

# LA SITUACIÓN DE LOS PORTAZGOS, PONTAZGOS Y BARCAJES DE LA PROVINCIA DE LEÓN EN EL SIGLO XVIII SEGÚN LOS INFORMES DEL INTENDENTE

Juan Manuel BARTOLOMÉ BARTOLOMÉ

## ABSTRACT

*We've carried out this research work in order to study some measures performed during the Enlightenment. Politicians wanted to improve the transport of people and goods by road and river in León, which was hindered by the taxes*

## PALABRAS CLAVE

Ilustración, reformismo, exacciones, Intendentes, portazgos, pontazgos, barcajes, concejos.

En los momentos actuales el comercio interior de la España modernista constituye uno de los temas menos conocidos a nivel historiográfico. Quizá haya influido en ello la mayor preferencia de los historiadores al tráfico colonial y también la falta de recursos documentales y la dificultad que éstos entrañan. No obstante, a pesar de estas lagunas, la imagen que tenemos es la de un comercio interior por articular debido a una amplia gama de factores tanto de carácter estructural como coyuntural –escasa y rígida demanda; diversidad de pesos, medidas y moneda; deficiente situación del transporte; la venta mayoritaria de artículos del productor al consumidor; la mala condición de los caminos y la pervivencia de las aduanas interiores que encarecían los productos etc.- . Hasta que no llega el setecientos no tiene lugar en España una política decidida que tiene como objetivo la eliminación de las trabas que impedían articular un mercado interior . Esta política la van a protagonizar los reformistas ilustrados con diversas medidas encaminadas en la dirección ya señalada y con logros muy desiguales. Así, el primer objetivo fue la supresión de las aduanas interiores, lo cual se tendría que ver complementado con la eliminación las barreras internas que existían en las diversas provincias: portazgos, pontazgos, peajes y barcajes. Sin embargo, en este punto los reformistas volvieron a mostrarse contradictorios y muy tibios ante la eliminación de unos impuestos que iban a parar en su mayor parte a los estamentos privilegiados. De este modo, como ya conocemos, la solución adoptada no fue la de su supresión<sup>1</sup>, sino la de permitir que los privilegiados continuaran con dichos impuestos a cambio de que los recursos obtenidos se emplearan en la mejora de la red viaria.

---

<sup>1</sup> Como ocurrió en Francia, Santos Madrazo Madrazo, "Portazgos y tráficós en la España de finales del Antiguo Régimen", en *Moneda y Crédito*, N° 160, Madrid, 1982, pág. 81.

### 1º. EL PROYECTO REFORMISTA DURANTE EL REINADO DE CARLOS III.

Por lo tanto, será en el reinado de Carlos III y bajo la influencia de Floridablanca, cuando el estado se muestre decidido e intente solucionar el problema de los portazgos, pontazgos y barcajes. Así en 1780 se estableció una "*Real Orden de Su Majestad comunicada al Consejo sobre que los dueños de los portazgos y demás imposiciones por razón de tránsito apliquen sus productos a su reparo con lo expuesto por los tres Señores Fiscales y acordado por el Consejo*"<sup>2</sup>. La respuesta de los Señores Fiscales fue bastante concluyente: En primer lugar, consideran que esta materia interesa demasiado al beneficio público y merece toda preferencia, porque careciendo de canales y ríos navegables la reparación de los caminos es mucho más urgente que en otro país de Europa. En segundo lugar, estiman que los caminantes, arrieros y carreteros satisfacen imposiciones en los tránsitos más difíciles y peligrosos y con razón se quejan al verles abandonados e intransitables con atolladeros continuos. Y en tercer lugar, precisan que las exacciones que se reciben por razón del camino y tránsito afectan de tal modo al dueño del portazgo, que el público puede reclamar su paga hasta que el camino se ponga usual, corriente y cómodo. No cumpliendo con esta obligación recompensativa y de derecho natural, por una especie de contrato innominado, cesa la causa originaria de la concesión y ésta se debe mirar como suspensa. De ahí que según el Consejo es urgente una averiguación general de estos portazgos e imposiciones de tránsito, la cual se encargará a los intendentes provinciales. Estos tendrán que informar de los sitios donde se cobran los portazgos, pontagos, barcajes; del respectivo arancel, estipulando el valor del último quinquenio y finalmente, de la situación o estado de las respectivas vías de comunicación<sup>3</sup>. Todos estos expedientes e informes se recogerán definitivamente en la *Real Cédula de S. M. y Señores del Consejo de 1784*<sup>4</sup>. En ella se establecen las siguientes reglas: Primera, se continuará la averiguación de los portazgos, pontazgos, peajes y demás exacciones o imposiciones que se cobren por razón del tránsito y el estado de los puentes y caminos. Segunda, se anotarán los títulos y aranceles con su respectiva aprobación si la tuvieren, adiciones o variaciones que resultasen. Tercera, los intendentes y corregidores tendrán un registro particular de su partido o provincia. Cuarta, todos los llevadores de portazgos perpetuos han de cumplir con la obligación de componer y reparar los puentes, caminos o tránsitos en que cobren estas imposiciones. Quinta, cuando la obra fuese de un coste muy considerable y excedente al capital y producto del portazgo, pontazgo, etc., se prorrateará repartiendo al llevador de estos derechos el cupo proporcional que le corresponda. Sexta, para evitar la ruina los puentes y caminos será de precisa obligación de los portazgueros hacer todos los reparos menores. Séptima, si los reparos fuesen

