

APERTURA Y CONSOLIDACIÓN DE LAS RUTAS COMERCIALES ENTRE ZARAGOZA Y EL REINO DE VALENCIA EN LOS SIGLOS XIII Y XIV

CONCEPCIÓN VILLANUEVA MORTE

MARIO LAFUENTE GÓMEZ

Universidad de Zaragoza

INTRODUCCIÓN*

El objetivo de este trabajo consiste en trazar una particular visión de la relación existente entre las infraestructuras de comunicación y el tráfico comercial generado por los reinos de Aragón y Valencia, y acercarse, en la medida de lo posible, a las condiciones en las que estos desplazamientos tuvieron lugar, teniendo en cuenta las diversas motivaciones que impulsaron a quienes emprendieron esta travesía durante los siglos bajomedievales.

Para ello hemos estructurado el texto en dos partes diferenciadas, pero a su vez interrelacionadas entre sí: una primera donde expondremos básicamente cuáles fueron las principales vías de acceso en función de los circuitos de intercambio que conectaron la ciudad de Zaragoza con el reino de Valencia y el estado en el que se encontraba dicha red caminera; y en la segunda nos centraremos en la regulación jurídica de ese tráfico comercial, atendiendo a la progresiva liberalización de cargas sobre el tránsito de mercancías (especialmente a través de la exención de *lezdas* y *peajes*), el control de la vía fluvial del Ebro y la organización y recaudación de las primeras *generalidades*.

El proceso de evolución que sigue la frontera entre Aragón y Valencia es cuando menos peculiar¹. En su desarrollo, por supuesto, interfiere el tema de la red viaria

* Este trabajo forma parte de la actividad científica desarrollada por el Grupo Consolidado CEMA (Universidad de Zaragoza), dirigido por J. Ángel Sesma Muñoz y financiado por el Gobierno de Aragón y el Fondo Social Europeo (cema.unizar.es); y el Proyecto de Investigación HAR2012-32931 (I+D+i, Ministerio de Economía y Competitividad), cuyo investigador principal es Carlos Laliena Corbera.

¹ Antonio UBIETO ARTETA, «La creación de la frontera entre Aragón-Valencia y el espíritu fronterizo» en *Homenaje a don José María Lacarra de Miguel en su jubilación del profesorado*.

medieval que unía ambos reinos, la cual comenzaba a estar bastante transitada ya durante aquella época, encontrándose en un estado de consolidación aceptable². Las diferentes arterias de comunicación local, regional y general eran suficientemente frecuentadas como para asegurar una mínima existencia de núcleos de población, que aunque relativamente escasos, empezaban a definir un perfil de vida económica y demográfica interesantes³. En efecto, la disposición de áreas de asentamiento anteriores junto a la aparición de nuevas villas y aldeas de repoblación que surgen desde el siglo XIII y postrimerías del XIV va conformando el diseño de una retícula caminera que unas veces aprovecha antiguas sendas de época romana e incluso anteriores, y otras las inventa y abre sobre el accidentado terreno⁴.

Estudios Medievales II, Zaragoza, 1977, pp. 95-114; FRANCISCO TORRES FAUS, «Los límites del término general de Teruel y la configuración de las fronteras del reino de Valencia», *Studium: revista de Humanidades*, 3 (1997), pp. 439-474; ENRIC GUINOT RODRÍGUEZ, *Els límits del regne. El procés de formació territorial del País Valencià medieval (1238-1500)*, Valencia, 1995, pp. 77-94, del capítulo 5 que titula «El conflicte de termes amb la Comunitat de Terol (1261-1271)»; y GERMÁN NAVARRO ESPINACH, «La evolución económica de la frontera meridional aragonesa durante los siglos XII-XV» en *La historia peninsular en los espacios de frontera: las «Extremaduras históricas» y la «Transierra» (siglos XI-XV)*, Madrid, 2012, pp. 227- 251.

