

Hacia la estatalización de los impuestos sobre el tráfico en España (1745-1844)

por Carmen Rodríguez González

Rosa M.^a González Martínez

I. INTRODUCCION

1. *Nuestro propósito*

El tema de los impuestos sobre el tráfico no ha tenido interés especial para los historiadores españoles. Santos Madrazo en un artículo publicado recientemente, ha llamado la atención sobre ello¹. Sin embargo, como el mismo autor apunta, éstos constituyen un trasunto de determinadas estructuras socio-económicas. Aparte del interés que para la historia económica tiene el análisis del tráfico a través de la documentación sobre portazgos, peajes o barcages, la evolución del sistema organizativo de estos impuestos, en el siglo XVIII y en la primera mitad del XIX, puede ser un baremo de un aspecto concreto del reformismo borbónico, y en un plano más limitado, de la lentitud del desmonte de algunas estructuras del Antiguo Régimen en España.

Este estudio pretende presentar las líneas generales, las resistencias, y los resultados también, de la política de organización del sistema impositivo en este terreno², como parte de la política caminera del siglo XVIII, y en un campo más amplio, del difícil proceso, plagado en ocasiones de retrocesos, que condujo a la imposición del poder central, fuertemente robustecido por la dinastía de los Borbones sobre los particularismos y prerrogativas secularmente detentados por los denominados «estamentos privilegiados» de la vieja sociedad. El robustecimiento del Estado, con sede en Madrid, sobre

1. S. SANTOS MADRAZO. "Portazgos y tráfico en la España de finales del Antiguo Régimen". En *Moneda y Crédito*, n.º 160, (1982), p. 39-84.

2. Analizaremos en este artículo únicamente los auténticos derechos de tránsito (portazgos, pontazgos, peajes y barcages), cobrados inicialmente sobre el tráfico de personas, mercancías o animales, al objeto de mantener y asegurar la infraestructura que lo hacía posible.

las atribuciones de las autoridades locales, fuertemente enraizadas desde comienzos de la modernidad, cuajarán en este como en tantos otros campos a lo largo del setecientos y en la primera mitad del siglo XIX.

Nuestra común dedicación al tema de los transportes y las comunicaciones, en los siglos XVIII y XIX, nos puso en contacto con un nutrido cuerpo documental que consideramos valioso para esbozar el tema que ahora nos ocupa. Los fondos del Archivo General de Simancas, en sus secciones de Guerra Moderna y Dirección General del Tesoro, fundamentalmente, así como los custodiados en el Archivo General de Correos, han servido de plataforma esencial para este análisis.

Para matizar y completar los tonos de esta documentación oficial, hemos recurrido a las interesantes «Guías» e «Itinerarios» publicadas entre 1755 y 1868, que ponen de relieve, con mayor o menor fortuna, los portazgos existentes en las diferentes rutas, sus variaciones a lo largo del tiempo, y, en ocasiones, el malestar que la persistencia de estos gravámenes suscitó entre la población española; en especial, entre economistas y arbitristas.

Por último, la Novísima Recopilación de las leyes de España, confeccionada en el reinado de Carlos IV, ha constituido el apoyo para recomponer todo el aparato legislativo que articuló el proceso de regulación de los impuestos sobre el tráfico en España, proceso en el que, sin duda, jugó un papel primordial la penosa, pero lograda, incorporación de los mismos al Estado.

2. *Las raíces históricas del problema*

Según informa Canga Argüelles, los portazgos, peajes, rodas, castillerías, portages y barcages, se establecieron en España durante la Edad Media con el objeto de defender los caminos y los pasos de los puentes³. Alfonso X justificó la existencia de estos impuestos por el derecho que tenían los mercaderes a que se les procurase protección en el tráfico comercial, a cambio de la cual deberían abonar como portazgo la octava parte del valor de las mercancías

3. J. CANGA ARGÜELLES: *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Edic. del Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1968, Vol. 11, p. 369-370.

que transportaban. Este gravamen, sin embargo, afectó a todas las categorías sociales: «Pagaban todos, aunque fuesen clérigos o notables». Los beneficios obtenidos se aplicaron, en principio, a la construcción y reparación de los caminos. Posteriormente, se destinaron las dos terceras partes de su producto al erario y el resto se mantuvo para la misma finalidad.

Inicialmente la creación de estas tarifas era una facultad exclusiva de la Corona, pero ésta fue concediéndola a particulares de forma «que no se podía dar un paso en el reino sin tropezar con estas imposiciones que impedían el libre tráfico del comercio»⁴. Por otro lado, su primera intención se desvirtuó de modo considerable y los beneficios en su mayoría dejaron de tener el sentido inicial⁵.

Durante el reinado de Enrique IV, surgió un firme propósito de restricción. En las Cortes de Ocaña de 1469 primero, y en las de Nieva de 1473 después, se limitó su número, mediante la revocación de todas las mercedes concedidas en este sentido desde 1464⁶.

II. PROCESO DE INCORPORACION DE LOS PORTAZGOS AL ESTADO

1. *El marco legislativo*

En 1706 España se convirtió en la primera nación que rescató el servicio de correos de las manos de los Tassis, para organizar una administración postal por cuenta del Estado. Conviene no olvidar esta nacionalización para comprender el nuevo enfoque de la política caminera, a partir de aquella fecha. Más aún, se puede asegurar

4. *Ibidem*, vol. 1, p. 121.

5. Los particulares, personas o instituciones, percibían en ocasiones el derecho de tránsito en concepto de concesión real, mientras algunos gozaban de este privilegio como recompensa a un servicio "a otros se les concede a cambio 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" ... "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". S. SANTOS MADRAZO, art. cit., p. 40.

6. J. CANGA ARGÜELLES, ob. cit., vol. I, p. 121.

que, a raíz de la creación de la Superintendencia General de Correos, en 1716, comenzó a configurarse una auténtica política de comunicaciones, antes inexistente. Finalizada la Guerra de Sucesión y realizada, de forma bastante teórica, la incorporación de la posta a la Corona, las obras camineras se concibieron de manera radicalmente distinta respecto al pasado. Empezó a superarse el viejo concepto que constreñía su utilidad a determinados acontecimientos como necesidades bélicas o jornadas regias para concebirlas como premisa indispensable de la centralización administrativa del desarrollo de los transportes de noticias, convertidos en una renta monopolizada por el tesoro, y del progreso económico y cultural general ⁷.

Pero fue en el reinado de Fernando VI, cuando se echaron los cimientos de la red de carreteras del Estado, al asumir la Tesorería General de la Real Hacienda su financiación. Como parte de este amplio plan se inició entonces una política de control de los impuestos sobre el tráfico ⁸.

En octubre de 1749, una ordenanza dirigida a los Intendentes y Corredores aludía a cuarenta y ocho años de continuas luchas y

7. Las raíces de la política caminera española del siglo XVIII tienen fechas claves en las primeras décadas del siglo. Aparte de las señaladas en 1706 y 1716, conviene señalar las de 1718, cuando se organizaron las administraciones de correos del reino en las oficinas principales, y 1720, año en que se dictó una minuciosa ordenanza que afectaba fundamentalmente a la regulación de los viajeros por la posta.

P. ALZOLA y MINONDO, *las obras públicas en España*, Bilbao, 1899, p. 301.

8. La organización de la red carreteril y del transporte, acometida bajo el gobierno de Ensenada, fue embrionaria (los testimonios de los viajeros son buena prueba de ello) e inferior, en lo que a resultados se refiere, a la puesta en marcha en Francia por Sully.

A este respecto, el *Itinerario español o Guía de Caminos* de J. M. Escribano nos da cuenta de las deficiencias de las comunicaciones. A comienzos de los años sesenta no había comunicación rodada con Francia, sino por el paso de la Junquera; Asturias y Galicia, por su parte, estaban casi incomunicadas con el resto de España. La red de carreteras tenía unos 9.000 Kms. de longitud.

Véase J. M. ESCRIBANO, *Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid o todas las ciudades y villas más principales de España y para ir de unas ciudades a otras y a algunas cortes de Europa*, Madrid, 1775.

La nueva orientación de la política caminera española ha despertado siempre el interés de los historiadores. Véase: F. GALLARDO SARMIENTO, *Las comunicaciones como fuerzas*, Buenos Aires, 1939; F. TORRES YAGÜES, *Caminos españoles*, Madrid, 1950; F. SUAREZ TANGIL: *Las obras públicas en España y los gobiernos de la autoridad*, Madrid, 1954; D. RUIZ GONZALEZ: *Las comunicaciones y el transporte en la España del siglo XVIII*, tesina de licenciatura inédita; G. ANES: *Economía e Ilustración en la España del siglo XVIII*, Madrid, 1972. Desde el punto de vista del transporte, pero con referencias de interés: D. RINGROSE: *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid, 1972.

guerras sangrientas como causa principal del deplorable estado del país. Como medio para salir de él, se establecieron una serie de medidas referentes a la mejora y rentabilidad de las comunicaciones y a la regularización del tráfico ⁹.

Cabe destacar, con respecto al primer aspecto, el nombramiento de ingenieros en cada una de las provincias españolas con el encargo de realizar el mapa geográfico de las mismas y de plantear, al lado de otros estudios, la conveniencia de obras públicas, especialmente puentes, caminos y puertos ¹⁰. Por lo que se refiere al segundo, el capítulo 56 de esta ordenanza instaba a los Intendentes y Corregidores a encargar a todos los justicias de su provincia que procurasen tener compuestos los caminos públicos y vigilar de cerca el cobro de los derechos de portazgo, pontazgo, peage y barcage.

Las atribuciones adjudicadas a los Intendentes, con respecto a la regularización de los impuestos sobre el tráfico, hacían referencia en primer lugar a la obligación de informar a los fiscales del Consejo de Hacienda o a los de las Chancillerías y Audiencias correspondientes a sus respectivas demarcaciones, sobre los derechos de portazgo, puentes y pesquerías que, perteneciendo a la Corona, estuviesen «oscurecidos o usurpados», con objeto de tomar las medidas necesarias, que llegarían a procedimientos judiciales contra los usurpadores. Impedirían además que cualquier persona, independientemente de su categoría social, pudiese exigir derechos sobre el tráfico, sin estar legítimamente facultada para ello. Esta medida se hacía extensiva a las instituciones locales que no podrían crear nuevos portazgos o pontazgos. En fin, impondrían el más estricto respeto a las tarifas aprobadas por el Consejo en los aranceles antiguos; en el caso de que éstos no existieran, se encargarían de formarlos y remitirlos a Madrid para su aprobación ¹¹.

9. Esta ordenanza respondía, con algunas ampliaciones, a las líneas de la establecida en 1718.

Jerónimo de Ustariz señala que en 1718 se dispuso el acopio de informaciones necesarias para elaborar un plan conjunto de reparación y rectificación de la red caminera.

J. DE USTARIZ: *Teórica y práctica del comercio y marina*, reed., Madrid, 1968, p. 117-118.

10. *Novísima Recopilación*, Madrid, 1805-7, tomo III, Libro VII, título XI, Ley XXIV, p. 342.

11. *Novísima Recopilación*, cit. tomo III, Libro VI, título XX, Ley XIII, p. 253-254.

Esta normativa, puesta inmediatamente en práctica con resultados relativos todavía, tiene la nota destacable de perseguir una incorporación progresiva a la Corona de los impuestos que gravaban la circulación de personas y mercancías. La consecuencia va a ser una serie de pleitos entre los nobles, propietarios de las tierras en las que se construyen nuevos caminos y en los que cobraban gravámenes de paso inmemoriales, y el Estado que reclama sus derechos en las obras públicas de nuevo cuño, de acuerdo con el fin inicial de aquellos.

En los años inmediatamente posteriores a esta ordenanza, el problema surgió en los dos caminos de envergadura que se construyeron: el de Burgos a Santander¹² y el paso del puerto de Guadarrama, donde entre 1749 y 1750 se abrió una carretera capaz de facilitar, sin problemas, los accesos de viajeros y mercancías procedentes del norte de la península a Madrid¹³. En ambos el Estado estableció sus propios gravámenes.

En el primero, la Casa de Bustamante y Collantes reclamó, al serla retirados sus derechos sobre el portazgo, una indemnización de 200 ducados o fincas por valor similar¹⁴. En el segundo, la duquesa del Infantado, a quien Felipe V en 1701 había confirmado la posesión inmemorial de estas tierras, pretendió seguir cobrando las mismas tasas que antes de la realización de las obras, en el camino principal y en las veredas aledañas. Su demanda se tramitó a través del Consejo de Castilla al que el rey ordenó dictaminar sobre lo que pertenecía a esta Casa, teniendo en cuenta que la nueva carretera había sido construída en su totalidad a expensas de la Hacienda Real, y que no podía gravarse el tráfico con un portazgo duplicado¹⁵.

El fallo del Consejo fue favorable a los nobles. Volvían a aducirse las razones tradicionales de seguridad de personas y mercancías para justificar el impuesto, por ello el rey podía ampliarlo o crear otro nuevo, pero se consideraba justo que la duquesa mantuviese

12. Véase a este respecto: V. PALACIO ATARD: *“El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII, Notas para su estudio, Madrid, 1960”*

13. La apertura de una nueva carretera en el puerto de Guadarrama ha sido planteada en R. M. GONZALEZ: *La apertura del puerto de Guadarrama*. Tesina de licenciatura inédita.

14. Madrid, 20 de octubre de 1749. Sobre el Puerto de las Fraguas, Lgc. 917, Secretaría de Superintendencia y Hacienda, Archivo General de Simancas.

15. Madrid, 20 de diciembre de 1751. Fundamentos que el rey expone al Consejo, lgc. 3.520. Guerra Moderna, A. G. S.

sus antiguos derechos «en juicio plenario de posesión o de propiedad» puesto que éstos no debían perderse por alteración de las materias sobre las que recaigan, sino por absoluta extinción de las mismas». El dictamen, además, daba pie a una postura de fuerza de la nobleza, al señalar que para la confirmación de este tipo de privilegio a particulares, no era necesario que éstos exhibiesen el título real que las acreditase como tales, sino simplemente el de posesión inmemorial de las tierras¹⁶.