<sup>2</sup> Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), Consejos, Legajo 2928.

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>4</sup> Ibidem.

mayores y excediesen del producto anual del portazgo, los portazgueros están obligados a dar cuenta al intendente o corregidor para que los reconozca y tase y la cantidad a mayores se supla de los propios y arbitrios de los pueblos interesados, cumpliendo el dueño del portazgo con el pago del importe de la prorrata, según queda explicado. Octava, si el portazgo, pontazgo, etc., fue impuesto temporalmente y para fines que ya han cesado, cuidará el Consejo de hacer cesar en dicha exacción sin admitir equivalencias o interpretaciones violentas para su continuación. Novena, la exacción de estos derechos se hará precisamente con arreglo a los títulos y aranceles primitivos que estuvieren aprobados. Décima, se pondrán en secuestro los referidos derechos, cuyos llevadores no tuviesen dentro de cierto término privilegio y arancel real, reservándose S. M. la incorporación de ellos con destino a la conservación de caminos dando el justo equivalente<sup>5</sup>.

Estas disposiciones generales, aparte de su poca aplicación como más tarde analizaremos, tuvieron como aspecto positivo de cara al trabajo de investigación histórica que dieron origen a una abundante documentación sobre los portazgos, pontazgos y barcajes de cada provincia que se encuentra depositada en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, sección Consejos. A nosotros la que nos interesa es la que hace referencia a la provincia de León. De este modo, aunque la operación encomendada al intendente leonés resultó muy complicada y compleja, éste consiguió enviar al Consejo las averiguaciones de 16 portazgos y pontazgos y 5 barcajes. Indudablemente, conocemos que la muestra es incompleta, ya que no aparecen algunos que sí sabemos su existencia por las escrituras de Protocolos Notariales –caso por ejemplo de portazgo del Acebo cuyo titular es el marqués de Astorga- y brillan por su total ausencia- quizás debido a las dificultades de indagación por las autoridades del setecientos- los importantes por el tráfico con Galicia de El Bierzo<sup>6</sup>. No obstante, la documentación disponible es suficiente para intentar abordar, somos conscientes que sin grandes pretensiones, el estudio de los portazgos, pontazgos y barcajes existentes en la provincia de León en la Edad Moderna, en concreto en el setecientos, centrándonos como objetivos principales en el conocimiento de su localización geográfica, su titularidad, aranceles o exacciones que se cobraban y finalmente sin olvidar su estado, tráfico y las posibles mejoras tras las medidas reformistas.

---

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Así en Villafranca del Bierzo, localidad con un emplazamiento clave en las rutas entre Castilla y Galicia, existía un portazgo que fue arrendado a comienzos del siglo XIX, 1817, por dos años en 24.550 reales. Archivo Histórico Provincial de León (A.H.P.L.), José González de Puga, Caja 3692. Por otra parte, Laureano Rubio Pérez nos informa del largo pleito sostenido entre el recién creado Gremio de Arrieros Maragatos y las villas de Cacabelos, Ponferrada y Villafranca “por los excesos de sus ferias y los derechos de portazgos y pontazgos”. Laureano Rubio Pérez, *La Burguesía Maragata*, León, 1995, págs. 210-211.

## 2º. ANÁLISIS DE LOS PORTAZGOS, PONTAZGOS Y BARCAJES EN LA PROVINCIA DE LEÓN SEGÚN LOS EXPEDIENTES REMITIDOS POR EL INTENDENTE.