² El tema de los ejes de comunicación regionales ha sido ampliamente tratado para el reino de Aragón por MARÍA TERESA IRANZO MUÑOY y CARLOS LALIENA CORBERA, «Comunicaciones y vías de comunicación en el Bajo Aragón en la Edad Media», *Teruel*, 71 (1984), pp. 29-45; MARÍA TERESA IRANZO, «Los sistemas de comunicación en Aragón en la Edad Media. Una revisión», *Anuario de Estudios Medievales*, 23 (1993), pp. 89-110; y MARÍA ÁNGELES MAGALLÓN BOTAYA (coord.), *Caminos y comunicaciones en Aragón*, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 1999. Y para el reino de Valencia por ROSA MUÑOZ POMER, «Las vías de comunicación valenciana en los fueros hasta 1510» en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Tomo I, Madrid, 1996, pp. 109-128; CARMEN SANCHÍS DEUSA y JUAN PIQUERAS HABA, «Los caminos valencianos y su evolución histórica», *Caminos*, II, 27 (1994), pp. 38-61; LUIS ARCINIEGA GARCÍA, *El saber encaminado. Caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna*, Generalitat Valenciana, Valencia, 2009; y particularmente sobre la comarca del Alto Palancia, RAMÓN JÁRREGA DOMÍNGUEZ, «Las vías de comunicación de época romana en el Alto Palancia (I y II Parte)», *Boletín del Instituto de Cultura del Alto Palancia*, 3 y 4 (1996 y 1997), pp. 21-38 y 19-32.

³ El 18 de marzo de 1239, Jaime I confirma a la villa de Teruel sus términos generales para aprovechamiento comunal de los vecinos y le otorga permiso para crear nuevas poblaciones en el camino de Valencia. Recogido en MARÍA DESAMPARADOS CABANES PECOURT, *Documentos de Jaime I relacionados con Aragón*, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 2009, doc. 43, pp. 71-73.

⁴ MARÍA DEL CARMEN BARCELÓ TORRES, CONCEPCIÓN DOMINGO PÉREZ y MARÍA JESÚS TEIXIDOR DE OTTO, «El papel de las ciudades en la configuración del reino de Valencia», *Saitabi*, 34 (1984), pp. 231-247, en especial 237.

La influencia que ejerce el medio físico a la hora de programar y orientar esta red caminera es innegable. Si observamos detenidamente los grandes ejes viarios, comprobaremos que durante siglos raramente se van a modificar sustancialmente, ya que según los conocimientos tecnológicos, los condicionamientos geográficos del relieve pesarán a la hora de estructurar el trazado rutero⁵.

Partiendo del sistema de comunicaciones musulmán, los historiadores actuales que tratan el período islámico todavía discrepan sobre si los pobladores de al-Andalus continuaron utilizando los viejos caminos heredados de los romanos⁶ o si, por el contrario, van a establecer unos trayectos totalmente nuevos. Independientemente de una u otra opción, la principal fuente de información continúa siendo a día de hoy la relación geográfica escrita por Muhammad Al-Idrisi en el siglo XII, el cual nos da cuenta de itinerarios, puertos, producción y comercio⁷. Según este geógrafo árabe que demuestra conocer personalmente el terreno que describe, sobre todo en lo que corresponde a caminos, el territorio valenciano debía estar surcado de norte a sur por una ruta o camino principal que unía Tortosa con Sagunto, Valencia, Elche, Murcia y Cartagena, es decir, los mismos puntos de referencia más importantes del itinerario romano, si bien en determinados trozos no se sigue la Vía Augusta sino caminos alternativos en función de los intereses del viajero. No cabe duda de la importancia de Valencia, ya que hace aquí un alto en su relato, tomándola como punto de referencia clave e informando de las distancias que hay entre ésta y una serie de ciudades como Zaragoza, Alcira, Cullera y Denia. Concretamente, el camino a Zaragoza nos dice que iba por Alpuente, Hisn-ar-Rayahin (castillo de Rayahin) y Cutanda. Eso comporta entre Valencia y Teruel un recorrido muy quebradizo siguiendo el valle del Turia, y distinto del más cómodo y tradicional por Murviedro y el valle del Palancia, ruta que no había estado suprimida y que va a ser seguida, por ejemplo, por la hueste del Cid, que va a someter Jérica y Sagunto en su camino hacia Valencia⁸.

⁵ Máximo DIAGO HERNANDO y Miguel Ángel LADERO QUESADA, «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII», *En la España Medieval*, 32 (2009), pp. 347-382.

⁶ Natalia ESPINOSA CRIADO, *Circulación e información en las vías romanas del Nordeste hispánico. Estudio de las estaciones viarias a lo largo de la vía Augusta*, tesis doctoral inédita, Universidad de Zaragoza, Departamento de Ciencias de la Antigüedad, 2013.

⁷ AL-IDRISI, *Geografía de España*, Anubar, Valencia, 1974; y del mismo *Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII según «Uns al-Mubay wa-Rawd al-Furay» (solaz de corazones y prados de contemplación)*. Estudio, edición, traducción y anotaciones de Jassin Abid MIZAL, CSIC, Madrid, 1989.