Prevalecieron los intereses del Estado. La solución estuvo claramente en la línea de centralización asumida por la administración. Se estableció que el arancel de Guadarrama fuera solamente válido para la nueva carretera y que se dejasen los impuestos en los demás caminos de la zona (Navacerrada, Fuenfría, Colmenarejo y otras veredas aledañas) como patrimonio de la Casa del Infantado. Con ello se anulaba la posibilidad de una indemnización, al argumentar que los ganados, gravados especialmente en el nuevo paso, seguían transitando, incluso en mayor número, los caminos secundarios. La Hacienda ahorraría en reparaciones y la duquesa continuaría percibiendo algunos beneficios¹⁷.

Estas medidas son ejemplos aislados de una política apenas iniciada¹⁸. En el terreno de las comunicaciones la primera mitad del setecientos adquiere su auténtica dimensión como una etapa preparatoria, definida por iniciativas notables, del esfuerzo realizado durante los reinados de Carlos III y Carlos IV, en los que se organizó, administrativa y judicialmente, el ramo de caminos. La actitud de las esferas oficiales fue, además, imitada por entidades locales en Vascongadas y en Navarra¹⁹.

16. Madrid, 10 de enero de 1752. Dictamen del Consejo, lgo. 3.520. Guerra Moderna, A. G. S.

17. Madrid, 23 de octubre de 1755. Escritura de asiento para el arrendamiento del derecho de portazgo del Puerto de Guadarrama. Lgo. 3.520, Guerra Moderna, A. G. S.

18. A pesar de ello las líneas directrices están ya definidas. Al objeto de unas declaraciones de los vecinos de los pueblos aledaños al nuevo camino de Guadarrama, Ensenada, de orden del rey, les envió la siguiente respuesta: ...“Es necesario penetrar todas las rutas que más convienen al bien público, sea para abreviar el tránsito o para hacerlo más cómodo, y el uso de los caminos para el comercio de los hombres es anterior a toda propiedad particular de los terrenos”. Madrid, 20 de diciembre de 1750. Comunicación del Marqués de la Ensenada de que el Rey ha quedado enterado de los perjuicios que han sufrido los vecinos, lgo. 3.520. Guerra Moderna, A. G. S.

19. J. de ARESPOCHAGA: “Los transportes en España” en *Revista de la*

La real cédula de 10 de Junio de 1761 aprobó la puesta en práctica de una gran obra de caminos: el plan radial. Ordenó remozar la red rutera comenzando por las vías principales desde la Corte a las provincias para, una vez concluídas éstas, construir progresivamente todas las necesarias para facilitar las comunicaciones interprovinciales y, en último término, las de cada demarcación territorial. La disposición regia creó también la Superintendencia General de Caminos y adjudicó su titularidad al marqués de Esquilache²⁰.

A grandes rasgos, podemos deslindar cuatro períodos en las tareas emprendidas en 1761²¹. El primero desde esa fecha hasta octubre de 1778, momento en el que Floridablanca accedió a la dirección del ramo; el segundo coincide con la superintendencia de D. José Moñino, hasta febrero de 1792; el tercero se extiende hasta 1802, cuando comenzó a organizarse la Escuela de Ingenieros Civiles, magnífico instrumento de la política caminera; en fin, la última etapa abarca desde 1803 hasta 1808. Estas cuatro fases tuvieron el denominador común de la progresión en la materialización del plan radial.

La primera es, tal vez, la menos brillante; de la segunda cabe destacar la racionalización introducida por el conde de Floridablanca en orden, fundamentalmente, a los medios de financiación de la red; no sólo cara a la construcción de nuevas vías, sino a la con-

Universidad de Madrid, XIII, n.º 48, (1963), p. 1.077-1.078; C. FERNANDEZ CASADO: *Historia de nuestras carreteras*, Madrid, 1945, p. 27 y ss.; L. MARTIN GRANIZO: "Los caminos y puentes de España" en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 82 (1946), p. 532-558.

20. Ese plan radial plasmó sobre la geografía peninsular el afán centralizador de la política de Carlos III. Fue, sin lugar a dudas, demasiado ambicioso por su despreocupación respecto a los caudales dispuestos para financiarlo: dos reales de vellón por fanega de sal consumida en el reino y el sobrante de 8% de la contribución que se cobraba a las puertas de la ciudad de Valencia. El primero, con una vigencia inicial de 10 años fue renovado el 1781 y 1791 y nunca superó los tres millones de reales de vellón anuales. El importe de la contribución valenciana supuso unos 750.000. El coste de las obras fue alrededor de un millón de reales por legua. Este desnivel entre recursos y gastos explica la parsimonia con que se llevó a cabo el plan, V. RODRIGUEZ CASADO: "Alcance político de las obras públicas y de la colonización interior en la España de Carlos III", en *Mercurio peruano*, n.º 41 (1960), p. 204, 216.

21. La Instrucción de caminos de 2 de diciembre de 1761 integrada por 45 artículos abordó todos los aspectos relativos a la dirección, organización técnica y económica, facultades y atribuciones del personal, entre otros aspectos. Permaneció en vigor hasta el 1 de agosto de 1776, en que fue sustituida por el tomo IV de las Reales Ordenanzas Militares, relativo a las fortificaciones y edificios. Esta institución no afectó mucho a la empresa caminera, puesto que introdujo sólo modificaciones de detalle relativas al sistema laboral, régimen económico y regulación de los trabajos.

servación de las existentes ²². En ella se realizó también la fundamental unión de la Superintendencia General de Caminos Reales y de Travesía, Canales, y Posadas con la de Correos, Postas y Estafetas ²³. La tercera y la cuarta están presididas por la creación y puesta en funcionamiento de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y por la preocupación de Betancourt por obtener nuevos y mayores recursos para costear las obras ²⁴.

Hay que hablar, asimismo, de un corte inicial de los resultados prácticos de esta política entre 1793 y 1795, debido fundamentalmente a los problemas bélicos, cuyo primer intento de superación pudo ser la «Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y Posadas» de 1794.

La ordenación de los impuestos sobre el tráfico tuvo lugar significativo en esta política. La legislación correspondiente a los reinados de Carlos III y Carlos IV aborda aspectos muy concretos sobre el tema que, por lo demás, no hacen sino ahondar en la línea iniciada en la primera mitad del siglo. Hay una intención de organización concretada en una serie de ordenanzas, que permitirán a la Superintendencia del ramo conocer la situación de los años anteriores; un

22. El Conde Floridablanca trató de asegurar una sólida financiación para la política caminera. Buscó nuevos medios para atender los gastos de las obras. Recurrió a los impuestos directos e indirectos y a las ayudas de entidades públicas y privadas. A los gravámenes sobre la venta de sal y a los sobrantes de la renta de correo logró añadir los caudales procedentes de bienes mostrencos, vacantes y abintestados, auxilios obtenidos del fondo pío benéfico, exacciones sobre el vino y los licores, donativos de obispos, prebendados, Sociedades económicas, etc.

Merced a esta política, los ingresos anuales del fondo de caminos, se elevaron hasta alcanzar una cifra de 6.500.000 reales. Cfr. A. RUMEU de ARMAS: *El testamento político del Conde de Floridablanca*, Madrid, 1962, p. 133-135.

23. San Ildefonso, 8 de octubre de 1778. "Real Decreto". "Carlos III concede al Conde de Floridablanca los arbitrios necesarios para mejora de los caminos, reales y travesías". Lgo. 1.028, Estado, Archivo General de Correos. Recogido en *Anales de las ordenanzas de Correos en España*, de J. CRUZADA VILLAMIL, Madrid, 1879, vol. I, p. 220.

24. A primeros de enero de 1803, Betancourt consiguió elevar a 3.500.000 reales anuales la cuantía de la asignación sobre el producto de salinas. En 1804 se acordó gravar las tarifas postales con el sobreprecio de un cuarto de vellón por cada carta despachada. El objetivo perseguido con este encarecimiento, cuyo montante se evaluó en tres millones de reales por año, fue destinarle a las arcas de las obras públicas. Al parecer, el erario invirtió 185,6 millones de reales, entre 1799 y 1808, lo que arroja un promedio anual de 23,2 millones. Merced a la movilización de tan importantes sumas, fue posible construir unos 2.045 Km. de carreteras. Sin embargo, los caminos del plan radial no se terminaron entonces. El estallido de la guerra de la Independencia originó la completa paralización de las obras.

Sobre el tema véase: A. CIORANESCU: *Agustín de Betancourt. Su obra técnica y científica*, La Laguna de Tenerife, 1965.

propósito orientado a lograr la reversión a la Corona de los gravámenes establecidos cuya situación jurídica fuese dudosa y a controlar a los beneficiarios, instituciones o particulares de los restantes; y hay, en fin, una clara tendencia a la creación de nuevos impuestos, siempre en beneficio del Estado, en los caminos remozados o de nueva construcción, justificada por el servicio público de los mismos y en la línea de centralización administrativa de tales servicios, derivada de la política del Despotismo Ilustrado.

Descendamos al terreno concreto para analizar la legislación que respondió a estas intenciones.

Una real orden de 17 de Junio de 1761 confió a la Sala de Mil y Quinientas el examen de las causas de exacción de derechos de portazgos, pontazgos, barcages, asadura, castillería y otros que se cobraban a los ganaderos transhumantes²⁵. En diciembre de ese mismo año se conminó, mediante circular del Consejo, a todos los dueños de portazgos y, en general, de impuestos sobre el tráfico a que presentasen los títulos o privilegios, en cuya virtud los percibían²⁶.

El año 1780, conoció un afianzamiento de esta política, fundamentalmente en lo referente a la canalización de las percepciones hacia la propia red viaria. Una orden real del 27 de agosto, transmitió el problema al Gobernador del Consejo. Este debería vigilar para evitar fraudes, y lograr que los explotadores particulares de portazgos, peajes, y barcajes invirtiesen sus productos «...en el loable objeto para que fueron impuestos»²⁷.

En junio de ese mismo año, se hizo pública la normativa que teóricamente informaría las líneas de actuación sobre los expedientes de impuestos sobre el tráfico, pendientes de examen. Sus líneas

25. *Novísima Recopilación*, cit. tomo III, libro VI, título XX, ley XIII, nota 1, p. 254.

Posteriormente, una Real Orden de 8 de febrero de 1787, dispuso que todas las providencias acordadas, por la Sala Mil y Quinientas, relativas a la reparación de caminos y puentes con los portazgos particulares, se avisasen por mediación de la Escribanía de Cámara a la Superintendencia de Caminos, *Novísima Recopilación*, cit. tomo III, libro VI, leg. XV, nota 5, p. 255.

26. *Novísima Recopilación*, cit. tomo III, título XX, leg. XIII, nota 2, pg. 254.

27. Carlos III. Real Orden de 27 de julio de 1780, "Aplicación de los derechos de portazgo, pontazgo, peaje y barcaje y otros de esta clase, al objeto para que fueron impuestos".

Novísima Recopilación, tomo III, libro VI, título XX, leg. XIV, pg. 254.

fundamentales, que se completaron en agosto de 1784 fueron las siguientes²⁸:

Carlos III ordenó proseguir activamente todas las averiguaciones de la legalidad o ilegalidad con que los dueños de portazgos e impuestos sobre el tráfico hacían uso de su derecho a percibirlos, y comprobar la existencia o no de los títulos originales de concesión, así como las posteriores variaciones que hubieran podido experimentar sus cláusulas.

En el caso de que el privilegio de recaudar estos impuestos se hubiera concedido temporal o circunstancialmente, y hubiera cesado ya, el Consejo, con audiencia del Fiscal y de los interesados, suspendería la exacción, «sin admitir equivalencias para su continuación». Las razones de la política caminera quedaban en este caso explicitadas como justificación de la medida: «...por deber preponderar la libertad del tránsito y beneficio del comercio al interés particular».

Las situaciones irregulares no eran infrecuentes. La administración, además, chocaba con los portazgueros empeñados en mantenerlas y ésto hizo que la normativa previese posibles casos de resistencia. En adelante, el Consejo secuestraría este tipo de beneficios y el monarca decidiría su incorporación al fisco con destino a la financiación de las vías de comunicación.

La ejecución de este ordenamiento se canalizó a través de las autoridades e instituciones locales. Corregidores, Justicias, Intendentes, Chancillerías y Audiencias entenderían, en primera instancia, en todos los pleitos pendientes, que, en definitiva, resolvería el Consejo.

A los Intendentes y Corregidores se les encargó, específicamente, el registro de la situación de todos los impuestos sobre el tráfico en manos de particulares, con una actualización continuada. A base de ella los escribanos de cámara y de gobierno «elaborarían resúmenes, con lo que fuese descubriéndose o adelantándose en lo sucesivo».

28. Carlos III, por resolución a consulta del 11 de junio de 1780 y cédula del Consejo de 27 de abril de 1784. "Reglas que han de observarse para la instrucción y decisión de expedientes sobre portazgos, pontazgos y barcajes".

Novísima Recopilación, tomo III, libro VI, título XX, leg. XV, pg. 254-255.

Los Intendentes debían ejercer también una inspección, mediante una visita anual, sobre el estado de los puentes y caminos en sus respectivos distritos, al objeto de cerciorarse de la inversión de los portazgos. «...obrando en esto sumariamente y de plano con declaración de peritos y citación de interesados»... Se les autorizó, incluso, a ejecutar sentencias, aunque se admitió el derecho de los inculcados a apelar a sus dictámenes.

Por lo que se refiere a los propietarios de los impuestos, la normativa era tajante y prosiguió la línea trazada en los años anteriores: «Todos los llevadores de portazgos perpetuos, han de cumplir con la obligación de componer y reparar los puentes, caminos o tránsito en que se cobren estas imposiciones». Esto implicaba una remodelación, al menos sobre el papel, que incluía la realización de obras de nuevo cuño; aunque se admitía, cuando los costos de las mismas fuesen considerables y superiores al capital y producto de los portazgos y pontazgos, una contribución proporcional del Estado, en términos semejantes a los observados en la aportación de los pueblos del contorno. A tal fin, los portazgueros podrían solicitar las ayudas oportunas de la Contaduría de Propios y Arbitrios, salvado el trámite de «cumplir el dueño del portazgo con pagar el importe de la prorrata». Todas estas diligencias serían gratuitas para los encausados y deberían realizarse «de oficio», según un decreto de 22 de agosto de 1786, como respuesta a una consulta del Gobernador de Aduanas de Cantabria.