Respecto a su *número y emplazamiento geográfico*, ya Santos Madrazo Madrazo nos señaló la alta densidad de los portazgos y pontazgos en la provincia de León<sup>7</sup>. En total tenemos noticia de unos 22 portazgos y 6 barcajes<sup>8</sup>. La alta presencia de los primeros guarda relación con la importancia de la provincia de León como encrucijada de las principales vías de comunicación terrestre entre la Meseta y Galicia y la Meseta y Asturias. De este modo, la mayor parte de los portazgos leoneses se localizan bien en la línea de Madrid a la Coruña<sup>9</sup> o bien en las rutas de acceso a Asturias. Así, en las rutas gallegas nos encontramos con los portazgos de la villa de la Bañeza y el de Palacios de la Valduerna, los cuales controlarían una de las vías preferidas hacia Galicia<sup>10</sup>. En cuanto a las rutas asturianas – tan relevantes en el comercio de ganado y de pescado para León y Castilla<sup>11</sup> – podemos afirmar que la totalidad de las mismas estaban controladas por estas aduanas internas: El portazgo del

---

<sup>7</sup> Según este autor la distribución de los 563 portazgos que estudia estaría encabezada por Galicia con 159, seguida de León (con Valladolid y Palencia) con 140. Santos Madrazo M., “portazgos y tráfico...”, art.cit., págs. 43-44.

<sup>8</sup> Aquí hemos incluido los portazgos que figuran en la relación de Santos Madrazo Madrazo ( Valderas, Mansilla de las Mulas, Babia y Borrenes) y el de Villafranca del Bierzo. Y el barcaje de Villamañán que también recoge el autor ya mencionado. *Ibidem*, págs. 82-83.

<sup>9</sup> Donde hay una mayor densidad de portazgos y una mayor rentabilidad de los mismos. *Ibidem*, págs. 44 y 65.

<sup>10</sup> Se suele hablar de tres vías de comunicación: la de Zamora, la de Benavente con dirección a la provincia de Orense y la de Benavente con dirección a La Bañeza y Astorga. Esta última, la ruta astorgana, alcanzó especial significación para el suministro de pescado a lugares distantes como podían ser Madrid, Medina de Rioseco o Valladolid. Roberto Cubillo de la Puente, *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX*, León 1998, págs. 31-32. Además, la villa de la Bañeza era uno de los principales centros comerciales en el que los maragatos tienen importantes contactos con destacados mercaderes y un enclave de paso obligado a mitad de camino en su ruta entre Galicia y Madrid. Ello explicará el enfrentamiento de los arrieros maragatos con el señor de la Bañeza y titular del portazgo, conde de Miranda, por los derechos del portazgo, cuyas cantidades a pagar consideran han sido fuertemente incrementadas. Laureano Rubio Pérez, *La burguesía ...*, ob.cit., págs. 212-213.

<sup>11</sup> Respecto al comercio de ganado hay que traer a colación la alta demanda, según P. Madoz, de las crías mulares en las ferias de Cacabelos procedentes de la Babias y la Ciana en la provincia de Asturias y que el 12,9% del ganado, sobre todo vacuno, que se vendía en las ferias de la ciudad de León era de procedencia asturiana. P. Madoz, *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Valladolid, 1983, pág. 315. M<sup>a</sup> José Pérez Álvarez, *Ferías y mercados en la provincia de León*, León, 1988, pág. 60.

Y en cuanto al comercio de pescado ver la obra ya citada, Roberto Cubillo de la Puente, *El pescado en la alimentación...*, ob. Cit., págs. 33-37.

Concejo de Laciana la ruta del puerto de Leitariegos, el portazgo de Torrebarrio y Vega Gallega la ruta del puerto de Mesa<sup>12</sup>, el portazgo de Valdelugueros la ruta del puerto de Vegarada<sup>13</sup>, el portazgo de Riaño la ruta del puerto del Pontón, el portazgo de Boñar la ruta del puerto de San Isidro y el portazgo de Arbás la importante ruta del puerto de Pajares<sup>14</sup>. El resto de los portazgos situados entre León y Asturias –Valderrueda, Soto, Cegoñal y Redipollos– están más relacionados con el paso de ganado trashumante. Y, finalmente, los portazgos situados en Tierra de Campos –Cea y su jurisdicción y del Monasterio de Vega– controlarían el tráfico de las rutas que desde los centros comerciales importantes de Valladolid –Villalón, Medina de Rioseco– se dirigen hacia Asturias.

En cuanto a los barcajes los cinco encontrados para la provincia de León están localizados en el río Esla y con su emplazamiento geográfico a lo largo del río de norte a sur –Villarroaño, Ardón, Fresno de la Vega, Valencia de don Juan, Villaornate– controlan el tráfico interprovincial y especialmente el dirigido a Castilla desde Galicia e inversa<sup>15</sup>.