⁸ José Luis CORRAL LAFUENTE, «Los caminos del Cid en Aragón» en *Caminos y comunicaciones en Aragón*, Zaragoza, 1999, pp. 113-119.

Conocemos además algunos otros itinerarios más puntuales, como el viaje de unos procuradores del concejo de la ciudad de Teruel que fueron a Zaragoza y Barcelona en 1366; o el que emprende en 1417 Alfonso el Joven, hijo de Alfonso de Aragón y Foix, duque de Gandía, quien marcha desde Tamarite de Litera hasta Gandía, pasando por el principado catalán⁹. También contamos con el testimonio del caballero Antonio de Lalaing, señor de Montigny, uno de los chambelanes que acompañó a Felipe el Hermoso en su viaje desde los Países Bajos hasta España; el cual realizó en nueve jornadas el trayecto entre Valencia-Zaragoza empleando ocho días (del lunes 10 al martes 18 de octubre de 1502)¹⁰. E incluso una fuente posterior, la del cosmógrafo portugués Juan Bautista Labaña (1555-1624), nos informa de caminos y sendas turolenses que, desde varios puntos del valle del Ebro, llegan a centros como Monreal, Montalbán, Calanda, Fórnoles, para ir a Teruel hacia Valencia o Sagunto, y hacia Cataluña por Valderrobres¹¹. Pero en todos ellos se van siguiendo, en mayor o menor medida, las viejas calzadas descritas por El Idrisi.

I. VÍAS DE ACCESO Y CIRCUITOS DE INTERCAMBIO DESDE EL SISTEMA IBÉRICO TUROLENSE AL MEDITERRÁNEO VALENCIANO

Desde el punto de vista de las comunicaciones, y dejando a un lado las múltiples cañadas y veredas que jalonan la divisoria del reino de Aragón con Valencia, las de tránsito de personas y mercancías de mayor relieve histórico han sido tres: la ruta del río Turia para bajar de Teruel y Albarracín a Valencia a través de Alpuente, Chelva y Liria; la ruta del Palancia y el Mijares para venir desde Zaragoza y Teruel atravesando Segorbe y Val de Uxó; y la ruta procedente de las llanuras del Bajo Aragón y Monzón para ir a Morella, que ponía en relación

⁹ Antonio GARGALLO MOYA y María José SÁNCHEZ USÓN, «Cuentas de un viaje en el siglo XIV: de Teruel a Zaragoza y Barcelona en 1366», *Teruel*, 71 (1984), pp. 47-136; y María Desamparados CABANES PECOURT, «Diferenciación económica regional en 1417: las cuentas de un viaje», *Ligarzas*, III (1971), 169-189.

¹⁰ *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX* [Recopilación, traducción, prólogo y notas de José GARCÍA MERCADAL], t. I, Junta de Castilla y León, Salamanca, 1999, pp. 448-449 (cap. XXXI).

¹¹ *Itinerario del reino de Aragón por don Juan Bautista Labaña*, Zaragoza, Diputación Provincial, 1895; e *Itinerario del Reino de Aragón: por donde anduvo los últimos meses del año 1610 y los primeros del siguiente 1611*, Prames-Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 2006.

el sur del Maestrazgo y la sierra de Gúdar, es decir, Cantavieja, Gúdar y Mosqueruela, con Peñíscola, a través de Villafranca, o bien recorriendo el eje más antiguo por Ares, Culla y Onda, hasta llegar a Sagunto¹².

De las tres rutas importantes entre Valencia y Aragón, la menos calificada es sin duda la del Turia, o de Ademuz, cuyo protagonismo histórico parece relegado a la etapa andalusí, según testimonio de Al-Idrisi al describir un itinerario de Valencia a Zaragoza por Alpuente, Albarracín y Cutanda. Aunque en aquella misma época la ruta habitual seguía siendo, como en tiempos romanos, la de Sagunto y Segorbe, por el valle del Palancia. En un plano muy inferior hay que situar otros caminos ligados al transporte de maderas y lana, como el de Villafranca-Cantavieja, el de Vistabella-Mosqueruela o el de Cortes de Arenoso-Rubielos de Mora.

Aparte desde Zaragoza también estaba la conexión que brindaba el eje fluvial del Ebro con desembocadura en Tortosa. Desde ahí, la vía principal al mar unía la ciudad tortosina con el resto de puertos levantinos hasta Valencia, potenciando Peñíscola y Castellón, y por San Mateo y Morella se ponía en contacto con el Bajo Aragón¹³.