El resultado de esta amplia operación fue escaso y, desde luego, insatisfactorio para la administración que lo había puesto en marcha. El capítulo 54 de la Instrucción dirigida a los Corregidores, el 15 de mayo de 1788, hubo de reiterar, en términos muy similares, la normativa del 13 de octubre de 1749 en el capítulo 56 de la Ordenanza de Intendentes y Corregidores.

La desorganización en la recaudación y administración de los caudales destinados a financiar la política de caminos fue un problema que alcanzó también a esta parcela de la misma. El ordenamiento tradicional y las resistencias a las reformas, de un lado, y las exenciones, de otro, hicieron que sus beneficios teóricos estuvieran lejos de poder costear siquiera las reparaciones de la red viaria. También en este aspecto se intentó una reorganización.

Los ministros, el ejército, y los criados de la casa real gozaban de una franquicia que la administración consideraba excesiva, a mediados de los años ochenta. Una real orden de 30 de noviembre de 1784 la restringió notablemente, al obligar a los ministros de la corona, sin excepción, a abonar portazgos siempre que circularan por los caminos de la monarquía «aunque vayan a tomar posesión de sus empleos»²⁹. El privilegio se les mantuvo únicamente en el caso de que viajasen a instancias del rey o de algún Tribunal del reino. Los criados de la Casa real y los miembros del ejército, en adelante pagarían... «por ser muy justo que pues todos disfrutaban de la comodidad y seguridad de los puentes y caminos, todos contribuyeran a su reparo y a la manutención de los empleados en su custodia y conservación».

Esta limitación de las exenciones hubiera podido tener alguna significación económica si la administración la hubiera mantenido con firmeza; pero esto no sucedió. Las presiones de quienes vieron mermados sus privilegios lograron atenuar su vigor inicial³⁰. El 10 de Junio de 1795, una real orden revocó parcialmente esta medida y permitió que los militares no abonasen portazgo... «aun cuando lleven tropas consigo...», siempre que viajasen por asuntos relacionados con el servicio.

Este retroceso debió dar lugar a abusos porque, el 16 de marzo de 1803, una nueva real orden (expedida por la vía de guerra) dispuso que los capitanes generales, comandantes y cuantos estuviesen capacitados para la expedición de pasaportes, expresasen claramente en ellos si el desplazamiento obedecía a «real servicio», así como los pormenores del mismo: tipo de carruaje, número de caballerías que componían su tiro, familiares que acompañaban al militar y peso de sus equipajes. Se trataba, pues, de reducir la franquicia a sus justos términos.

En 1794, Godoy, en calidad de Superintendente General de Correos y Caminos, firmó una Ordenanza General, a la que acompañó

29. *Novísima Recopilación*, cit., tomo III, libro VI, título XX, ley XVI, pg. 255-256.

30. Madrid, 28 de enero de 1795. El marqués de Hormazas protestó ante la Dirección General de Correos por haberse exigido a Domingo Moreno y Matías Sainz el abono de portazgo en la portillería de Castilla ...“estando como están exentos de él así por su comisión como por el fuero militar”. Lgo. 141, Dirección General del Tesoro. A. G. S.

una instrucción sobre portazgos³¹. Esta recogía el espíritu del ordenamiento anterior, aunque desde otra perspectiva, habida cuenta de que en esa fecha, estaba avanzado ya el proceso de reversión de aquéllos a la Corona.

Las nuevas dicetrices, de matiz fundamentalmente económico, presentaban pocas novedades³², salvo el recurso general al sistema de asiento de los impuestos cobrados por el Estado, previo cálculo de su valor, mediante una explotación temporal de sus beneficios. La fórmula era evidentemente cómoda para la administración. No era nueva, y tal vez su aspecto más problemático estuviese en los abusos que frente a la fijación de tarifas y a la inversión de las mismas se habían producido. Ambos por menores tienen ahora una vía de solución legal. Por lo que se refiere al primero, se encargó a los Directores Generales de Correos y Caminos la máxima vigilancia sobre el respeto real a los aranceles establecidos: «que no se alteren por los arrendatarios... ni (éstos) causen molestias o vejaciones a los transeúntes, deteniéndolos más de lo preciso»... Respecto al segundo, se responsabilizó por la misma vía a los asentistas de las reparaciones de los caminos. La normativa exigía, además, solidez en las obras de forma que... «en un siglo no pueda desbaratarse o destruirse la caja del camino donde se hubiera construido de nueva planta».

Estas medidas, destinadas a asegurar la financiación de las obras de mantenimiento y reparación de la red viaria, fundamentalmente, se completaban con el encargo, también a los Directores Generales del ramo, de un acuerdo con los pueblos sobre «la contribución que puedan soportar con sus personas y bestias en los tiempos que tengan más desocupados en las labores», a costa de los fondos de propios, con los que se abonarían salarios y manutención de jornaleros.

A pesar de estas disposiciones, las irregularidades no dejaron de producirse. La misma legislación posterior es buena muestra de ello.

El 29 de noviembre de 1796, una nueva orden trató de zanjar la cuestión, al prohibir radicalmente la percepción de derechos de

31. Carlos IV: "Derechos de portazgos, pcentazgos y peajes: su arrendamiento y aplicación del producto a los caminos". *Novísima Recopilación*, cit., tomo III, libro VI, título XX, ley XVI, pg. 255-256.

32. La justificación del impuesto no había variado: "...son un medio muy oportuno y necesario para la conservación de los caminos, puentes y calzadas". *Ibidem*.

peaje, barcaje, portazgo y pontazgo, fuera de los límites previstos por las leyes ³³.

Continuó, además, con nuevos bríos la incorporación de estos gravámenes al Erario, al exigir a los particulares que los detentaban la presentación en el Juzgado de Correos y Caminos, los títulos originales de concesión con el objeto de que, «examinada en él su calidad se fijase la cuantía de la compensación que debían percibir, por una reversión que se preveía inmediata.

En marzo de 1798, un auto del Consejo, insistió en este punto, encareciendo a todas las justicias del reino su más estricto cumplimiento «sin permitir contravención en manera alguna, con apercibimiento de responsabilidad de daños y perjuicios».

2. *Desarrollo del proceso*

Aunque a raíz del ordenamiento de 1749 se produjo la reversión de algunos portazgos a la corona —como hemos señalado—, el proceso de incorporación propiamente dicho se inició algunas décadas más tarde. En síntesis, este proceso fué el siguiente: ³⁵

A.—PERIODO INICIAL: FLORIDABLANCA Y GODOY

Inauguró la cadena de restituciones a la Corona la real orden del 13 de mayo de 1779, que dispuso arrebatar a la ciudad de Córdoba la concesión del portazgo que gravaba el paso del río Guadalquivir. Hasta entonces, la recaudación de sus productos había ido a parar a la arcas de los fondos de «propios» de dicha ciudad. En consideración a su calidad de legítimos usufructuarios, la indemnización otorgada por la pérdida de los mismos fué de 15.000 reales al año, a pagar por la Tesorería General de Correos y Caminos.

33. Carlos IV. Real orden de 29 de noviembre de 1796 y circular del Consejo de 3 de enero de 1797. "Prohibición de cobrar en las carreteras generales más derechos de portazgos, peazgos, etc., que los impuestos por S. M.". *Novísima Recopilación*, cit., tomo III, libro VI, título XX, ley XVII, pg. 256-257.

34. Hemos obtenido los datos precisos para reconstruir el proceso de un detallado documento: "Razón de lo que paga anualmente el Ramo de Caminos por recompensa de portazgos, puentes y barcas a varios individuos y corporaciones" Madrid, 2 de febrero de 1821, firmada por Remigio de Argumosa, en lgo. 68, Inv. 29, Dirección General del Tesoro. A. G. S.

Un segundo paso en este sentido vino dado por otra real orden del 23 de febrero de 1788, que decidió devolver al Estado la propiedad del portazgo instalado en la ciudad de Ecija. Perteneciente en tiempos remotos al marquesado de Villena, pasó posteriormente a manos del conde de Miranda. Después de atestigüarse documentalmente este traspaso, el juzgado de correos dictaminó la concesión al último dueño de 2.700 reales anuales que, como recompensa, debería abonarle el ramo de Caminos.

Dos años después (el 24 de mayo de 1791) otra regia disposición declaró anulado el impuesto que la localidad de Jerez de la Frontera percibía por el paso de las bestias de carga y carruajes por la recién construída carretera de Andalucía. Como indemnización por la supresión de este derecho, se estipuló la cantidad de 6.393 reales anuales, destinados, asimismo, a engrosar los caudales de «propios»³⁵.

A este impulso inicial, alentado por la presencia de Floridablanca al frente de los posta española, siguió un período relativamente breve —seis años— en el cual el proceso se interrumpió. Aunque no conocemos con precisión las causas determinantes de la interrupción, aventuramos la hipótesis de que la sustitución de Moñino por Aranda en el cargo de Secretario de Estado —al cual iba aparejado el nombramiento como Superintendente de Correos y Caminos— y el remplazo de éste por Godoy provocaron el abandono momentáneo de la línea de actuación marcada por el primero. A este hecho debieron añadirse, seguramente, las dificultades para esclarecer la situación legal de los portazgos pendientes de incorporación, agravadas por la lenta tramitación jurídica del asunto, a consecuencia precisamente de los continuos vaivenes en la titularidad de la Superintendencia, que llevaba inherente la presidencia del Juzgado encargado de efectuarla³⁶.

35. Madrid, 28 de enero de 1795: El marqués de las Hormazas a los directores generales de correos, Lgo. 141, Inv. 31, Dirección General del Tesoro, A. G. S.

Tras notificarles la reversión del portazgo de Jerez al Estado y la cuantía de la recompensa a abonar por la pérdida de los derechos de la expresada ciudad, el remitente rogó a los Directores Generales que encargasen a los administradores provinciales de correos estrecha vigilancia sobre la recaudación de los productos obtenidos de estos impuestos en todo el reino.

36. Desde que, el 8 de julio de 1716, creó Felipe V el cargo de Juez Superintendente y Administrador General de las estafetas de dentro y fuera del reino y lo adjudicó a un financiero, Juan Tomás de Goyeneche, que le había realizado importantes

Con Manuel de Godoy se entró en una nueva fase de aceleración del proceso. En 1797 otros dos portazgos revirtieron a la Corona. El 23 de abril, se decretó que la Encomienda de Casas Buenas, legítima usufructuaria del instalado en Mérida, recibiera, a cambio de su cesión 6.334 reales anuales como recompensa. Apenas dos meses más tarde, el 19 de junio, se hizo lo propio con el gravamen que percibía el conde de Bornos a las puertas de Madrid. Habida cuenta de que la concesión remontaba sus orígenes a la época medieval —el conde alegó y presentó una real cédula expedida por el monarca Pedro el Justiciero— y de que, por la intensidad del tráfico de mercancías y trasiego de personas a la Corte, el impuesto era uno de los más rentables del país, para resarcirle por estas pérdidas, le fueron asignados a Bornos y a sus sucesores 75.000 reales anuales... «a abonar como carga de justicia por el ramo de Caminos»³⁷.

En 1798, tres portazgos más pasaron a integrarse en la órbita de las competencias estatales. El 26 de abril le fue arrebatado al arzobispo de Toledo el derecho a percibir peajes en Cavanillas de la Sierra. Se puso fin así a un larguísimo período de explotación, iniciado en el siglo XIII por donación de Fernando III el Santo. Como indemnización se adjudicaron a la sede toledada 1.700 reales por año. Quince días después (el 3 de mayo) le fue devuelto al Estado el portazgo de Monasterio, situado en la carretera transversal de Sevilla a Badajoz. A su poseedor legal, el marqués del mismo título —Monasterio— le fue concedida una recompensa de 1.400

préstamos para costear la Guerra de Sucesión, la Secretaría del Despacho de Estado fue el supremo órgano gestor del ramo de correos.

Al conde de Floridablanca, que permaneció al frente de la superintendencia desde 1777 hasta el 29 de febrero de 1792, le sucedió, con carácter interino, el conde de Aranda (desde esa fecha al 15 de noviembre de 1792). Entonces tomó el relevo en el puesto M. de Godoy, duque de Alcudia.

A. MARTIN GARCIA y J. JUSDADO MARTIN: "Breve historia y tablas cronológicas de los personajes que, con diversas denominaciones, dirigen el correo español, desde su organización por la familia Tassis, en 1506, hasta nuestros días". En *Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal*, n.º 116-117, Madrid, VII-XII, 1976, pg. 4-67. De los mismos autores es otro interesante artículo: "Sucesivas mutaciones en la nominación y adscripción de la Posta española (1716-1977)", aparecido en la misma revista: *BAIFHP*, n.º 120-121, Madrid, VII-XII, 1977, pg. 3-9.

37. Madrid, 15 de junio de 1821: Al Excmo. Sr. Secretario del Despacho de Hacienda. Sin firma ..."paso a manos de V. E. las copias de las Cédulas y Escrituras en que se fundan las cargas de justicia de la Renta de Correos y Caminos, que me fueron dirigidas por la dirección del mismo Ramo". Lgo. 68, Inv. 29, Dirección General del Tesoro. A. G. S.

reales anuales. Por último, el 11 de junio le tocó el turno al obispo de Lugo. Se anuló su privilegio de percibir los portazgos que gravaban la entrada en esta ciudad gallega y, a cambio, se le otorgaron 1.100 reales por año.

De nuevo, los vaivenes políticos tuvieron una clara incidencia en el tema que nos ocupa. La destitución de Godoy como secretario de Estado provocó la temporal paralización de la reversión a la Corona de los gravámenes sobre el tráfico. Restablecido en el cargo, el favorito de Carlos IV reemprendió con renovados bríos la labor interrumpida en su ausencia de la Superintendencia de Correos.

Por real orden de 5 de agosto de 1804 le fue anulado al marqués de Belgida, a la sazón administrador de los territorios del condado de La Coruña, el portazgo sobre el puente de Viveros, emplazado en la carretera general de Galicia. El usufructo de dicho impuesto remontaba sus orígenes a un privilegio otorgado en tiempos de los Reyes Católicos. En consideración a la antigüedad de la concesión y a la rentabilidad de la misma, se adjudicó al marqués la cantidad anual de 4.000 reales para resarcirle de su pérdida³⁸.