Otro aspecto interesante a tratar es la *propiedad* o *titularidad* de estos derechos de peaje. Del total de la muestra de los portazgos recogidos la nobleza, al igual que ocurría a nivel nacional, era la principal dueña con un 29,4%<sup>16</sup>, los concejos y el clero son titulares de un 23,5% respectivamente, los reales-estatales el 11,6%<sup>17</sup> y finalmente, los de titularidad compartida entre la nobleza y el concejo el 6%. Por lo tanto, será la nobleza y principalmente los altos linajes leoneses, de rancieros abolengos, los que acaparen la mayor parte de estos portazgos, lo cual es lógico si tenemos presente que están emplazados en los territorios de sus señoríos: Conde de Miranda (La Bañeza), marqués de

---

<sup>12</sup> Quizá uno de los pasos más antiguos, utilizado por vaqueiros asturianos y por supuesto por arrieros portadores de mercancías. Conocido como “Camino de Castilla” y “Camino de los moros”. Roberto Cubillo de la Puente, *El pescado en la alimentación...*, ob. cit., pág. 34.

<sup>13</sup> De gran importancia para los arrieros argollanos y para el paso de vituallas y mantenimientos de carne, pescados frescos hacia las ferias y mercados de León, Villalón, Rioseco y Villamañán. *Ibidem*, págs.37.

<sup>14</sup> Era el paso preferido para la comunicación de Asturias con la Meseta y el único que podía unir ambos mundos cuando las inclemencias meteorológicas arreciaban. *Ibidem*, pág.34.

<sup>15</sup> Según Santos Madrazo la más alta concentración de estos derechos se localiza en el río Miño, desde Lugo a Tuy; en el río Sil, desde el Barco de Valdeorras hasta su confluencia con el Miño; en el río Ulla, sobre todo en los alrededores de Santiago y los ubicados en torno al Esla, Cea, Órbigo y Tera, cuya densidad culmina en la confluencia de estos cuatro ríos en las proximidades de Benavente. Santos Madrazo M., “Portazgos y tráfico en la España...”, art. cit., pág. 45.

<sup>16</sup> No obstante esta primacía es menor que a nivel nacional, donde el porcentaje es el 47,6%. *Ibidem*, pág. 46.

<sup>17</sup> La propiedad del clero es superior a la ofrecida a nivel nacional, un 13,2%, en cambio la de los concejos es muy similar. *Ibidem*.

Tábara (Riaño), conde de Luna (concejo de Laciana)<sup>18</sup>, duque del Infantado (Cea y su jurisdicción)<sup>19</sup>, además, serán, como analizaremos más tarde, los portazgos de mayor rendimiento. En cuanto a los portazgos que están bajo la órbita del clero sobresale la propiedad del cabildo catedralicio del importante portazgo de la ciudad de León<sup>20</sup>, el resto al igual que ocurría con los nobiliarios estarán bajo la órbita de los monasterios que poseían a su vez el señorío sobre esas villas<sup>21</sup>: el monasterio asturiano de Santa María de Valdedios el de Boñar, el de la villa del Monasterio de Vega el monasterio de religiosas benedictinas de dicha localidad<sup>22</sup>, la excepción es el de Carrizo que será administrado por el convento de San Isidro de León<sup>23</sup>. De este modo, en general, los concejos sólo serán titulares o administrarán portazgos que escaparon al control señorial y que están al margen de sus jurisdicciones, es decir, de los concejos de realengo: Portazgo del Concejo de Tercia del Camino y de Valderugueros<sup>24</sup>, portazgo del Concejo de Redipollos. Las excepciones son por una parte, los portazgos de Valderrueda y de Palacios de la Valduerna, cuyos derechos recaerán en manos del concejo y regidores y en cambio están sometidos a la jurisdicción señorial: Marqués de Astorga y conde de Miranda<sup>25</sup>. Y por otra parte, el portazgo del Concejo de Laciana cuyos derechos los cobran de forma compartida el Señor Conde de Luna y los pueblos del concejo<sup>26</sup>.

Este esquema desarrollado en la titularidad de los portazgos se nos viene abajo a la hora de explicar la de los barcajes, ya que los cinco localizados pertenecen a concejos o villas que están sometidas a la jurisdicción señorial laica y cuyos titulares pertenecen también a los altos linajes nobiliarios: Duque de Arcos, marqués de Astorga, conde de Miranda<sup>27</sup>, etc., sin embargo,

---

<sup>18</sup> En este portazgo del Concejo de Laciana se da la particularidad de que el propio concejo también es titular y le corresponden 240 reales anuales. A.H.N., Consejos, legajo 2928.