La red viaria de la Corona de Aragón, a pesar de la escasez y dispersión de sus vestigios arqueológicos, fue densa, articulada y bastante funcional. Estaba integrada por una gran diversidad de caminos y senderos, de estatuto jurídico, estructura y funciones muy diversos, que atendiendo a la codificación propuesta por Antoni Riera podían clasificarse en: públicos, privados o señoriales; caminos de herradura o de carro; o de acuerdo con un criterio comercial, se pueden distinguir hasta cinco tipos: las vías internacionales, las rutas interregionales, los caminos regionales, las sendas locales y las veredas, estrechas y sinuosas¹⁴.

¹² José Ángel SESMA MUÑOZ, «Producción para el mercado, comercio y desarrollo mercantil en espacios interiores (1250-1350): el modelo del sur de Aragón» en *Europa en los umbrales de la crisis (1250-1350)*, XXI Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 1995, pp. 205-246, en particular pp. 225-227.

¹³ Pere BALAÑA ABADÍA, «De la Tortosa i la Lleida a la Saragossa andalusines: la via fluvial i terrestre», *Recerca*, 7 (2003), pp. 305-308; y José Ángel SESMA MUÑOZ, «Del Cantábrico al Mediterráneo: la vía fluvial del Ebro» en *Itinerarios medievales e identidad hispánica*. Actas de la XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella, Gobierno de Navarra, Pamplona, 2001, pp. 189-220.

¹⁴ Antoni RIERA MELIS, «El sistema viario de la Corona Catalanoaragonesa en la Baja Edad Media» en S. Gensini (ed.), *Viaggiare nel Medioevo*, Fondazione Centro Studi sulla Civiltà del Tardo Medioevo, San Miniato (Pisa), 2000, pp. 421-446; aportación que nuevamente

Los caminos reales constituían las vías de primer orden. Genéricamente, se denominaba «camino real» a aquella vía de comunicación que pertenecía al rey y, por tanto, no podía ser enajenada, roturada, ni invadida de ninguna manera; una vía pública por lo tanto. En la documentación de esta época se asigna también este nombre a los grandes ejes que ponían en contacto diversos territorios, con un carácter más extrarregional que comarcal o local, permitiendo enlazar ciudades relativamente alejadas y atravesar fronteras territoriales. Son caminos principales que dieron lugar en la baja Edad Media y posteriormente durante toda la época moderna a los grandes cauces de comunicación terrestre en esta zona, absorbiendo gran parte del tráfico de viajeros y mercancías en desplazamientos de larga distancia.

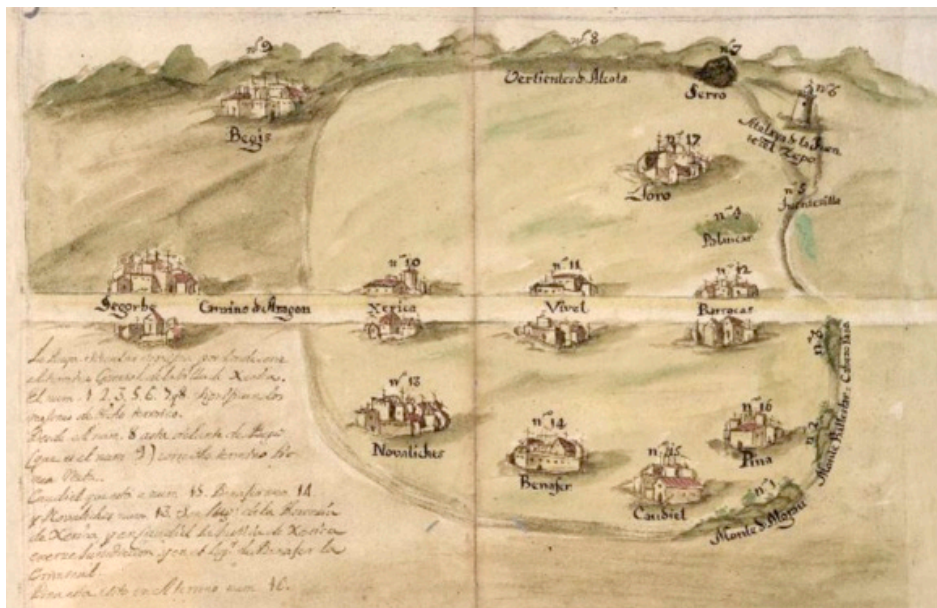
Ya en la segunda mitad del siglo IX se estableció una vía que unía Valencia-Morella-Alcañiz-Fuentes-Zaragoza, creándose un eje vertical de gran trascendencia en la época medieval, en el que entonces se sitúa Alcañiz con una finalidad defensiva semejante a la de Daroca en el curso del Jiloca, en un tramo del camino de Valencia a Zaragoza por Teruel¹⁵. Desde 1170, en que se repuebla Teruel, el tradicional itinerario entre el Ebro y el Mediterráneo fue claramente reforzado. Desde Zaragoza, sigue recorridos de calzadas romanas e ibéricas, por Muel, Longares y Cariñena hasta el puerto de Paniza. Desde allí, pasa por Daroca, Calamocha, Caminreal, Monreal –dos significativos topónimos-, Cella y Teruel. Esta era también la vía de comunicación más rápida entre Zaragoza y Valencia, pasando al Turia, por Ademuz, o bien por Sarrión, en la cuenca del Mijares¹⁶.