Un año después, el 14 de septiembre de 1805, dos nuevas disposiciones regias acordaron suspender a la dignidad prioral de San Juan la facultad de explotar el portazgo de Villarta, que le había sido dada por los monarcas Alfonso VII y Doña Leonor. A cambio, se le atribuyeron 5.500 reales anuales de recompensa. Además, pasaron al Estado los portazgos de Andújar y Marmolejo, regentados por el duque de Fernán Núñez, que recibió 1.400 reales al año como indemnización.

No existen noticias relativas a la prosecución del proceso en 1806, pero, desde luego, Godoy no cejó en su empeño. En 1807 dos nuevos portazgos de envergadura fueron, asimismo, objeto de la atención gubernativa. El 28 de septiembre, se suprimió el derecho del duque de Medina de Rioseco a recaudar los productos del instalado en la ciudad y se le asignaron 3.500 reales anuales para resarcirle por la anulación. Con posterioridad, el 5 de noviembre, el Juzgado de correos puso fin a otra ancestral situación. Por concesión del rey Enrique II, el portazgo establecido en el camino de Reinosa

38. Madrid, 5 de agosto de 1804: Manuel de Godoy a los directores generales de correos y caminos, Lgo. 4.009, 1.ª Sección, Archivo General de Correos.

iba a parar a las arcas del marqués de Montealegre, conde de Oñate, en su calidad de propietario del señorío de Aguilar de Campoo. Una real orden, firmada en la fecha indicada decretó la reversión del gravamen al Estado y la concesión de 6.000 reales por año al anterior titular³⁹.

B.—EL SEXENIO ABSOLUTISTA FERNANDINO

Los importantes acontecimientos políticos, que convulsionaron al país desde marzo de 1808 hasta mayo de 1814, impidieron la continuación del proceso de incorporación, cuya prolongación hubo de esperar al retorno de Fernando VII al trono español. Aunque esta primera etapa absolutista del reinado fernandino (1814-1820) significó la reimplantación del Antiguo Régimen y la destrucción de las «novedades» aprobadas por los liberales gaditanos, en el terreno que nos ocupa el gobierno se mostró inflexible y prosiguió por la senda marcada en tiempos de Carlos IV.

Tras un período de investigaciones legales y forcejeos con los encausados, en el transcurso del año 1818 dos nuevos gravámenes se adscribieron al Estado. El 20 de febrero, el marqués de Valdepeñas perdió todos sus derechos sobre el portazgo existente en la expresada localidad y hubo de conformarse con recibir, a cambio, 9.000 reales anuales de los fondos de Caminos. Lo mismo sucedió con el portazgo de Cabezón de Pisuegra, tradicionalmente usufructuado por el monasterio de las Huelgas de Valladolid, que pasó a la Corona, previa adjudicación de 2.750 reales por año como indemnización al claustro desposeído⁴⁰.

Plagado de problemas, derivados unas veces de los avatares de carácter político que padeció el país, y, las más, de la lentitud y entorpecimientos con que se llevaron a cabo la revisión de los casos jurídicos particulares y, sobre todo, el dictamen final del Juzgado de Correos y Caminos, la reversión de los impuestos sobre el tráfico fue lenta y arrojó un resultado muy poco satisfactorio. En total, fueron sólo 16 —los de Ecija, Córdoba, Jerez de la Frontera, Mérida,

39. Madrid, 14 de enero de 1808: Manuel de Godoy, superintendente general de correos, postas, estafetas, caminos y posadas, a los directores generales de estos ramos. Lgo. 4.038, 1.ª Sección, Archivo General de Correos.

40. Madrid, 11 de febrero de 1819: los directores de caminos al monarca Fernando VII. Lgo. 5.025, 1.ª Sección, Archivo General de Correos.

Madrid, Cavanillas de la Sierra, Monasterio, Lugo, Viveros, Villarta, Andújar, Marmolejo, Medina de Rioseco, Reinosa, Valdepeñas y Cabezón de Pisuegra— en el transcurso de 31 años. De ellos, 12 eran portazgos, 3 pontazgos, y 1 peaje. La reintegración de estos impuestos entrañó el compromiso gubernativo a entregar anualmente la cantidad de 141.777 reales de vellón a los antiguos poseedores. Encargada de vigilar la recaudación de sus productos, a través de sus administraciones provinciales, la Superintendencia de Correos y Caminos hubo de afrontar los gastos de indemnizaciones que, en concepto de «cargas de justicia», se convirtieron en un capítulo más en los presupuestos de ambos ramos unificados ⁴¹.

C.—LA ACTUACION DEL TRIENIO CONSTITUCIONAL

Después del pronunciamiento de Riego en Cabezas de San Juan se abrió, como es sabido, una etapa completamente distinta en el reinado de Fernando VII: el Trienio Liberal. Caracterizada en líneas generales por una reanudación y prolongación de la profunda labor reformadora efectuada por las Cortes de Cádiz, en el aspecto objeto de nuestro estudio, se mostró conservadora. Lejos de retocar o modificar al menos la situación preexistente, sancionó su persistencia inalterable.

En primer término, las Cortes solicitaron al Director General de Correos que presentase, a través de la Tesorería del ramo, contabilidad detallada para averiguar la rentabilidad de todos los gravámenes sobre el tráfico existentes en el reino, durante el quinquenio 1815-1819 ⁴². Se intentó indagar esta cuestión previamente para estudiar a continuación el procedimiento a seguir respecto a su explotación. Fruto de esta consulta fue la presentación de cuentas globales sobre el rendimiento efectivo de los mismos. Son las que, extractadas, reproducimos en el siguiente cuadro: ⁴³

41. Madrid, 4 de febrero de 1821: M. de Argumosa al rey D. Fernando VII. Lgo. 5.502, 1.ª Sección, Archivo General de Correos.

42. Madrid, 15 de octubre de 1820: los diputados secretarios de las Cortes, Diego Celemin y Manuel López Cepero a la dirección general de correos, Lgo. 5.436, 1.ª Sección, Archivo General de Correos.

43. Madrid, 2 de febrero de 1821: "Estado de valores y gastos de Portazgos, Barcas y Fondas pertenecientes a la nación, situados en las Carreteras del Reino, en el último quinquenio, desde el año 1815 hasta el de 1820". Firmado por Argumosa. En lgo. 68, Inv. 29, Dirección General del Tesoro. A. G. S.

Años económicos	Recaudación (en reales de vellón)	Gastos de mantenimiento	Productos líquidos
1815	3.921.124	1.021.945	2.899.179
1816	3.563.428	1.025.828	2.537.600
1817	4.527.678	867.447	3.660.331
1818	4.422.007	496.395	3.925.612
1819	4.427.044	762.406	3.564.638
TOTAL:	20.761.281	4.174.021	16.587.260

Del análisis de estas cuentas dedujeron los representantes de la nación, como es obvio, que la recaudación había experimentado altibajos, situándose el máximo en 1817, con 4.527.678 reales y el mínimo un año antes con 3.563.428. Después de alcanzar la cúspide, descendió de forma progresiva, aunque no muy acusada, en 1818 y todavía más en 1819, con sólo 4.327.044 reales. Además, de las cifras correspondientes al dinero ingresado en las arcas reales, las Cortes prestaron atención al capítulo de gastos de mantenimiento, cuyas oscilaciones, más bruscas, respondieron al diverso procedimiento adoptado en la explotación de los portazgos.

Por lo general, durante el primer sexenio absolutista del reinado de Fernando VII, la Corona compaginó un doble sistema al respecto: el de administración y arriendo. Sacó a pública subasta los impuestos vacantes para cederlos en arrendamiento a los postores particulares cuyas ofertas fueron económicamente interesantes; en el caso de que las pujas no resultasen satisfactorias, cargó con la administración directa de los mismos. Como es lógico, con este planteamiento estatal el número de portazgos atendidos por uno u otro método dependió de los avatares de la licitación. Se tendió a arrendarlos para evitar los problemas derivados de la gestión directa, aún a sabiendas de que la rentabilidad, asegurada de antemano, sería seguramente inferior a la lograda por funcionarios ⁴⁴.

44. El lento y penoso proceso de incorporación de los portazgos a la Corona tuvo, sin duda, mucho que ver en la alternancia del sistema arriendo-administra-

Todas estas consideraciones fueron tenidas en cuenta por los diputados del Trienio que en su estudio de los gastos de mantenimiento obtuvieron las siguientes conclusiones: Durante los años 1815 y 1816, en los cuales prevaleció el sistema de administrarlos a cargo del Tesoro, la cuantía de estas sumas fue considerable: 1.021.945 y 1.025.828 reales, respectivamente. En los posteriores, tras ajustarse en contratos con particulares el arrendamiento de más portazgos, esas cantidades disminuyeron de forma notable y alcanzaron el mínimo en 1818, con 496.395 reales⁴⁵. Por ello, en aquella fecha, los productos líquidos del ramo fueron los mayores del quinquenio: 3.925.612 reales.

Después de efectuar todos estos cálculos y estimaciones, las Cortes del período constitucional fernandino decidieron mantener la situación existente. Optaron por arrendar el usufructo de los impuestos sobre el tráfico siempre que se presentaron en las subastas ofertas aceptables desde el punto de vista crematístico y se resignaron a organizar una burocracia encargada de administrarlos por cuenta del Estado, cuando faltó la anterior posibilidad.

ción de los mismos. Muy común a comienzos del siglo XVIII cuando ...“La Real Hacienda era incapaz de encargarse directamente del cobro de los tributos; en especial cuando éstos eran tan complejos como las rentas provinciales, y se veía obligada a arrendarles a particulares que pagaban al erario un tanto fijo y se encargaban por su cuenta de su recaudación” —escribe Fontana—, “dejó de serlo desde que Fernando VII ordenó que, a partir del 1 de enero de 1750, se administraran directamente las rentas de todas las provincias, excepto Madrid. Por eso sorprende la dualidad del procedimiento de explotación de los portazgos, cuya clave explicativa creemos puede ser la que mencionamos al comienzo, que hizo que el Estado se desentendiese un tanto de la cuestión. Ver: J. FONTANA: “Hacienda y Estado en la crisis final del Antiguo Régimen Español: 1823-33”, Madrid, 1973, pg. 18-19.

45. En 1818, en el capítulo de gastos se englobaron las siguientes partidas:

1.ª—Sueldos a los empleados cesantes “por haberse arrendado los portazgos en que servían”: 89.425 reales.

2.ª—Pensiones a los empleados jubilados que sirvieron en la administración de los portazgos: 13.870 reales.

3.ª—Recompensas o indemnizaciones a los antiguos propietarios de portazgos incorporados a la Nación: 141.777 reales.

4.ª—Los restantes 251.323 reales correspondieron a las cantidades desgajadas para pagar los sueldos de los funcionarios en activo y los “gastos ordinarios y extraordinarios” de las administraciones, cuya cuantía respectiva no podemos precisar por faltar datos explícitos al respecto en la documentación.

Madrid, 2 de febrero de 1821: “Razón de la naturaleza e importe anual de las cargas afectas a portazgos y caminos, que se pagaban” y “Razón de la naturaleza e importe anual de los gastos de portazgos en administración”, firmadas ambas por Argumosa. En Lgo. 68, Inv. 29, Dirección General del Tesoro: A. G. S.

En los cuadros siguientes hemos tratado de resaltar la situación geográfica y financiera de los 98 portazgos existentes en España entre 1820 y 1823 —en esta suma hemos incluido tres barcajes que también funcionaron durante ese período—. De ellos, 50 fueron administrados y 48 se cedieron en arrendamiento a particulares. Ignoramos por falta de documentación explícita al respecto, cuál fue el producto anualmente obtenido de los primeros; en cambio, sabemos que las cantidades abonadas por los contratistas al Erario totalizaron 1.755.651 reales y 13 maravedís por año. A este total contribuyeron los de los portazgos situados en la carretera general «de Castilla y Galicia» (Madrid-La Coruña) con 436.838 reales y 7 maravedís; los de «Aragón y Cataluña» (Madrid-Barcelona por Zaragoza) con 92.148; los de Madrid-Valencia con 215.840; los de la carretera transversal de Valencia a Barcelona con 342.582 reales y 23 maravedís; los de Andalucía (Madrid-Sevilla-Cádiz) con 253.242 y 17 maravedís; y los de Extremadura (Madrid-Badajoz) con 147.000 reales. Vean el detalle: ⁴⁶

SITUACION GEOGRAFICA Y REGIMEN DE EXPLOTACION DE LOS PORTAZGOS ESPAÑOLES, DURANTE EL TRIENIO CONSTITUCIONAL (1820-1823)

1. Carretera general "de Castilla y Galicia" (Madrid-La Coruña):

Existieron en la gran arteria de comunicación del noroeste de la península 21 lugares donde trajinantes y viajeros se vieron pre-

46. Para elaborar estos cuadros sobre la situación de los portazgos españoles durante el período constitucional del reinado de Fernando VII hemos utilizado las siguientes fuentes: "Itinerario descriptivo de las provincias de España y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo con una sucinta idea de su situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres, carácter y costumbres de sus habitantes, y otras noticias que amenizan su lectura", Valencia, 1816, p. 123-275, y 291-426; *Itinerarios militares de todas las provincias de España, menos la de Extremadura, que se publicará por apéndices o rutas que deberán seguir las tropas con expresión de los pueblos de tránsito*, Madrid, 1823, p. 16-121; LOPEZ, S.: *Nueva guía de caminos para ir desde Madrid, por los de rueda y herradura, a todas las ciudades y villas más principales de España y Portugal y también para ir de unas ciudades a otras*, 3.^a edic. Madrid, 1818, p. 28-190; *Manual para los viajeros de la diligencia-correo. Arreglado (para los viajeros de la) por la Dirección General de la empresa que ha tomado a su cargo este establecimiento*", Barcelona, 1822, p. 14-50.

cisados a abonar gravámenes sobre el tráfico. En 18 se habían establecido portazgos y en los 3 restantes barcajes.