<sup>19</sup> Laureano Rubio Pérez, *El sistema político concejil en la provincia de León*, León, 1993.

<sup>20</sup> Disfrute de los portazgos de puentes y puertas de la ciudad de León por Real Privilegio de 1525. A.H.N., Consejos, legajo 2928.

<sup>21</sup> Laureano Rubio Pérez, *El sistema político concejil...*

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> Fundado para dotación de huérfanas por el canónigo del cabildo leonés Don Bernardo de Ordás, pero del cual es patrono y administrador el Sr. Prior del convento de San Isidro, A.H.N., Consejos, legajo 2928.

<sup>24</sup> Pertenecen a Su Majestad y los tienen arrendados los concejos. *Ibidem*.

<sup>25</sup> Aunque también es cierto, como veremos más tarde, que se trata de portazgos con escasos rendimientos. A. H.N., Consejos, legajo 2928 Laureano Rubio P., *El sistema político concejil...*, ob. cit., pág. 168.

<sup>26</sup> Ya desde mediados del siglo XVIII, en la información que dan los pueblos del concejo a las Respuestas Generales del Marqués de la Ensenada, declaran que reciben determinadas cantidades en concepto de arrendamiento del portazgo. A.H.P.L.

<sup>27</sup> Para una mayor información ver la obra de Laureano Rubio Pérez, *El sistema político...*

únicamente el barcaje de Villaornate estará en manos del marqués de Astorga, el resto serán propiedad de los concejos: Valencia de Don Juan, Ardón, Fresno de la Vega<sup>28</sup>, exceptuando el barcaje de Villarroañe controlado por el cabildo de la catedral leonesa<sup>29</sup>. Resulta un poco extraño esta mayor presencia de los concejos en los derechos de barcajes frente a la nobleza, es cierto que en los momentos presentes desconocemos las auténticas causas, pero una factor de explicación muy a tener en cuenta es que la conservación de estos barcajes exigía unos costos de inversión mayores que los portazgos, en cuanto que las barcas debían mantenerse en buen estado. Y quizás por ello la nobleza se despreocupó de su control pasando a los concejos.

Por último, hemos de señalar que el portazgo tan relevante del puerto de Pajares en los años en que se realizan los informes es administrado por la Real Audiencia de Oviedo, debido al pleito que mantienen sobre el mismo el concejo y el abad y canónigos del Real Iglesia Colegial de Santa María de Arbás<sup>30</sup>.

#### **CUADRO 1: PORTAZGOS Y PONTAZGOS EN LA PROVINCIA DE LEÓN. SIGLO XVIII**

LOCALIZACIÓN	TITULAR DERECHOS	EXACCIONES ANUALES
BOÑAR	Monasterio de Valdediós	377 reales
TERCIA DEL CAMINO	S.M.(arrendado concejo)	672 reales
PALACIO DE LA VALDUERNA	Concejo	2 a 3 reales
VILLA DE LA BAÑEZA	Sr. Conde de Miranda	4.890 reales
RIAÑO	Marqués de Tábara	14,5 reales
CONCEJO LACIANA	Sr. Conde de Luna-Concejo	* 482 reales
LEÓN	Cabildo Catedral de León	861 reales y 23 maravedies
TORREBARRIO Y VEGA GALLEGA	Marqués de Camposagrado	** 77 reales
CARRIZO	Don Bernardo de Ordás (canónigo catedral de León)	60 reales

<sup>28</sup> A medias entre el concejo y Don José Baeza, regidor de Ponferrada. A.N.N., Consejos, Legajo 2928.

<sup>29</sup> Ibidem.

<sup>30</sup> Ibidem.

LOCALIZACIÓN	TITULAR DERECHOS	EXACCIONES ANUALES
VALDERRUEDA, SOTO Y CEGOÑAL	Concejo (regidores)	20 reales
REDIPOLLOS	Concejo	Un carnero o 12 reales
VALDELUGUEROS	S.M (arrendado al concejo)	67 reales
MONASTERIO DE VEGA	Monasterio benedictinas	192 reales
CEA Y SU JURISDICCIÓN	Duque del Infantado	278 reales
PUERTO PAJARES	Pleito concejo y Abadía de Arbás	4.000 ó 5.000 reales
ACEBO	Marqués de Astorga	
CASTROVERDE DE CAMPOS	Concejo	270 reales y 17 mrs

Fuente: Archivo Histórico Nacional ( A.H.N)., Consejos, legajo 2928.