Pero será con la conquista cristiana del reino de Valencia (1238), cuando tanto la red de comunicaciones como los intercambios comerciales cambien generalmente el sentido Valencia-sur por el de Valencia-norte, ya que efectivamente el siglo XIII supuso una remodelación de la infraestructura existente. El marco político acrecentaría las relaciones con otros lugares de la Corona de Aragón, especialmente con Zaragoza, Barcelona y Monzón, que se convertirán así en las principales referencias externas de la red de caminos. A partir de este momento empezará a tener gran importancia el que sería camino real de Valencia a Teruel, por Segorbe, gracias a las facilidades dadas a Jaime I por Abu Said,

publica con el título «La red viaria de la Corona Catalanoaragonesa en la Baja Edad Media», *Acta historica et archaeologia mediaevalia*, 23-24 (2002-2003), pp. 441-463.

¹⁵ M.^a T. IRANZO y C. LALIENA, «Comunicaciones y vías de comunicación», cit., p. 36.

¹⁶ ANTONIO GARGALLO MOYA, «Teruel en la Edad Media: de la frontera a la crisis (1171-1348)» en *Teruel mudéjar. Patrimonio de la Humanidad*, Zaragoza, 1991, pp. 83-89.



Término general de la villa de Jérica. Archivo del Reino de Valencia, Real Audiencia, Escribanías de Cámara, año 1717, Expediente 66. [Mapas y Planos, n.º 259].

el destronado rey moro de Valencia, quien era dueño de ese castillo y, tras aliarse con el rey cristiano, le permitió el libre paso por sus territorios¹⁷. Este hecho iba a perjudicar la tradicional vía de enlace que unía Valencia con Zaragoza en época musulmana, y que iba desde Valencia a Sagunto, Onda, Culla, Ares, Morrell y desde allí a la capital aragonesa. Ante tal circunstancia, no pueden dejar de mencionarse los conflictos que surgieron entre los municipios por mantener

¹⁷ Jaime I otorga un privilegio, escrito en Calatayud el 29 de noviembre de 1255, para que el camino real de Valencia a Teruel se desviase por la villa de Jérica, diciendo que los caminantes que pasasen por otros caminos fuesen presos por el alcaide de dicho castillo y embargados sus bienes. Acto seguido, en 1256 (8 mayo), enfranquecía a sus vecinos del pago de la lezda y del peaje en todos los territorios de la Corona de Aragón [Rosa GÓMEZ CASAÑ, *La «Historia de Xérica» de Francisco del Vayo*, Segorbe, 1986, p. 116 (f. 5r)]. Asimismo, el 26 de octubre de 1265 ordena que el camino que unía Valencia con Teruel debería pasar por Segorbe [Cfr. Ambrosio HUICI y M.^a Desamparados CABANES, *Documentos de Jaime I de Aragón*, Anubar, Valencia, 1988, t. V (1263-1268), núm. 1472]. Y lo mismo ocurre un siglo después con la carta puebla concedida a Viver el 12 de abril de 1367, cuando Juan Alfonso de Jérica disponía que el camino real pasase también por dicho lugar y que lo adobasen para que se pudiera transitar bien [La «Historia de Xérica», cit., p. 202 (f. 48v)].

el paso del camino principal. Este nuevo camino fue también la principal vía de entrada de repobladores aragoneses en Valencia.