De los 18 portazgos, 5 se administraron por cuenta del Estado ...«porque sacados a pública subasta no hubo postores con ofertas interesantes»⁴⁷; los otros 13 fueron cedidos a la explotación de particulares. Los contratos de arrendamiento se firmaron por períodos de tiempo breves —comúnmente tres años—, al objeto de poder actualizar con prontitud los precios del ajuste, evitar su devaluación y, en definitiva, asegurar la rentabilidad del sistema. En los de menor entidad por la escasa importancia del trasiego personal y de mercancías, las cuotas a pagar por los asentistas fueron reducidas y el gobierno prestó menor atención a la duración de los tratos, hasta el punto de que, por eliminar tramitaciones y problemas, fue habitual que éstos se prolongasen por espacio de seis años. En general, fue normal que las cantidades recaudadas por la Real Hacienda se fijasen en las escrituras de arriendo de forma proporcional a la estimación presupuestaria que la Dirección General de Caminos hizo sobre el rendimiento económico de los diversos impuestos, a tono con la localización.

Trataremos de reflejar en el siguiente cuadro una síntesis de la actuación estatal, con expresión del lugar donde se crearon los gravámenes, nombre del asentista, tiempo de duración del contrato y precio anual del mismo:

PORTAZGOS EXISTENTES EN ESTA GRAN ARTERIA DE COMUNICACION: 18

A.—ADMINISTRADOS POR EL ESTADO: 5

Localización	Rentabilidad anual
—Venta del Cerezo	No se conservan datos respecto a la recaudación y beneficios obtenidos de la gestión de estos portazgos.
—Buniel	
—La Bañeza	
—Palavea	

47. Madrid, 19 de septiembre de 1820: el ministro de la Gobernación a los directores generales de correos y caminos. Lgo. 6.289, 1.ª Sección, Archivo General de Correos.

B.—ARRENDADOS A PARTICULARES: 13

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn. y maravedís)
—Fonda de la Trinidad	Julián de Bartolomé y Angela M. ^a Prá	6 años	6.000
—Guadarrama	Anastasio García	3 años	98.135-22
—Navacerrada	Santiago Prada	3 años	31.320
—Fonda de S. Rafael	Cayetano Gipini	3 años	12.000
—Almarza	Romualdo Calvo	3 años	35.005
—San Cristóbal de la Vega	Engemo Calvo	3 años	6.493
—Cabezón	José Julián Lázaro	3 años	50.715
—Torquemada	Pedro de Bustos	3 años	50.470
—Puente de Castro-Gonzalo	Diego Pascual Morillo	3 años	57.500
—Villafranca del Bierzo	Pedro Gallardo	3 años	24.550
—Cerezal	Pedro Noyra	3 años	18.242
—Puente de Rábade	Miguel Casal	3 años	26.407-17
—Güteriz	Antonio Gómez y Antonio Carral	3 años	20.000
Total recaudación anual:			398.980-31

**C.—BARCAJES EXISTENTES EN ESTA RUTA: 3, todos ellos
arrendados a particulares.**

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn.)
—Boecillo	Gregorio Agudo	3 años	9.157-10
—Herrera	Laureano Torres	3 años	11.500
—San Pelayo	Santiago Andrade	3 años	17.200
Total recaudación anual:			37.857-10

Excluidos los portazgos administrados por el Estado, sobre cuya rentabilidad no se dispone de cuentas, la existencia de gravámenes

sobre el tráfico en la carrera general de Madrid-La Coruña, proporcionó a las arcas del Erario público unos ingresos anuales por valor de 436.838 reales y 7 maravedís, abonados por los arrendatarios de los mismos.

2. Carretera general de "La Mala" de Francia: (Madrid-Irún):

Hubo un total de 11 portazgos en esta ruta fundamental para las comunicaciones y transportes españoles. 6 fueron administrados por el Estado; la explotación de los 5 restantes se arrendó en pública licitación a los mejores postores. En el «ramal» o camino transversal que, en Burgos, arrancaba de esta carretera con dirección a Santander se crearon otros 6, todos ellos gestionados por cuenta estatal ⁴⁸.

A.—ADMINISTRADOS POR EL ESTADO: 6

Localización	Rentabilidad anual
--Fuencarral	Carecemos de noticias precisas para concretar esta cuestión.
--San Agustín	
--Buitrago	
--La Cabrera	
--Somosierra	
--Aranda de Duero	

B.—ARRENDADOS A PARTICULARES: 5

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn.)
--Lerma	Miguel Pablos	2 años	40.000
--Monasterio de Rodilla y Pancorbo	Baltasar Ortiz de Urbina y José de Sarralde	3 años	110.000
--Miranda de Ebro	Felipe Salazar	3 años	26.000
--Fuebla de Arganzón	Francisco Royo	3 años	27.000
Total recaudación anual:			203.000

48. F. LLANTELLAS: "Camino reales y canales de navegación y riego en España. Discurso que demuestra la dirección que convendría dar al Camino Real

C.—Camino Transversal de Burgos a Santander

Habida cuenta de la importancia de las actividades comerciales en este «ramal» y de las reparaciones continuas efectuadas a costa del Tesoro para mantenerlo en buen estado y facilitar la circulación, los 6 portazgos establecidos se mantuvieron en la esfera de competencias directas del ramo de caminos.

<u>Localización</u>	<u>Rentabilidad anual</u>
—Peña Castillo	Es imposible fijar la cuantía de la recaudación por falta de datos fidedignos al respecto.
—Bárcena de Pie de Concha	
—Entrambarmestas	
—Puente de Viesgo	
—Matamorosa	
—Canduela	

3. Carretera general "de Aragón" y "Cataluña": (Madrid-Zaragoza-Barcelona):

Existieron en esta gran arteria de comunicación 7 portazgos. El Estado mantuvo el criterio de sacarlos a pública subasta para cederlos en arrendamiento a oferentes de solvencia económica. Tan sólo se encargó de la administración de 2, considerados de interés crematístico por su emplazamiento.

A.—ADMINISTRADOS POR EL ESTADO: 2

<u>Localización</u>	<u>Rentabilidad anual</u>
—Venta del Espíritu Santo	Se ignora por falta de fuentes detalladas.
—Puente de Viveros	

de Francia en la provincia de Guipúzcoa y de la posibilidad de comunicar los dos mares, atravesando la misma provincia y el Reino de Navarra. Añadido con notas, que hacen ver la causa del suceso desgraciado y excesivo gasto de los Caminos y Canales en España, y con una particularidad del abandono del de Guadarrama', Madrid, 1815, p. 14-275.

B.—ARRENDADOS A PARTICULARES: 5

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn.)
—Guadalajara	Juan Díaz	3 años	38.300
—Torija	Pablo Sánchez	3 años	27.100
—Bruch	(pendiente de cerrar el trato)	—	—
—Gancho	(pendiente de la ce- lebración de la su- basta)	—	—
—Cantallops	Félix Fagés Catalá	3 años	26.748
Total recaudación anual:			92.148

4. *Carretera general de Madrid a Valencia:*

Se abrieron 15 portazgos en esta importante línea de transportes. Precisamente en función de la envergadura del tráfico comercial y de la creciente afluencia de viajeros a ella, el Estado optó por administrar la mayoría de estos gravámenes (11, en concreto) y sólo dejó los 4 restantes a la explotación por particulares.

A.—ADMINISTRADOS POR EL ESTADO: 11

Localización	Recaudación anual
—Vallecas	
—Villatobas	
—Corral de Almaguer	
—Pedernoso	
—Pedroñeras	No hay datos para fi- jarla con precisión.
—Minaya	
—La Roda	
—Albacete «...por los muchos problemas causados por insolvencia de los arrendatarios» ⁴⁹ .	
—Peñacárcel	
—Magente	
—Catarroja	

49. Madrid, 29 de noviembre de 1821: El Ministro de la Gobernación a la Dirección General de Correos y Caminos, Lgo. 68, Inv. 29, Dirección General del Tesoro, A. G. S.

B.—ARRENDADOS A PARTICULARES: 4

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn.)
—Posada del Villar	Pedro Mallo	4 años	5.840
—Almansa	Gabriel Pérez Laliga y José de Cantos	3 años	75.000
—Puerto de la Cadena	Manuel Bosque	3 años	86.000
—Barcos del Río Júcar	Lorenzo Hidalgo y consorte	2 años	50.000
Total recaudación anual:			216.840

5. *Carretera transversal de Valencia a la "raya de Francia" (ruta costera por Castellón, Tarragona y Barcelona)*

Se establecieron en esta carretera, muy transitada por las diligencia, «mensajerías», carreteros, arrieros y coches de alquiler, 11 portazgos. De ellos, 5 se administraron por cuenta estatal; los 6 restantes fueron arrendados a «...los postores que hicieron mejores pujas en las subastas y demostraron, con garantías personales y avales que presentaron, fuerte capacidad económica»⁵⁰.

A.—ADMINISTRADOS POR EL ESTADO: 5

Localización	Recaudación anual
—Benicasim	No podemos fijarla
—San Carlos de la Rápita	por falta de datos concretos y fidedignos.
—Barca de Amposta	
—Pont de Molins	
—La Magdalena	

B.—ARRENDADOS A PARTICULARES: 6

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn.)
—Almenara	Salvador Burgos	3 años	54.896-8
—Coll de Balaguer	Jaime Camarasa	3 años	6.945-15

50. Madrid, 15 de diciembre de 1821: La dirección general de correos y caminos al ministro de la Gobernación, Lgo. 6.253, 1.ª Sección, Archivo General de Correos.

—Serafina	Esteban Bonet y socios	3 años	52.000
—Puente de Gayá	Manuel García y Aguader	3 años	20.001
—Mclins de Rey	Agustín Nargenat y Juan Viñals	3 años	158.640
—Caldetas	Pedro Casellas	3 años	50.100
Total recaudación anual:			342.582-23

6. Carretera general de Andalucía (Madrid-Cádiz, por Córdoba y Sevilla)

En esta arteria fundamental para las comunicaciones y transportes con todo el área meridional de la península, existieron numerosos portazgos: 21, en concreto. Con el criterio habitual de reservarse para su explotación directa por funcionarios aquellos de mayor rentabilidad, el Estado asumió la administración de los 14 más productivos y cedió en arrendamiento los otros 7 establecidos ⁵¹.

A.—ADMINISTRADOS POR EL ESTADO: 14

<u>Localización</u>	<u>Recaudación anual</u>
—Vado de las Delicias	
—Valdemoro	
—Puente de Aranjuez	Imposible determi-
—La Guardia	narla con precisión
—Puerto Lápice	por falta de cuentas
—Venta de Quesada	detalladas.
—Sta. Cruz de Mudela	
—Santa Elena	
—Cruz del Campo	
—Jerez de la Frontera	
—Vitoria	
—Puente de S. Pedro	
—Puente de Zuazo	

51. *Itinerario del camino de Madrid a Sevilla, con la descripción de sus campos, ríos, puentes, ventas y paradas de postas; la de los pueblos y su vecindario, producciones, edificios notables, calidad de sus posadas, número de leguas que distan entre sí, con todo lo demás que puede interesar al viajero*. Anónimo, Madrid, 1823, p. 2-23.

B.—ARRENDADOS A PARTICULARES: 7

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn.)
—Bailén	Antonio Fernández	2 años	10.375
—Andújar	Rafael Navajas	3 años	40.000
—Carpio	Manuel Monserrate	3 años	25.010
—Córdoba	Bernardo Guzmán	3 años	105.420
—Ecija	Antonio González	3 años	38.437-17
—Carmona	Esteban Pérez	3 años	24.000
—Alcalá de Guadaira	Agustín Bono	3 años	10.000
Total recaudación anual:			253.242-17

7. Carretera general de Extremadura (Madrid-Lisboa, por Badajoz)

Dada la breve extensión kilométrica de esta línea de comunicación con el occidente peninsular y el vecino reino de Portugal, fueron sólo 4 los portazgos creados. Tan sólo 1 fue administrado por el Estado, los 3 restantes se cedieron a particulares en régimen de arrendamiento. Existieron, asimismo, arrendados en el «ramal» o carretera transversal que enlazó Sevilla y Badajoz.

A.—ADMINISTRADOS POR EL ESTADO: 1

Localización	Recaudación anual
—Venta de Alcorcón	Se ignora

B.—ARRENDADOS A PARTICULARES: 3

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn.)
—Puente de Alberche	Martín Villarreal	3 años	55.100
—Barca de Almaraz	Juan Vivas	3 años	66.000
—Mérida	Francisco Acosta	3 años	25.900
Total recaudación anual:			147.000

Carretera transversal o "ramal" de Badajoz a Sevilla

La situación de los dos portazgos arrendados fue la siguiente:

Localización	Identidad del asentista	Duración de la contrata	Precio anual (en reales de vn.)
—Monasterio	Ramón Mestre	3 años	24.000
—Santiponos	Ladislao Zamora	2 años	40.000
Total recaudación anual:			64.000

Excluído el producto de los gravámenes administrados por funcionarios estatales, los existentes en el área centro-occidental de España le reportaron al Tesoro unos beneficios netos anuales de 211.000 reales de vellón.

D.—GESTION DIRECTA POR EL ESTADO, DURANTE LA «DECADA OMINOSA»

Concluída por la intervención de los «Cien Mil Hijos de San Luis» la breve fase constitucional del reinado de Fernando VII, se retornó a la reimplantación del absolutismo. Durante esta etapa, los apuros financieros de la Real Hacienda, agravados por la pérdida definitiva de las colonias españolas en América, provocaron en López Ballesteros la búsqueda afanosa de recursos para paliar el grave déficit presupuestario e intentar soluciones al angustioso problema del alarmante incremento de la Deuda Pública.

En el aspecto que ocupa nuestra atención, se acordó prolongar la existencia de los portazgos para utilizar sus productos en la financiación de la política caminera. Aunque la persistencia de estos gravámenes fue objeto de severas críticas que la consideraron un serio estorbo para el desarrollo de la circulación por el interior del reino, al encarecer la conducción de productos de primera necesidad, el Estado no quiso renunciar a una lucrativa fuente de ingresos; máxime en momentos en los cuales se previó que su caudal se engrosaría considerablemente con la puesta en marcha de nuevos sistemas de transporte personal y de mercancías: las diligencias y «mensajerías».