\* De los cuales 242 corresponden al Sr. Conde de Luna y 240 a los pueblos del Concejo.

\*\* Y dos ristras de ajos de los carros que vienen cargados de ellos de la ciudad de León a vender a la feria de Sta. Marina de Frayan (18 de julio).

## CUADRO II: BARCAJES EN LA PROVINCIA DE LEÓN. S. XVIII

LOCALIZACIÓN	TITULAR DERECHOS	EXACCIONES ANUALES
VILLAORNATE	Marqués de Astorga	4.048 reales
VALENCIA DE D. JUAN	Concejo	17.292 eales
ARDÓN	Concejo	691 reales y 17 mrs,
FRESNO DE LA VEGA	Concejo y D. José Baeza	4.108 reales
VILLARROAÑE	Cabildo Catedral de León	131 fanegas de trigo

Fuente: A.H.N, Consejos. Legajo 292

**CUADRO III: PROPIEDAD DE LOS PORTAZGOS Y BARCAJES (S.XVIII)**

	PORTAZGOS		BARCAJES	
	Nº	%	Nº	%
NOBLEZA	5	29,4	2	33,4
CLERO	4	23,5	1	16,6
CONCEJOS	4	23,5	3	50
NOBLEZA- CONCEJOS	1	6		
REALES- ESTATALES	2	11,5		
DUDOSO	1	6		
TOTALES	17	100	6	100

Fuente: A.H.N, Consejos. Legajo 292

En cuanto a *los derechos o rendimientos* hay que diferenciar entre los portazgos y los barcajes<sup>31</sup>. Así, mientras los primeros ofrecen unos rendimientos superiores a la nobleza, el 66,5%, seguido del clero con un 18%; en cambio, los barcajes rentan las mayores cantidades a los concejos, 69,3%, seguido ya más de lejos por la nobleza con un 21,1%. En total, si sumamos los dos conceptos, portazgos y barcajes, la media de percepción más alta la tendrían los concejos con 2.572,7 reales, seguidos por la nobleza con 1.450,5 reales y el clero con 1.060,5 reales. Esta mayor rentabilidad en las percepciones recibidas por los concejos son debidas no a tarifas arancelarias más elevadas o a un mayor volumen de tráfico, sino al importante peso de los barcajes en nuestra muestra leonesa y al hecho de que los pueblos habían

<sup>31</sup> Los cálculos de rendimientos tienen como base generalmente el último quinquenio y éste suele ser 1775-79.

tenido más cuidado en mejorar las condiciones de su arrendamiento<sup>32</sup>. De todas formas, existe una gran variedad de aranceles y exacciones que en algunos casos es digna de mencionar. Entre los portazgos nobiliarios el de mayor renta es el de la Bañeza donde se cobra por parte del Sr. conde de Miranda por el derecho de portazgo y castellaje 4.890 reales y 29 maravedies cada año<sup>33</sup>. En los portazgos de Torresbarrio y Vegagallega el marqués de Camposagrado recibe al año 77 reales de vellón y dos ristras de ajos de los carros que pasan cargados de la ciudad de León a vender a la feria de Santa Marina de Frayán<sup>34</sup>. En Valderrueda, Soto y Cegoñal se cobra cada año unos 20 reales, pero no por el concejo sino por sus regidores por el trabajo de custodiar los frutos de noche y de día mientras pasan los ganados trashuman-tes<sup>35</sup>. En la villa de Palacios de la Valduerna se cobra derecho de las peadas y muletas sin más título ni privilegio que la inmemorial costumbre de exigir 12 maravedies de cada mulitada o peada de bueyes que pase de diez cabezas, desde domingo de ramos hasta levantar los frutos, lo cual asciende a unos 2 o 3 reales anuales que percibe el vecino labrador que le toque la guarda de los expresados frutos por la obligación de acompañar dichas peadas hasta fuera de los sembrados cerca de la calzada o salida de la expresada villa.<sup>36</sup> La villa de Redipollos tiene el derecho de castellaje del castillo de Castilnovo, que se reduce a recibir cada año de cada rebaño del ganado churro del monasterio de San Benito de Sahagún que pasa el puente un carnero o su valor en 12 reales<sup>37</sup>. El barcaje de la villa de Villarroañe lo arrienda el Cabildo de la Catedral de León en 131 fanegas de trigo al año<sup>38</sup>. Y finalmente, en el importante portazgo del puerto de Pajares, con un rendimiento anual de unos 4.000 o 5.000 reales, se cobra en los meses de tempestades y nieves

---

<sup>32</sup> En el estudio de Santos Madrazo Madrazo los concejos son con un 50,7% los que obtienen un mayor rendimiento explicado por ese mayor celo en la mejora de las condiciones de los arrendamientos. Santos Madrazo M., "Portazgos y tráfico...", pág.65.