En la zona que nos ocupa distinguimos, por tanto, el Camino Real que enlaza Valencia con Zaragoza por Daroca¹⁸, cuyo medio físico había condicionado en gran manera su trazado que aprovechaba y seguía pasos y corredores naturales¹⁹. Frente a esta gran vía descrita, contamos con un sinfín de carriles, veredas y senderos de herradura, normalmente estrechos y sin pavimentar, que se extendían a lo largo y ancho del territorio objeto de estudio, constituyendo así los caminos secundarios que hemos denominado locales y comarcales, cuya cartografía sería muy difícil de reconstruir y de los que las fuentes sólo aportan datos dispersos e incompletos.

Desde un punto de vista funcional podemos hablar de caminos «carreteros» por los que circulaban los carros y, en consecuencia, requieren una anchura mayor y un firme más cuidado que los caminos de herradura o las sendas de viandantes. El hecho de que apenas existiera tránsito rodado facilitaba el aprovechamiento de muchas vías que por su angostura sólo eran utilizables por cuadrúpedos y caminantes. La mayoría de los cuales simplemente eran abiertos sobre el terreno natural, sin afirmar o enlosar, muy dificultosos para pasar por tanto en época de climatología adversa (lluvias y nieves)²⁰.

En efecto, muchos de los caminos vecinales o locales se encontraban en un estado lamentable y continuamente había que dedicar recursos económicos y humanos para la reparación o su recomposición. El antiguo empedrado y en-

¹⁸ Sobre la ruta del Camino Real de Valencia a Zaragoza Emilio BENEDICTO GIMENO, «La recuperación de los antiguos caminos reales y sus rutas literarias como producto turístico. El caso de los valles del Huerva y Jiloca (Aragón),» *Cuadernos de Turismo*, 27 (2011), pp. 39-55.

¹⁹ Ciñéndonos a nuestra zona de estudio, la comunicación natural del interior y zona norte peninsular con Levante se produce a través de Teruel gracias a la fosa tectónica de Calatayud-Daroca donde se ha instalado el río Jiloca; esta fosa llega hasta Teruel, en donde confluyen el Guadalaviar y el Alfambra y continúa hacia Levante a través de dos pequeñas fosas, la sur, del río Turia y la del sureste, en la cabecera del Alto Mijares. Véase María Ángeles MÉNDEZ HERRERO, «Metodología y estudio de la red viaria y medios de transporte en la provincia de Teruel» en *Actas de las IV Jornadas sobre el Estado Actual de los Estudios sobre Aragón*, Zaragoza, 1982, vol. I, pp. 505-511.

²⁰ María Luz RODRIGO ESTEVAN, «Viajeros y desplazamientos cotidianos a fines de la Edad Media. Daroca, sus caminos y sus gentes (siglo XV)», *Revista de Historia Jerónimo Zurita*, 67-68 (1994), pp. 103-137. Puede verse también a modo de ejemplo la carta transcrita por José Ángel SESMA MUÑOZ, «Una reina de Aragón en Castilla: el recibimiento castellano a Germana de Foix en 1507 según un testigo aragonés», *Anuario de Estudios Medievales*, 19 (1989), pp. 681-688.

losado medieval, cuando lo estaba, todavía se puede observar en alguna ruta concreta de la zona fronteriza. Su estructura nos sugiere una preocupación importante por consolidar debidamente el firme de los carriles, que eran los que más interés despertaban en los concejos para tener en buen estado las vías de abastecimiento. Por este motivo, en los libros de actas municipales se recogen continuamente gastos ocasionados por la reparación de puentes y caminos vecinales. Obras que se potenciaban con la noticia de la llegada de viajeros ilustres a la ciudad o la inminente celebración de las ferias y mercados. Los carreteros y peones eran enviados con sus asnos a emparejar los caminos, aplanarlos y tapar hoyos y baches, pues el deterioro de las vías no sólo dificultaba los desplazamientos sino que incluso podía hacerlos peligrosos.

Sobre la anchura y condiciones físicas de estos caminos apenas estamos informados²¹. Se piensa que las principales carreteras tenían una anchura que no llegaba a la mitad de la de las antiguas calzadas romanas. Por lo general, estaban realizados con tongadas de tierra aplanada mediante el uso de pisones y solían presentar, como principales problemas, hundimientos del terreno a consecuencia de corrimientos de tierra (hoyos, socavones y zanjas) y encharcamientos de las zonas bajas. Como debió acontecer el 24 de marzo de 1428 en Valencia, donde entre las anotaciones que hizo el subobrero encargado destacan los gastos en jornales por trabajar en un puente por donde tenía que pasar el rey en su venida a Valencia procedente de Teruel, y debido a la lluvia tuvieron que interrumpir el trabajo en varias ocasiones²².