Las esferas oficiales encontraron argumentos para rebatir las reclamaciones y quejas contra los impuestos sobre el tráfico. F. X.

de Cabanes, por ejemplo, accionista de una de las empresas concesionarias de las diligencias y muy vinculado a la dirección general de caminos, expresó ...«uno de los medios de ocurrir al aumento de las comunicaciones interiores de la península, y de conservar los que ya en ella existan es el establecimiento de portazgos, muy justo, a pesar de lo que se dice acerca de su incomodidad, por cuanto a nadie corresponde con más motivo satisfacer esta útil contribución que a los viajeros y traficantes que hacen uso y disfrutan de los caminos. Por ahora está muy lejos esta Renta de poder ocurrir a los gastos que exige el sistema de comunicaciones interiores; pero vendrá tiempo en que concluídas las obras principales y aumentado el tráfico interior... sean tal vez suficientes los productos de los portazgos para satisfacer lo que importe de la construcción de caminos»⁵².

De todos modos, la consciencia de la impopularidad de los portazgos aconsejó al gobierno proceder con cautela. Mantuvo inalterable la cifra de los creados en las principales vías de comunicación del reino y se limitó a mudar el emplazamiento de algunos. Además, decidió que todos ellos serían administrados por cuenta estatal, como sistema más idóneo para obtener de su explotación los máximos rendimientos posibles. Lástima que la ausencia de datos fiables el respecto impida reconstruir la contabilidad de esta gestión. Por ello, hemos de limitarnos a elaborar la relación de las que funcionaron a lo largo del decenio y a reflejar su localización.

RELACION DE LOS PORTAZGOS EXISTENTES EN ESPAÑA, A FINALES DEL REINADO DE FERNANDO VII

Al concluir la estancia de «El Deseado» en el trono español, existían en el país un total de 108 portazgos, de los cuales sólo 98 pertenecían al Estado. Los otros diez restantes denominados «cadenas» eran gravámenes sobre el tráfico que percibían las autoridades locales en las provincias de Alava, Guipúzcoa y Vizcaya, como responsables de la conservación y mantenimiento en buen estado de los caminos trazados en sus respectivas jurisdicciones⁵³.

52. F. X. DE CABANES: "Guía general" .. o. c., Madrid, 1830, p. 102-103.

53. Para confeccionar esta relación hemos contrastado los datos proporcionados

Seguiremos el procedimiento ya utilizado de agruparlos, distinguiendo las vías de comunicación principales y secundarias donde se hallaron enclavados, y trataremos de consignar los cambios operados en la localización y número de los mismos.

1. *Carretera general de "Castilla y Galicia" (Madrid-La Coruña por La Bañeza)*

En el cuarto nord-occidental de la península hubo 22 portazgos, incluida la importante arteria caminera que unió Madrid con La Coruña y los «ramales» de segundo orden que arrancaron de la misma con dirección a los principales núcleos de población de esta gran parte del reino. Los detallamos a continuación: ⁵⁴

A.—INSTALADOS EN LA CARRETERA GENERAL MADRID-LA CORUÑA

Fueron 11 los portazgos localizados en los siguientes enclaves:

Puente de San Fernando
Guadarrama
Almarza
Puente de Castro Gonzalo
La Bañeza
Torre
Villafranca del Bierzo
Cerezal
Puente de Rábano
Güiteriz
Palavea

por: F. DE CABANES: *Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España, con un mapa itinerario de la Península*, Madrid, 1830, p. 103-107, con los aportados por: "Manual de diligencias para el año de 1831", Madrid, 1830, p. 7-61, y por el "Rotheiro de Hispanha, geographico, histórico, e estatístico Com estampas", Lisboa, 2 Vols., 1835, 1837, Vol. 1, p. 28-236.

Debemos precisar al respecto que al sumar los portazgos existentes en las diferentes carreteras y ramales la cifra total asciende a 109; pero hay que tener en cuenta que el de Molins de Rey se consigna en dos ocasiones: una, en la ruta de Madrid a Barcelona por Zaragoza, y otra en la de Madrid-Valencia por Albacete. Por esta razón, hablamos de 108 en el texto.

54. La cifra de portazgos se incrementó ligeramente con respecto a la existente durante la fase constitucional del reinado fernandino.

De 21 gravámenes (incluidos los barcajes) se pasó a 22. Desaparecieron los establecidos en Fonda de la Trinidad, Fonda de San Rafael, Puente de Rábade y Venta del Cerezo, existentes durante el Trienio Liberal, los tres primeros cedidos en arrendamiento y el último administrado por el Estado. En su lugar, se abrieron otros en Puente de San Fernando, Torre, Puerto de Pajares, Gijón y Paredes

B.—INSTALADOS EN EL «RAMAL» QUE PARTIENDO DE SAN ILDEFONSO LLEGABA HASTA SEGOVIA: 1 sólo portazgo, en Navacerrada.

C.—INSTALADO EN EL «RAMAL» QUE SURGIA EN VALLADOLID Y CONCLUÍA EN BURGOS PARA CONECTAR LA CARRETERA GENERAL DE GALICIA CON LA DE MADRID-IRUN: 3 portazgos, situados en las localidades de:

Cabezón
Torquemada
Buniel

D.—INSTALADOS EN EL «RAMAL» QUE, ASIMISMO, NACIA DE VALLADOLID PARA TERMINAR EN OLMEDO: 3 portazgos, situados en las localidades siguientes:

San Cristóbal de la Vega
Puente de Boecillo
Barca de Herrera, sobre el río Duero

E.—INSTALADOS EN EL «RAMAL» QUE TAMBIEN COMENZABA EN VALLADOLID PARA, POR LEON, PROLONGARSE HASTA OVIEDO Y GIJON: 2 únicos portazgos, situados en:

El Puerto de Pajares
Gijón

F.—INSTALADOS EN LA CARRETERA TRANSVERSAL O «RAMAL» QUE, DESDE SANTIAGO, IBA EN BUSCA DE LA CARRETERA GENERAL MADRID-LA CORUÑA Y FINALIZABA EN TUY: 1 sólo portazgo situado en Paredes.

G.—HUBO, POR ULTIMO, OTRO PORTAZGO ESTABLECIDO EN LA BARCA DE SAN PELAYO, sobre el río Esla, en las proximidades de Castrotorafe, pueblo inmediato a Zamora.

2. Carretera general de "La Mala" de Francia (Madrid-Irún)

En esta gran arteria que permitía conectar la capital del reino con el norte (Burgos, Provincias Vascongadas, provincia de Santander), existieron un total de 28 portazgos. De ellos, 18 pertenecieron al

Estado; los otros 10 por su carácter de «cadenas» fueron explotados por la administración local del País Vasco. Indicaremos, a continuación, su localización y categoría: ⁵⁵

A.—INSTALADOS EN LA CARRETERA GENERAL MADRID-IRUN:⁵⁶

<u>PORTAZGOS: 11</u>	<u>CADENAS: 10</u>
Fuencarral	Armiñán
San Agustín	Aríñez
Buitrago (intervención del anterior)	Betoño
La Cabrera (intervención del anterior)	Yunrieta
Somosierra	Salinas
Aranda	Vergara
Lerma	Villafranca
Monasterio de Rodilla	Urnieta
Pancorbo	Tolosa
Miranda de Ebro	Oyarzum
Puebla de Arganzón	

**A.—INSTALADOS en la CARRETERA GENERAL MADRID-IRUN: ⁵⁶
QUE PARTIA DE LA ANTERIOR, DESDE BURGOS, CON DIRECCION A REINOSA: hubo 7 portazgos, en las siguientes localidades: ⁵⁷**

Bárcena de Pie de Concha
 Puente de Viesgo
 Matamorosa
 Peñacastillo
 Canduela
 Becenilejo
 Entrambas Mestas

55. Excluidas las “cadenas” del País Vasco, donde a las indicadas en la relación se añadieron temporalmente algunas otras de menor entidad, el número de portazgos existentes en esta zona pasó de 17, en 1821, a 18 en 1833. En esa última fecha, funcionó uno nuevo, creado en Becenilejo.

56. A. GUTIERREZ GONZALEZ: *Manual de diligencias, Carreras de Madrid a Bayona*, Madrid, 1842, p. 4-60.

57. “Memoria sobre el origen del camino de Burgos a Bercedo, mandada construir por Real Decreto de 20 de julio de 1828, Medios empleados al efecto y resultados que han producido, con un Apéndice en que se insertan documentos relativos al objeto”, Madrid, 1832, La Real Junta Directiva del camino al rey, p. 6-84. Resalta la importancia de la carretera para las comunicaciones con la franja cantábrica (Santander y Bilbao), detalla las obras realizadas entre 1828 y 1831, así como el sistema de financiación, incluidos los aranceles establecidos en los portazgos.

3. *Carretera general de "Aragón" y "Cataluña" (Madrid-Barcelona, por Zaragoza)*

En el cuarto nord-oriental de la península funcionaron 11 portazgos, establecidos tanto en esta gran vía de comunicación como en la ruta secundaria que desde Barcelona se prolongaba hacia el norte, para adentrarse en Francia, hasta Perpiñán⁵⁸.

A.—INSTALADOS EN LA CARRETERA GENERAL MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA:

Hubo 7, aunque existía el decidido propósito gubernativo de incrementar esta cifra, una vez que se concluyesen las obras de reparación que, por entonces, se estaban llevando a cabo en el tramo intermedio de la misma (entre Zaragoza y Lérida). Estuvieron situados en los siguientes puntos:

Venta del Espíritu Santo
Puente de Viveros (intervención del anterior)
Guadalajara
Torija
Gancho, en las proximidades de Igualada
Molins de Rey

B.—INSTALADOS EN EL «RAMAL» DE BARCELONA-LA JUNQUERA-PERPIÑAN:

Los 4 portazgos existentes quedaron enclavados en:

Caldetas
Surt de la Palla
Pont de Molins
Puente del Río

4. *Carretera general de Madrid a Valencia, por Albacete:*

Se establecieron un total de 29 portazgos, tanto en esta gran arteria de transporte como en las líneas transversales de comunicación que de ella arrancaron.

58. En esta zona se mantuvieron los ya establecidos en los mismos lugares. excepción hecha del de Cantallops, que fue trasladado a Molins de Rey. A ellos se añadieron cuatro más, abiertos en el ramal de Barcelona a Perpiñán.

A.—INSTALADOS EN LA CARRETERA PRINCIPAL MADRID-VALENCIA: Funcionaron 14, situados en los siguientes núcleos de población: ⁵⁹

Vado de Delicias
Valdemoro (intervención del anterior)
Villatobas (intervención del siguiente)
Corral de Almaguer
Pedernoso
Pedroñeras (intervención del anterior)
Minaya
La Roda (intervención del anterior)
Albacete
Peña Cárcel (intervención del anterior)
Almansa
Barca del Júcar
Catarroja
Casas de Bárcena o Tabernes Blanques

B.—INSTALADOS EN LA CARRETERA TRANSVERSAL DE VALENCIA A BARCELONA (RUTA COSTERA POR CASTELLON Y TARRAGONA): 10 portazgos emplazados en:

Almenara
Benicasim
Magdalena
Rápita
Barca de Amposta
Coll de Balaguer
Venta de la Serafina
Cantallops
Puente de Gayá
Molins del Rey

C.—INSTALADOS EN EL «RAMAL» QUE, EN TARANCON, SURGIA DE LA CARRETERA GENERAL MADRID-VALENCIA PARA LLEGAR HASTA CUENCA: hubo 3 portazgos, situados en:

Vallecas
Morcajada
Albaladejico

59. En esta ruta se sustituyó el que, durante el Trienio Liberal, funcionó en Vallecas por otro enclavado en Vado de Delicias; se anularon los de Magente, Posada del Villar y Puerto de la Cadena; y se crearon, en cambio, los de Valdemoro y Casas de Bárcena. Con todos estos retoques la cifra de portazgos descendió ligeramente, al pasar de 15 a 14.

D.—INSTALADOS EN EL «RAMAL» QUE ENLAZABA LAS CIUDADES PROXIMAS DE MURCIA Y CARTAGENA: 2, en las localidades de:

Puerto de la Cadena
Espinardo

5. *Carretera general de Andalucía (Madrid-Cádiz, por Córdoba y Sevilla):*

Se establecieron un total de 19 portazgos; de ellos, 15 funcionaron en esta gran línea de comunicación, y los 4 restantes en la secundaria que arrancaba de ésta en Sevilla para prolongarse hasta Badajoz ⁶⁰.

A.—INSTALADOS EN LA CARRETERA GENERAL MADRID-CADIZ:

Hubo 15, abiertos en las siguientes localidades: ⁶¹

La Guardia
Puerto Lápice
Venta de la Quesada (intervención de la anterior)
Santa Cruz de Mudela
Santa Elena
Bailén
Andújar
El Carpio
Córdoba
Ecija
Carmona
Cruz del Campo
La Victoria
Puente del Zuazo
Puente de San Pedro

B.—INSTALADOS EN EL «RAMAL» DE SEVILLA A BADAJOZ: se crearon 4 portazgos, ubicados en: ⁶²

60. A. GUTIERREZ GONZALEZ: "Manual de diligencias, Carreras de Madrid a Sevilla y Cádiz", Madrid, 1842, p. 7-52.

61. En esta carretera el Estado disminuyó la cifra de gravámenes impuestos sobre el tráfico. De los 21 existentes en la etapa del Trienio Liberal persistieron 15. Se anularon los de Vado de Delicias, Valdemoro y Puente de Aranjuez, Jerez de la Frontera, Alcalá de Guadaíra y Ecija.

62. En cambio, en el ramal de Sevilla a Badajoz, se suprimieron los dos anteriormente en funcionamiento, ubicados en Monasterio y Santiponce, para crear en su lugar los cuatro nuevos, reseñados en la relación.

Ventas de Alcorcón
Puente de Alberche
Barca de Almaraz
Mérida

6. *Carretera general de Extremadura (Madrid-Lisboa, por Badajoz):*

Habida cuenta del lamentable estado de conservación de la calzada se emprendieron en esta importante ruta obras de reparación y de ampliación de algunos tramos. Por ello, mientras duraron las obras se suspendió el funcionamiento de los portazgos en la misma ⁶³.