<sup>33</sup> A.H.N., Consejos, legajo 2928.

<sup>34</sup> Sin que conste ningún arancel, lo cual era una constante muy usual a nivel general, sobre todo en los portazgos y barcajes de los privilegiados, dando lugar a que sus tarifas quedarán al arbitrio de sus dueños o al de sus arrendatarios, como pasaba en numerosos barcajes de Galicia. A.H.N., Consejos, legajo 2928. Santos Madrazo M., "Portazgos y tráfico...", art. cit., págs. 47-49.

<sup>35</sup> Este derecho lo cobran aparándose en la costumbre inmemorial, ya que no tienen título, privilegio, ni arancel. A.H.N., Consejos, legajo 2928.

<sup>36</sup> Ibidem.

<sup>37</sup> Privilegio concedido por Felipe IV. Ibidem.

<sup>38</sup> Ibidem.

desde San Miguel de septiembre a San Miguel de mayo- dos cuartos por cada cabeza de ganado vacuno, cuatro cuartos por cada caballería mayor o menor cargado o descargada, un cuarto por cada cabeza de cerdo y un cuarto por cada cabeza de cabrío o lanar. Dicho producto lo perciben los "espaldadores" que se encargan de "espalar" la nieve y abrir el camino<sup>39</sup>.

**CUADRO IV: RENDIMIENTO ANUAL PORTAZGOS Y BARCAJES (QUINQUENIO 1775-79)**

	PORTAZGOS		BARCAJES	
	REALES	%	Nº	%
NOBLEZA	5.502	66,5	6.102	21,1
CLERO	1.491	18	* 2.751	9,6
CONCEJOS	545	6,6	20.037	69,3
REALES-ESTATALES	739	8,9		
TOTALES	8.277		28.890	

Fuente: A.H.N, Consejos. Legajo 2928

\* Las 131 fanegas de trigo a 21 reales la fanega

**CUADRO V. MEDIA RENDIMIENTOS PORTAZGOS Y BARCAJES. (QUINQUENIO 1775-79).**

	TOTAL	MEDIAS REALES
NOBLEZA	11.604	1.450,5
CLERO	4.242	1.060,5
CONCEJOS	20.582	2.572,7
REALES-ESTATALES	739	369 ,5

Fuente: A.H.N, Consejos. Legajo 2928

<sup>39</sup> Como ya se ha señalado en los años 80 , y desde hace unos 30 años, quien administra este portazgo es la Real Audiencia de Oviedo debido al pleito pendiente entre el concejo y al abad y canónigos de Santa María de Arbás. Ibidem.

-La exigua documentación sobre los aranceles – la mayor parte no existían- de los portazgos y barcajes leoneses hace muy difícil reconstruir una imagen del tráfico, ya que exceptuando los casos ya mencionados del transporte de ajos, ganado trashumante y del puerto de Pajares en el resto no se nos informa de estos aspectos tan relevantes. En cambio, sí poseemos datos sobre el *estado en que se encuentran los caminos, puentes, pontones, barcas, etc.*

En general los portazgos que dependen de los grupos privilegiados suelen tener los caminos, puentes y pontones en un estado bastante deplorable. Ya que ni ellos ni lógicamente las personas que los llevan en arrendamiento tienen ningún interés por realizar inversiones<sup>40</sup>. Así, por citar algunos ejemplos en Boñar el Monasterio de Santa María de Valdediós debe atender a cambio del cobro del portazgo de la conservación del puente de la villa y del hospital para los pobres pasajeros, sin embargo, el puente se halla en estado ruinoso y del "...hospital que se conoce pudo haber a distancia de treinta varas del nominado puente apenas se reconocen los cimientos"<sup>41</sup>. En Carrizo la conservación de los puentes no las realiza el que recibe las exacciones sino los vecinos con un crecido costo todos los años<sup>42</sup>. En La Bañeza los caminos, puentes y pontones sobre los que se paga el portazgo al conde de Miranda se hallan con la "...urgentísima necesidad de repararse necesitándose para ello más de trece mil carros de cascajo, según las declaraciones que hacen los maestros que lo han reconocido"<sup>43</sup>. Y en el portazgo del concejo de La Ciana de la inspección realizada por el perito resulta que "...desde el puerto de Leitariegos y división de la jurisdicción de La Ciana, por cuyo tránsito parece se cobra el explicado portazgo, se halla la mayor parte intransitable para carros y con urgente necesidad de su reparación, porque los ríos que le cruzan carecen de puentes permanentes y en las crecientes se causan muchas detenciones y peligros a los traseuntes y naturales del concejo, por cuya causa se hace indispensable su composición, construir alguna calzada y desaguederos"<sup>44</sup>. En cambio, los concejos -exceptuando cuando la percepción del derecho la comparten con la nobleza, como ocurre con el portazgo ya analizado de Laciana- mantienen en mucho mejor estado los caminos, puentes, etc., de donde cobran derechos. Este es el caso, por ejemplo, de Palacios de la Valduerna o de Redipollos<sup>45</sup>.