A lo largo del periodo, la red caminera —heredada en buena medida del trazado romano— mantiene prácticamente la misma estructura que la ofrecida más tarde en los repertorios de caminos o guías para el viajero elaborados en el siglo XVI por Villuga y Meneses, que muestran por dónde se ha de ir de un lugar a otro, mencionando los pueblos y las ventas del camino así como las distancias parciales entre cada dos lugares consecutivos y las distancias totales de principio y fin de itinerario.

El primero fue confeccionado por el valenciano Pedro Juan de Villuga en el año 1546, publicándose en Medina del Campo y siendo el primer libro

²¹ Consúltese José Ignacio URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990, vol. I, pp. 43-77, dedicadas al estudio de los caminos medievales.

²² Archivo Municipal de Valencia (AMV), Sotsobreria de Murs i Valls, d³-33, f. 22v. Cfr. María Milagros CÁRCEL ORTÍ, «Vida y urbanismo en la Valencia del siglo XV. Regesta documental» en *Miscel.lània de Textos Medievals*, 6, Barcelona, 1992, pp. 255-644, en especial doc. 970, p. 476.

.....

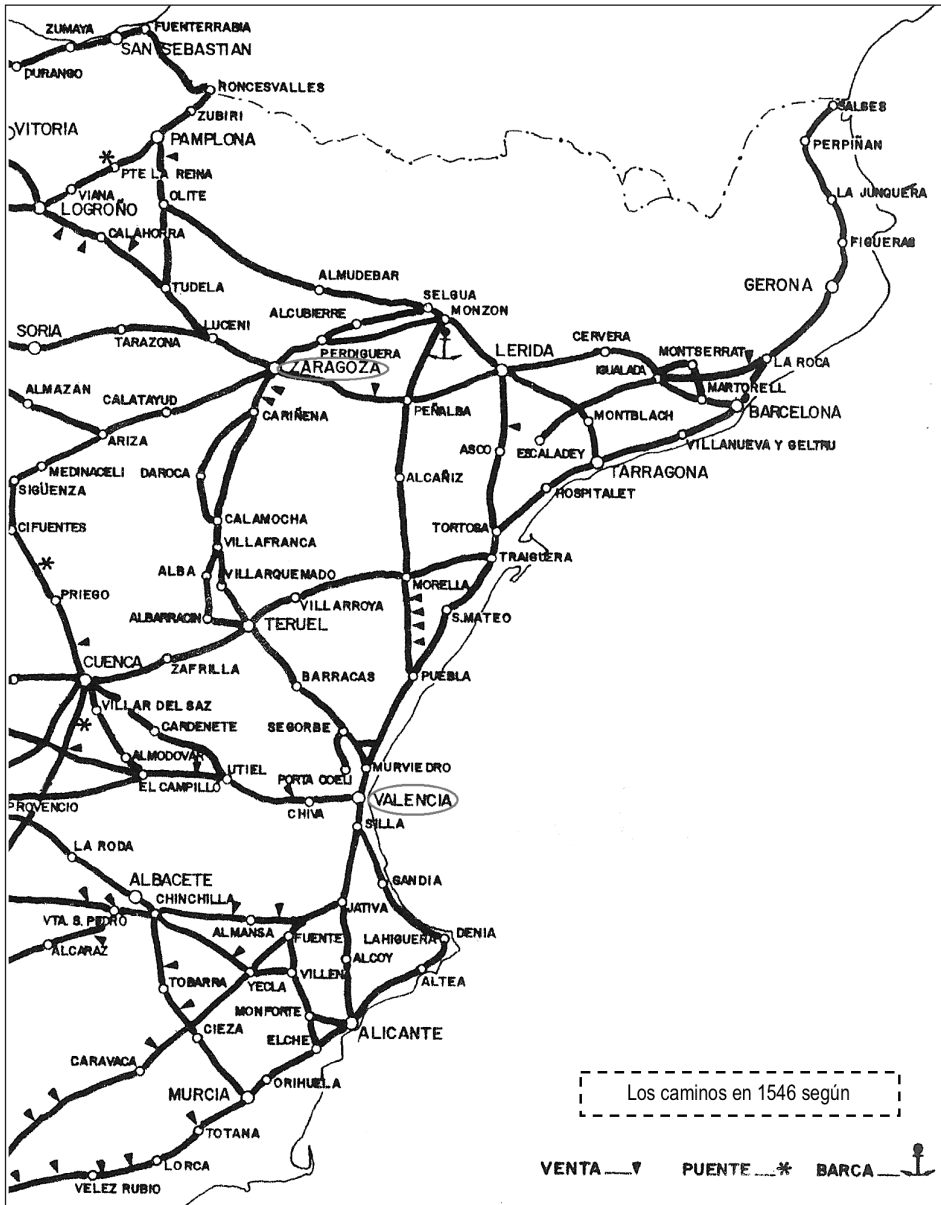
europeo de estas características²³. El tamaño y formato de esta edición es el apropiado para que se pudiera llevar encima, pese a que en él se incluyen hasta 139 itinerarios con 5.858 leguas de recorrido, que corresponden a una longitud aproximada de unos 38.000 km (pero que en plano se reducen a algo más de 18.000 km de malla caminera por las superposiciones de varios itinerarios o trozos de itinerarios sobre un mismo camino). Según este autor, la comunicación entre Valencia y Aragón se establecía a través de dos grandes rutas con un rumbo común desde Valencia a Sagunto para continuar la primera por el valle del Palancia, por Segorbe, Jérica, Viver y Barracas; y la segunda por Almenara, Nules, Villarreal, Burriol, la Puebla Tornesa, Venta de la Barona, Venta de la Pelejana, Venta dels Pujols, Venta de Segarra, Catí, Vallivana, Morella, la Puebla de Alcolea y Monroyo. Villuga indica también que había un camino que desde Traiguera y por Morella se dirigía a Teruel, y otro que desde la Puebla Tornesa, por Villafamés y Catí iba a Alcañiz.

