OURE       | 111 OMOI SILLAS                          |
| 26 COMEZO                | 112 TORO                                 |
| 27 TRAFELA               | 113 ZAMORA                               |
| 28 S. NUNO DE OURE       | 114 SAN BARTOLOME DE LA LANPREANA        |
| 29 VERIN                 | 115 CASTROTERRELA                        |
| 30 SAN DEL BOLLIO        | 116 BARBA                                |
| 31 JULFE                 | 117 ESCOBAR DEL BARRIO-CAPITANES DE ALBA |
| 32 SAN CLAUDIO           | 118 SAN PEDRO DE LA HAVI                 |
| 33 ROJAN                 | 119 SAN VICENTE DEL BARRIO               |
| 34 LUSO                  | 120 TORO                                 |
| 35 S. NUNO DE OURE       | 121 VILLAGRANCA                          |
| 36 VILLAGRANCA DE OURE   | 122 VILLAGRANCA                          |
| 37 VILLAGRANCA DE OURE   | 123 VILLAGRANCA                          |
| 38 S. NUNO DE OURE       | 124 VILLAGRANCA                          |
| 39 S. NUNO DE OURE       | 125 VILLAGRANCA                          |
| 40 S. NUNO DE OURE       | 126 VILLAGRANCA                          |
| 41 S. NUNO DE OURE       | 127 VILLAGRANCA                          |
| 42 S. NUNO DE OURE       | 128 VILLAGRANCA                          |
| 43 S. NUNO DE OURE       | 129 VILLAGRANCA                          |
| 44 S. NUNO DE OURE       | 130 VILLAGRANCA                          |
| 45 S. NUNO DE OURE       | 131 VILLAGRANCA                          |
| 46 S. NUNO DE OURE       | 132 VILLAGRANCA                          |
| 47 S. NUNO DE OURE       | 133 VILLAGRANCA                          |
| 48 S. NUNO DE OURE       | 134 VILLAGRANCA                          |
| 49 S. NUNO DE OURE       | 135 VILLAGRANCA                          |
| 50 S. NUNO DE OURE       | 136 VILLAGRANCA                          |
| 51 S. NUNO DE OURE       | 137 VILLAGRANCA                          |
| 52 S. NUNO DE OURE       | 138 VILLAGRANCA                          |
| 53 S. NUNO DE OURE       | 139 VILLAGRANCA                          |
| 54 S. NUNO DE OURE       | 140 VILLAGRANCA                          |
| 55 S. NUNO DE OURE       | 141 VILLAGRANCA                          |
| 56 S. NUNO DE OURE       | 142 VILLAGRANCA                          |
| 57 S. NUNO DE OURE       | 143 VILLAGRANCA                          |
| 58 S. NUNO DE OURE       | 144 VILLAGRANCA                          |
| 59 S. NUNO DE OURE       | 145 VILLAGRANCA                          |
| 60 S. NUNO DE OURE       | 146 VILLAGRANCA                          |
| 61 S. NUNO DE OURE       | 147 VILLAGRANCA                          |
| 62 S. NUNO DE OURE       | 148 VILLAGRANCA                          |
| 63 S. NUNO DE OURE       | 149 VILLAGRANCA                          |
| 64 S. NUNO DE OURE       | 150 VILLAGRANCA                          |
| 65 S. NUNO DE OURE       | 151 VILLAGRANCA                          |
| 66 S. NUNO DE OURE       | 152 VILLAGRANCA                          |
| 67 S. NUNO DE OURE       | 153 VILLAGRANCA                          |
| 68 S. NUNO DE OURE       | 154 VILLAGRANCA                          |
| 69 S. NUNO DE OURE       | 155 VILLAGRANCA                          |
| 70 S. NUNO DE OURE       | 156 VILLAGRANCA                          |
| 71 S. NUNO DE OURE       | 157 VILLAGRANCA                          |
| 72 S. NUNO DE OURE       | 158 VILLAGRANCA                          |
| 73 S. NUNO DE OURE       | 159 VILLAGRANCA                          |
| 74 S. NUNO DE OURE       | 160 VILLAGRANCA                          |
| 75 S. NUNO DE OURE       | 161 VILLAGRANCA                          |
| 76 S. NUNO DE OURE       | 162 VILLAGRANCA                          |
| 77 S. NUNO DE OURE       | 163 VILLAGRANCA                          |
| 78 S. NUNO DE OURE       | 164 VILLAGRANCA                          |
| 79 S. NUNO DE OURE       | 165 VILLAGRANCA                          |
| 80 S. NUNO DE OURE       | 166 VILLAGRANCA                          |
| 81 S. NUNO DE OURE       | 167 VILLAGRANCA                          |
| 82 S. NUNO DE OURE       | 168 VILLAGRANCA                          |
| 83 S. NUNO DE OURE       | 169 VILLAGRANCA                          |
| 84 S. NUNO DE OURE       | 170 VILLAGRANCA                          |
| 85 S. NUNO DE OURE       | 171 VILLAGRANCA                          |
| 86 S. NUNO DE OURE       | 172 VILLAGRANCA                          |
| 88 S. NUNO DE OURE       | 173 VILLAGRANCA                          |
| 89 S. NUNO DE OURE       | 174 VILLAGRANCA                          |
| 90 S. NUNO DE OURE       | 175 VILLAGRANCA                          |
| 91 S. NUNO DE OURE       | 176 VILLAGRANCA                          |
| 92 S. NUNO DE OURE       | 177 VILLAGRANCA                          |
| 93 S. NUNO DE OURE       | 178 VILLAGRANCA                          |
| 94 S. NUNO DE OURE       | 179 VILLAGRANCA                          |
| 95 S. NUNO DE OURE       | 180 VILLAGRANCA                          |

- NOBLES — ○ RENTAN DE 1000 A 3000 REALES  
 ○ RENTAN DE 3000 REALES EN ADELANTE
- ECCLESIASTICOS — ● RENTAN DE 1000 A 3000 REALES  
 ● RENTAN DE 3000 REALES EN ADELANTE
- CONCEJOS — □ RENTAN DE 1000 A 3000 REALES  
 □ RENTAN DE 3000 REALES EN ADELANTE
- PARTICULARES — ■ RENTAN DE 1000 A 3000 REALES  
 ■ RENTAN DE 3000 REALES EN ADELANTE
- REALES — △ RENTAN DE 1000 A 3000 REALES  
 △ RENTAN DE 3000 REALES EN ADELANTE

(LA CORUÑA = PORTAZGO ; SARANDON = BARCAJE)

### 3.- TIPOLOGIA Y RENDIMIENTOS

ESCALA APROXIMADA 1:2.000.000