---

<sup>40</sup> Los arrendatarios aluden a que el arrendamiento se efectúa sin que se estipule la obligación por su parte de realizar reparaciones. *Ibidem*.

<sup>41</sup> *Ibidem*.

<sup>42</sup> *Ibidem*.

<sup>43</sup> *Ibidem*.

<sup>44</sup> *Ibidem*.

<sup>45</sup> *Ibidem*.

La mayor inversión que en líneas generales se debe efectuar en los barcajes determina en gran parte que éstos se encuentren con algún problema de conservación, exceptuando el de Villaornate y Villarroañe<sup>46</sup>.

Todas estas averiguaciones dieron origen a un proceso muy lento y complejo que tenía como finalidad por un lado, la de legitimación de los derechos, en cuanto que se estipulaba que dentro del plazo de 30 días se presentasen ante el Consejo los privilegios o títulos de los portazgos y barcajes. Y por otro lado, la mejora de las infraestructuras viarias por parte de los que recibían las exacciones. En caso de incumplimiento de lo anterior se establecía el respectivo secuestro de tales derechos.

Sin embargo, ante estas medidas los privilegiados adoptaron la táctica de la resistencia, dilación y "prefirieron 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"<sup>47</sup>. Es decir, una vez más los reformistas ilustrados ante el temor de un enfrentamiento directo a los privilegiados y el peligro de una conflictividad social se van a decantar por una vía intermedia –frente a la supresión de los portazgos en Francia o la inversión de sus rendimientos en la mejora de la red viaria inglesa<sup>48</sup>- y más conciliadora que al final no consigue sus frutos de mejora de la red viaria y en definitiva del transporte y el comercio. Además, la legislación que se va a aprobar en los años finales del setecientos ya no va a abordar el problema de las exacciones feudales sobre el tráfico y se limitará sólo a aquellos portazgos establecidos en las nuevas carreteras<sup>49</sup>.

En fin, nada nuevo en cuanto a lo que ya conocíamos respecto a las contradicciones de los ilustrados españoles, pero, por otro lado, esta preocupación de los reformistas nos ha permitido acercarnos de forma más pormenorizada a la fuerte maraña de aduanas internas que en la provincia de

León, y en general, obstaculizaban un mercado interno más fluido, dinámico y libre de trabas.

---

<sup>46</sup> El de Valencia de D. Juan según el reconocimiento hecho por el perito tiene dos barcas rotas y el camino real inundado de agua con mucho peligro para los que pasan a pie y a caballo. Las obras de reparación supondrán según el perito unos 700 reales. El de Ardón ofrece el inconveniente que la playa por donde navega la barca no tiene la mejor disposición y seguridad y finalmente, el de Fresno de la Vega conserva en mal estado los embarcaderos, sobre todo el de oriente por lo móvil del terreno. Ibidem.

<sup>47</sup> Santos Madrazo Madrazo, "Portazgos y tráfico...", art. cit., págs. 78-79.

<sup>48</sup> Ibidem, pág. 81.

<sup>49</sup> En esta línea debe mencionarse la R.O. de 29-XI-1796 y la circular del Consejo de 30-I-1797 por la que se *prohíbe cobrar en las carreteras generales más derechos de tránsito que los impuestos por S.M.* Según Santos Madrazo M. ésta es la tercera disposición más importante en el intento de reforma de los portazgos, cuyos rendimientos se aplicarían a conservar los tramos de carreteras construidos a expensas del Estado, previa indemnización a los que, con privilegios, venían cobrándolos con anterioridad. Ibidem, pág. 79.