III. LA UNIFICACION DE LAS TARIFAS

1. *La situación en el siglo XVIII: El caso concreto del arancel del Puerto de Guadarrama.*

Las tarifas arancelarias en el siglo XVIII están regidas por la arbitrariedad. Ninguna reglamentación regulaba, a priori, estos gravámenes, ni la distancia entre uno y otro portazgo, ni el deterioro sobre el firme que el peso o las condiciones del transporte pudieran producir. Una apreciación solamente parece introducir algún tipo de orden en este maremagnum. Existían portazgos que gravaban los medios de transporte y otros que recaían sobre los productos, aunque los impuestos en ningún caso fueran uniformes ⁶⁴.

Sin embargo, como la legislación que hemos analizado demuestra, el Estado buscó un control de las tarifas que revertían en el erario real, estableciendo unas tasas fijas, que aún en el caso de arrendamiento no podían variarse. Se intentó anular, también, la posibilidad de abusos, frecuentes en las vías de comunicación explotadas por particulares ⁶⁵ al recomendar insistentemente las autoridades locales la vigilancia de cualquier posible desviación en este sentido.

Tampoco los impuestos estatales estaban regidos por ninguna normativa reguladora de su cuantía. La regla es la imposición de aranceles particulares para cada caso concreto que tendían, cuando

⁶³. Desaparecieron temporalmente los cuatro portazgos instalados en los años 1821-1823 en esta carretera general.

⁶⁴. S. SANTOS MADRAZO, art. cit., p. 48-49.

⁶⁵. *Ibidem*, p. 49.

las obras realizadas en un camino lo justificasen, a una elevación de las tasas anteriores a las mismas.

La explotación de los derechos de paso del Puerto de Guadarrama, en los años posteriores a su apertura, tipifica algunas de las líneas generales, y de las dificultades también, de la política de organización de los impuestos sobre el tráfico planteada en las décadas siguientes. Consideramos, por ello, de interés exponer su problemática ⁶⁶.

Como hemos señalado, la Casa del Infantado cobraba «desde tiempos inmemoriales» derechos de tránsito en Guadarrama, no sólo en el camino principal, sino en las veredas aledañas. En este caso, el impuesto recaía directamente sobre los medios de transporte y sobre el ganado, pero el enclave del puerto, decisivo para el abastecimiento de trigo y harina del Norte a Madrid ⁶⁷, hacía que el arancel fuera selectivo con estos dos productos. Por lo demás, establecía las siguientes tarifas:

—Por cualquier género que no fuese trigo o harina	
Carga mayor	12 maravedís de vellón
Carga menor	6 maravedís de vellón
—Por el trigo o la harina	
Carga mayor	2 maravedís de vellón
Carga menor	1 maravedí de vellón
—Por una carreta cargada de cualquier tipo de productos	48 maravedís de vellón
—Por cada mulo, lechón o borrico	12 maravedís
—Por cada carnero	8 maravedís
—Por cada caballo, yegua o garañón	48 maravedís
—Por cada rebaño	1 ducado o una res

68.

66. La apertura del puerto de Guadarrama, en 1749-50, fue una obra significativa en la política caminera española del siglo XVIII; una de las realizaciones de esa primera etapa que hemos calificado de preparatoria. R. M. GONZÁLEZ, *Tesina de licenciatura citada*.

67. Sobre los problemas de abastecimiento de Madrid en el siglo XVIII, véase: V. PALACIO ATARD: "Problemas de abastecimiento a Madrid a finales del siglo XVIII". En "Villes de Europe"; *Annales de la Faculté de Lettres et Sciences Humaines de Nice*, n.º 9 y 10 (1969), p. 279-288, y del mismo autor "Algo más sobre el abastecimiento de Madrid en el siglo XVIII" en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, VI, (1970), p. 253-275.

68. El arancel especificaba una serie de cargas. Deducimos que los productos explicitados eran los de tránsito más frecuente.

Eran los siguientes, además del trigo y la harina: legumbres, hortalizas, frutas.

El tránsito de viajeros era extremadamente dificultoso en la antigua carretera. Estos se veían obligados a abandonar sus vehículos que pasaban arrastrados por animales de tiro, y a realizar el camino a caballo. Una calesa sin zaga necesitaba un par de bueyes, cuyo alquiler más bajo era de 14 reales; cada caballo para los pasajeros suponía, al menos, 10 reales. Si la calesa pasaba vacía el gasto total era de 24 reales. Si iba cargada ascendía a 35. Un coche sin zaga necesitaba para su arrastre cuatro bueyes; sumado su alquiler al de los caballos para los viajeros, el peso venía a suponer 46 reales, que ascendían a 59 si llevaba zaga ⁶⁹.

Cuando la Corona se apropió de los derechos de tránsito de la nueva carretera, se estableció otro arancel, cuya justificación, aparte de la consideración de este impuesto como un derecho estatal para asegurar el tráfico, estaba en la comodidad y economía que se había logrado para mercancías y viajeros. Estos harían el camino, ahora, en coche o calesa con lo que además de la inseguridad, se eliminaba el alquiler de bueyes y caballos. Por otro lado, el antiguo paso era frecuentemente impracticable en el invierno, sobre todo en época de nieve, y los transeuntes debían permanecer en los mesones de Guadarrama y en la miserable venta de Gudillos, con la pérdida de tiempo y gastos consiguientes.

Por lo que respecta al transporte de mercancías, los carreteros, según estimaciones del ingeniero Nangle, que había sido director de las obras, podían acarrear con dos bueyes la misma carga que antes con cuatro. El viaje se había reducido de cinco horas a dos ⁷⁰.

El nuevo arancel mantuvo una ordenación similar al anterior, es decir, gravó los medios de transporte y no las mercancías. Los precios estipulados fueron los siguientes:

—Por caballería mayor cargada de cualquier producto que no fuese trigo o harina 24 maravedís de vellón

cereales, aceite, vino, pescados, aves de corral, dulces, especias, maderas de todo tipo, materiales de construcción y plata para labrar.

"Copia del antiguo arancel". En Madrid, 16 de diciembre de 1749. Proyecto en el que se explica el modo de conservar la nueva carretera del Puerto de Guadarrama. En Igo, 3,520, Guerra Moderna, A. G. S.

⁶⁹. Ibidem.

⁷⁰. Madrid, 16 de diciembre de 1749. Proyecto en el que se explica el modo de conservar la nueva carretera del Puerto de Guadarrama, doc. cit.

—Por caballería mayor cargada de trigo o harina o de vacío	12 maravedís de vellón
—Por caballería menor cargada de cualquier producto que no fuese trigo o harina	12 maravedís de vellón
—Por caballería menor cargada de trigo o harina, o de vacío	6 maravedís de vellón
—Por cada carreta cargada de cualquier producto que no fuese harina o trigo	4 reales de vellón
—Por cada carreta cargada de trigo o harina, o de vacío	2 reales de vellón
—Por cada caballo, lechón o mulo de venta	24 maravedís de vellón
—Cada borrico	20 maravedís de vellón
—Cada rebaño que se dirija a Extremadura	22 maravedís de vellón
—Cada caballería mayor de tiro	2 reales de vellón
—Cada calesa o carruaje de dos ruedas con pasajeros o cargado	8 reales de vellón
De vacío	4 reales de vellón
—Cada calesa o carruaje de cuatro ruedas con pasajeros o cargado	16 reales de vellón
De vacío	8 reales de vellón

71

Este arancel había subido el 100% el gravamen de paso de mercancías y, aunque seguía manteniendo impuestos selectivos para el trigo y la harina, el recargo con respecto al antiguo era aún mayor en este caso. Algo similar sucedía con los animales, exceptuando los rebaños que se dirigían a Extremadura. El tráfico de viajeros se había abaratado de forma considerable.

En principio, pues, parece existir una intención de reservar la carretera a los coches, de no encarecer excesivamente el trigo que llegaba a Madrid y de desviar el resto del transporte por las veredas aledañas de Fuenfría, Colmenarejo y Navacerrada, en orden a evitar el desgaste del firme del camino.

Desde enero de 1750 hasta noviembre del mismo año, el portazgo se cobró por cuenta de la Hacienda Real, aunque desde los primeros meses se estudiaron las condiciones para un posible arrenda-

71. Ibidem.

miento. En aquél período, los rendimientos ascendieron a 35.829 reales de vellón y 29 de maravedís ⁷².

Las propuestas de asiento, y los intentos de rectificación de las tasas, por parte de los posibles arrendadores, surgieron casi de inmediato. Cabe destacar tres aspectos en los que todos ellos eran coincidentes. Los derechos de portazgo que se habían establecido se consideraban excesivos si quería incrementarse el comercio entre las dos Castillas y, en particular, mantener los precios para el trigo que circulaba de Castilla la Vieja a Castilla la Nueva. Se pedía, además, que pagasen todos los viajeros sin valerse de privilegios, aunque los informes hacían excepción para la milicia que llevase caballería o calesa, cuyas condiciones de privilegio en la política impositiva de la época no se modificaron, a nivel legislativo, como hemos visto, hasta el reinado de Carlos IV.

En fin, el cobro del arancel no debía ser fácil. Los postores al arrendamiento insistían en que se les asignase una pequeña tropa para este fin, y en que se castigase a los que transitasen el puerto sin pagar ⁷³.

El precio del trigo que en principio parece preocupar sobre el resto de los problemas, tanto a la administración como a los posibles arrendatarios, planteó dos posibilidades iniciales de modificación del arancel: bajar el portazgo o bonificar a la Cabaña Real.

Se optó, en principio, por la última, y en marzo de 1750, la Cabaña Real de Carreteros del Reino fue eximida del pago del impuesto ⁷⁴. La selectividad evidente de esta medida para los transportis-

72. De ellos se descontaron ya los gastos de obras de última hora. El beneficio final fue de 13.942 reales y 32 maravedis de vellón.

Madrid, 24 de noviembre de 1750. Copia de la cobranza de los derechos de portazgos de la nueva carretera del Puerto de Guadarrama desde primero de enero de 1750 hasta el 11 de noviembre de 1750. Lgo. 3.520. Guerra Moderna, A. G. S.

73. Madrid, 21 de febrero de 1750. Alberto Cantarell y Antonio Niño. Lgc 3.520. Guerra Moderna, A. G. S.

Madrid, 21 de febrero de 1750. José Manuel y Juan Novos. Leg. 3.520. Guerra Moderna, A. G. S.

Guadarrama, 20 de febrero de 1750. Informe de Mateo Martín Belmonte. Leg. 3.520. Guerra Moderna, A. G. S.

74. Buen Retiro, 18 de marzo de 1750. Orden del rey firmada por el Marqués de la Ensenada. Lgo. 3.520. Guerra Moderna, A. G. S.

La Cabaña Real de Carreteros del reino gozaba de múltiples privilegios en el transporte. Véase sobre el tema: J. TUDELA: "La Cabaña Real de Carreteros" en *Homenaje a Ramón Carande*, Madrid, 1963, tomo I, p. 347-394, así como A. GIL CRESPO: "La Mesta de Carreteros del Reino".

tas, fue paliada en julio de ese mismo año con un cambio de todas las tarifas. En adelante pagarían:

—Cada caballería mayor cargada de cualquier producto que no fuese trigo, harina, vino o aceite	12 maravedís
—Cada caballería mayor de vacío	4 maravedís
—Cada caballería menor cargada de cualquier producto que no fuese trigo, harina, vino o aceite	6 maravedís
—Cada caballería menor de vacío	2 maravedís
—Cada carreta tirada por bueyes cargada de cualquier producto que no fuese trigo, harina, vino o aceite	2 reales de vellón
—Cada carreta vacía	17 maravedís
—Cada cabeza de ganado mayor	4 reales de vellón
—Cada cabeza de ganado menor	1 real de vellón
—Cada calesa o carruaje de cuatro ruedas cargado	12 reales de vellón
—Cada calesa o carruaje de dos ruedas cargado	8 reales de vellón
—Cada calesa o carruaje de vacío	4 reales de vellón

75.

La nueva modificación acercó el arancel al primitivo en lo referente al transporte de productos, con la salvedad de la exención de cualquier gravamen para el trigo, la harina, el aceite y el vino. El tráfico de personas tenía unos costos similares a los fijados en 1.749. El de ganado se había encarecido notablemente. La intención de desviarlo hacia los caminos aledaños aparece ahora claramente perfilada ⁷⁶.

Esta ordenación, que sería válida para cinco años, primó, pues, el transporte de viajeros y favoreció el de mercancías, en especial el de abastecimiento básico a Madrid.

Desde noviembre de 1750, la explotación del puerto se realizó mediante arriendo del derecho de portazgo a D. Felipe Miguel Mole-ro, por un período de cinco años y un precio de 33.000 reales de vellón anuales. El contrato de arriendo fijaba una serie de condiciones, redactadas por D. Francisco Nangle, destinadas a la perfecta

75. Madrid, 20 de julio de 1750. Condiciones bajo las cuales se procederá por parte de S. M. a la adjudicación del asiento de los derechos de portazgo en el paso del camino Real abierto en el Puerto de Guadarrama. Lgo. 3.520. Guerra Moderna. A. G. S.

76. Esta es una intención explícita en la documentación. Madrid, 23 de octubre de 1755. Escritura de asiento para el arrendamiento del derecho de portazgo.... doc cit.

conservación de la carretera. Los costes de las reparaciones serían, todos ellos, por cuenta del arrendatario. Este pagaría, como garantía del cumplimiento de estas cláusulas 4.000 ducados.

El impuesto era fijo y el asentista no tenía ninguna posibilidad de cambiarlo. Los contribuyentes podían, por su parte exigir que se les mostrase el arancel o una copia del mismo; pero, en caso de resistencia, el arrendatario debía dar cuenta a los justicias de los pueblos correspondientes, que exigirían al transeunte cuatro tantos más del importe real del transporte. En última instancia, la Corona entendería en estos casos; además del castigo pertinente, se exigirían entonces seis tantos más de lo estipulado en el arancel ⁷⁷.

Una vez concluido este contrato, que no revistió problemas para el cobro del impuesto, el Gobernador del Consejo encargó la revisión de la carretera al ingeniero Baltasar Ricard; según su informe, se encontraba en buen estado y por ello se procedió de inmediato a un nuevo arriendo ⁷⁸.

Se adjudicó, en esta ocasión, a Juan de Andrade por 35.000 reales de vellón anuales, además del pago de un año por adelantado como fianza del cumplimiento de las condiciones de conservación del camino. El impuesto volvió a variar en este momento en lo referido al trigo, la harina, el vino y el aceite. Los carruajes o acémilas cargados con estos productos, volvían a pagar, aunque solamente los 17, 4 ó 5 maravedís, que pagaban respectivamente los medios de transporte que iban de vacío. La cebada engrosaba ahora este grupo ⁷⁹.

En este segundo arrendamiento surgió un grave conflicto, en el que intervino el Consejo de Castilla, por la exención a que se acogían los militares. En enero de 1756, se entabló un auténtico pleito entre el militar Bernardo Eslava y Juan de Andrade, cuyo administrador había exigido el pago del portazgo a la tropa que acompañaba a Eslava ⁸⁰.

77. Madrid, 12 de noviembre de 1750. Juan López de Azcutra a D. Francisco Nangle. Lgo. 3.520. Guerra Moderna. A. G. S.

78. Madrid, 23 de octubre de 1755. Escritura de asiento para el arrendamiento del derecho de portazgo del puerto de Guadarrama. Lgo. 3.520. Guerra Moderna. A. G. S.

79. Ibidem.

80. Madrid, 10 de enero de 1756. Sebastián de Eslava al Obispo Gobernador del Consejo. Lgo. 3.520. Guerra Moderna. A. G. S.

El artículo 13 del arancel de Guadarrama eximía del impuesto a los militares que transitasen con destino oficial; se consideraba, en este caso, que la tropa no tenía tal destino, ya que Eslava viajaba con un permiso real particular de desplazamiento a la Corte. El Gobernador del Consejo falló el contencioso a favor del arrendatario y Eslava hubo de abonar portazgo por su equipaje y acompañamiento ⁸¹.

2. *La uniformación arancelaria: 1844*

Son perfectamente explicables los sucesivos y siempre frustrados intentos del Estado por lograr la regularización de la cuantía de los impuestos sobre el tráfico. Mientras éstos estuvieron regentados por nobles o ciudades que los poseyeron legalmente en virtud de antiquísimas concesiones regias —como hemos visto— el afán de obtener de su explotación los mayores beneficios posibles provocó multitud de abusos y una general desobediencia a la normativa oficial. Después, tras realizarse la incorporación de los portazgos a la nación, el doble sistema adoptado en su gestión abrió vía libre a la prolongación de fraudes. Los particulares que consiguieron la cesión en arrendamiento de alguno, obligados a pagar por ella una cantidad generalmente elevada y a disfrutarla por espacio de cortos períodos de tiempo, aprovecharon éste para lograr que su contrata les resultase rentable. De ahí, que exigiesen cantidades muy superiores a las fijadas por la Dirección General de Caminos, con el consiguiente malestar de transportistas y viajeros.

Sólo cuando el Estado logró desprenderse de su anterior y enojosa vinculación a los usufructuarios de los portazgos, al organizar la directa gestión del ramo por funcionarios, se consiguió definitiva y realmente la normalización y uniformación de la cuantía de sus tarifas. Ambos objetivos se hicieron realidad con el arancel aprobado a finales de 1843, destinado a entrar en vigor a partir del 1 de enero de 1844. Inicialmente pensado para servir de regulación tarifal en la carretera general de «La Mala» (Madrid-Irún), tras experimentar los resultados obtenidos de la recaudación en las vías de comunicación

81. Madrid, 25 de enero de 1756. El Obispo Gobernador del Consejo al Sr. Eslava. Lgo. 3.520. Guerra Moderna. A. G. S.

principales y secundarias que surcaban la provincia de Alava, se impuso con carácter general a todo el reino ⁸².

Esta disposición contempló todos los pormenores y rasgos característicos del tráfico, personal y de mercancías, por España. Tuvo presente las múltiples variedades y modalidades de los medios de transporte: carretería, arriería, diligencias, silla-correo, «viajes a la ligera», carruajes, y animales de alquiler, y previó todos los detalles de su circulación por las carreteras generales y transversales: clase de vehículo, tamaño de las ruedas, número de cuadrúpedos...

TARIFAS ESTIPULADAS PARA LOS CARRETEROS

Con respecto a las funciones desempeñadas por los carreteros, el Estado dispensó un trato de favor —como ya era norma desde el reinado de los Reyes Católicos— a los integrantes en la «Real Cabaña». Veán el detalle: ⁸³

Vehículo	N.º de ruedas	Tamaño de las mismas	Tiro (n.º animales)	Tarifa (en mrs.)
		+ 3 pulgadas de llanta	For cada caballería, mrs. suplementarios.	120
galera	4		idem	68
«carro de violín»	2	—	idem	68
carromato	2	—	2 bueyes o vacas	48
carro (*)	2	—	idem	48
carreta (*)	2	—		
carro de la «Cabaña Real»(—)	2	—	2 bueyes o mulas	32
carreta de la «Cabaña Real»(—)	2	—	idem	32

(*) Por cada animal de exceso enganchado al arrastre fue preciso pagar 16 maravedís más.

(—) Por cada cabeza de ganado que superase este tope mínimo fijado para los tiros, los «cosarios» y «trajinantes» tuvieron que pagar otros 16 maravedís suplementarios.

82. Madrid, 19 de marzo de 1845: "Arancei que desde el primero de enero de 1844 se observa en la recaudación de peajes de todas las cadenas y portazgos situados en las carreteras generales y transversales del reino". El director general de correos conde Javier de Quinto a los administradores principales de las provincias. En lgo. 5.946, 2.ª Sección, Archivo General de Correos. Una copia del mismo fue incluida en la "Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas", Madrid, 1856, apéndice II.

83. En previsión del deterioro que la circulación de los carros, por el carácter

Con todo, como puede apreciarse en esta relación las tasas a abonar en concepto de portazgos por los «transportistas profesionales» integrados en la Real Cabaña de Carreteros fueron mucho más reducidas que las vigentes para los restantes compañeros no asociados en esa gran y ancestral agrupación. Supusieron algo más del 25% del precio acordado para las galeras; poco menos del 50% del estipulado para los «carros de violín»; y, aproximadamente, el 75% del fijado para carros y carretas ⁸⁴.

TARIFAS A PAGAR POR LOS ARRIEROS

Respecto a las actividades de los arrieros, recueros o muleros, las tasas aprobadas por la Dirección General de Caminos fueron las siguientes:

—Por cada caballería, de silla o de carga, a condición de que ésta fuese mayor (es decir, caballo, yegua, macho o mula)	8 maravedís
—Por cada caballería, de silla o de carga, a condición de que ésta fuese menor (esto es, asno, burra o borrico)	4 maravedís
—Por cada cabeza de ganado que marchase «suelto» (sin insertarse en las largas recuas mulares), independientemente de su clase: vacuno, mular o caballar	4 maravedís
—Por cada cría de ese mismo ganado	2 maravedís

TARIFAS APROBADAS PARA LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PERSONAL

Además de tener en cuenta los dos sistemas de transporte expresados, que compaginaron la conducción de cartas y personas con la

sumamente primitivo y rudimentario de estos vehículos, provocaba en el firme de las calzadas, el arancel se mostró tajante. Especificó que todo carruaje cuyas ruedas tuviesen una llanta inferior a tres pulgadas tendría que pagar doble peaje. Más estricto fue aún respecto a los carrromatos que careciesen de llantas, a los que prohibió traficar por los caminos. ...“ni aún pagando doble portazgo .., según está ya prevenido en circular del 30 de diciembre del año de 1842”. Ibidem.

84. Válido con carácter general para todo el tráfico de mercancías y pasajeros realizado en carrromatos, el arancel eximió del abono de sus tarifas a ...“los carros empleados en la conducción de materiales de piedra o madera con destino a la reposición de los puentes y carreteras de la provincia, bien se ejecuten las obras por administración o por contratos particulares”..., a ...“los militares yendo de servicio”, a “los convoyes del ejército o municiones de guerra... salvo si las conducciones se hacen por contrata o a porte”; así como a “todos los carros, carruajes, caballerías y ganados que se ocupan para uso y servicio de la agricultura, montes y pastos”. Ibidem.

de mercancías, el arancel dedicó, asimismo, atención a los medios de locomoción para viajeros que, por aquellas fechas iniciales del reinado de Isabel II, se hallaban en pleno período de esplendor: diligencias, sillas-correo, vehículos de alquiler y viajes por la posta «a la ligera». Distinguiremos, a continuación, las tarifas estipuladas para estos diferentes servicios:

DILIGENCIAS

—Por cada una, provista de cuatro ruedas: 120 maravedís.

—Además, fue preciso abonar una cantidad suplementaria cuyo montante fue el producto de multiplicar el número de caballerías enganchadas al tiro por 24 maravedís, precio establecido para cada cabeza de ganado. Puesto que generalmente, en función de la cifra de pasajeros transportados, se utilizaron de cuatro a ocho animales, la cuota a pagar por ellos osciló entre 96 y 192 maravedís.

SILLAS-CORREO

La cuantía de los impuestos sobre el tráfico de estos rápidos vehículos fue idéntica a la entregada por las diligencias, por los dos conceptos: circulación del carruaje y composición del arrastre.

COCHES DE ALQUILER

La amplia gama de vehículos puestos a disposición del público para viajar por el sistema de alquiler (coches, furlones, carretelas, berlinas, birrotones, etc.) quedó sujeta al abono de los siguientes aranceles de portazgo:

—Por la utilización del carruaje, sin consideración de su clase, y de la modalidad de la circulación (por las carreras de posta, empleando los cuadrúpedos de las paradas, o por caminos secundarios, sin posibilidad de relevar los tiros): 102 maravedís.

—Por cada caballería enganchada para el arrastre: 20 maravedís.

VIAJES «A LA LIGERA» POR LAS CARRERAS DE POSTAS

La tarifa aprobada por el uso de cada caballo contratado con los maestros de postas para desplazarse a la grupa del mismo fue

de 24 maravedís. Esta cantidad la abonaron solamente los viajeros particulares porque los correos de gabinete y conductores generales y transversales de la correspondencia quedaron, desde la época de los Tassis, exceptuados del pago de cualquier tipo de gravámenes sobre el tráfico⁸⁵.

Válido, salvo las exenciones consignadas, para todos los súbditos del reino, el arancel trató de impedir que se produjesen fraudes y, a tal efecto, recogió la estricta normativa que reflejamos, textualmente, a continuación: «Notas. La persona que se negase a pagar el derecho de peaje señalado en este arancel puede ser detenida e incurrir en doble pago por primera vez, en triple por la segunda, procediéndose contra ella a la tercera por el Tribunal de Justicia, en lo que hubiere lugar. Se devenga el derecho de peaje siempre y cuantas veces se pase o atraviese la cadena, ya sea en larga o corta distancia. Y pagarán, además, el peaje los que maliciosamente se separan huyendo el paso y vuelvan a entrar más adelante en el camino con la intención de sustraerse a su pago. Lo pagan también los que habitan en los puntos donde están situados los peajes; cuantas veces pasen las cadenas sin que se les admita causa, excusa, ni pretexto alguno para dejar de satisfacer estos derechos»⁸⁶.

IV. CONCLUSIONES

La situación del Estado respecto a la cuestión de los portazgos es significativa y constituye una buena muestra de su actitud a nivel general. La tendencia a afianzar los resortes del poder, por encima de los particularismos, iniciada con vigor desde la época de Felipe V, se robusteció con sus sucesores —en especial, durante el reinado de Carlos III— y prosiguió a lo largo de la primera mi-

85. Al respecto, el arancel vigente desde el 1 de enero de 1844 especificó, recogiendo la secular trayectoria iniciada con la concesión a Raimundo, Simón y Mateo de Tassis del cargo de "Correo Mayor General" del reino... "Se exceptúan de pagar por ida y vuelta los correos de gabinete, sus carruajes y caballerías cuando viajan por el servicio público". Ibidem.

86. Integradas como apéndice en el arancel, estas "Notas" fueron enviadas en circular por la dirección general de correos a todos los administradores provinciales, el 23 de septiembre de 1845, con el ruego de que las tuviesen muy presentes para impedir la repetición de algunos abusos cometidos al respecto en algunas demarcaciones postales del reino. En Lgo. 5.848, 2.ª Sección, Archivo General de Correos.

tad del siglo XIX. La concepción de una ambiciosa política caminera, orientada a cubrir el solar peninsular con una red radial, reflejo, asimismo, del afán centralizador de los Borbones, hizo que los sucesivos gobiernos se plantearan la postura a adoptar con relación a los impuestos sobre el tráfico, cuyos orígenes se remontaban a concesiones regias de la época medieval. Al entenderlos como importante soporte de financiación de las reformas en las comunicaciones, la Corona exigió la reversión de derechos que estimaba de su propiedad. Con este planteamiento inicial la devolución de los mismos provocó las explicables resistencias de los afectados: nobles y clérigos, situados en la cúspide de la sociedad estamental, de un lado, y poderes locales, de otro.

Dichas resistencias entorpecieron los propósitos gubernativos e hicieron que una ordenación que revistió el doble carácter de medida política y económica tuviese una aplicación dificultosa. La nutrida y reiterativa legislación a que hemos hecho referencia demuestra, sin embargo, una intención decidida a este nivel. Pero, las estructuras profundas que en el terreno socio-económico conforman la imagen del Antiguo Régimen español limitaron el alcance de los resultados en la centuria ilustrada y frenaron, a nuestro modo de ver, una estatalización más amplia de los impuestos sobre el tráfico.

Aunque resulte, en cierto modo, extraño en el contexto general de la actuación de Fernando VII, atenta a primar la pervivencia del sistema social y político heredado, el monarca prosiguió la trayectoria marcada por sus predecesores y forcejeó para lograr la plena incorporación de los portazgos al Estado. A su iniciativa se debe, además, la puesta en marcha de la administración de estos impuestos por funcionarios, que será fundamental para la ordenación definitiva de los mismos, a comienzos del reinado de Isabel II.