A partir de esta fecha, y durante dos siglos, se publican varios catálogos de caminos que reproducen, con pequeñas variantes y muchas erratas, el repertorio de Villuga; de ellos, el más conocido es el de Alonso de Meneses, impreso en Alcalá de Henares por Sebastián Martínez en 1576, que se autotitula «correo», publicando una versión prácticamente idéntica, incluyendo alguna pequeña novedad y, a nivel hermenéutico, el camino de Madrid hasta Roma, variante que se hará clásica desde entonces²⁴. Aunque se dice que Meneses mejoró dicho «Repertorio», sin embargo omite muchos itinerarios importantes, que ya Villuga inserta en el suyo, por ejemplo, el camino de Albarracín a Teruel o de Daroca a Albarracín, entre otros muchos. Tampoco coinciden las distancias y, además, se invierte el sentido de las direcciones en los itinerarios e introduce algunas localidades del recorrido que no cita tampoco Meneses.

La cuestión es que ambos repertorios de Villuga y Meneses coinciden en la minuciosa descripción del camino desde Valencia a Zaragoza, asignándole la longitud de 59 leguas y media (casi 330 km), fragmentado en las siguientes etapas: Albalat, 1 legua; Masamagrell, 1; a Morvedre, 2; Torres Torres, 2; Segorbe, 3; Jérica, 2; Viver, 1; Barracas, 3; La Jaquesa, 1; Albentosa, 1; La Puebla

²³ *Repertorio de todos los caminos de España; hasta agora nunca visto en el que hallará cualquier viaje que quiera andar muy provechoso para todos los caminantes*, compuesto por Pero Juan de Villuga, Madrid, 1950.

²⁴ *Repertorio de caminos ordenado por Alonso de Meneses*, Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1976, epílogo de José Ignacio URIOL, reproducción facsímil de la edición de Alcalá de Henares de Sebastián Martínez, 1576.



Fuente: J. I. URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos de España*, v. I, Madrid, 2001, p. 145.

de Valverde, 3; Teruel, 4; Caudete, 2; Villarquemado, 2; Torrelacárcel, 2; Villafranca (del Campo), 2; Caminreal, 3; Calamocha, 3; Lechago, 1; Lechón, 3; Romanos, 2; Villarreal (de Huerva), 2; Cariñena, 3; Longares, 2; Muel, 2 y media; María de Huerva, 2; Santafé 2; y finalmente a Zaragoza, 2²⁵.

1.1. Móvil fomentador del proceso

El comercio va a motivar una serie de medidas encaminadas a reparar o abrir nuevos caminos, ya que ambos reinos desde la perspectiva de producción ofrecían productos que se complementaban, por los contrastes de sus tierras y la concurrencia a la que estaban sujetos²⁶. Así, a lo largo del camino fueron consolidándose una serie de ferias anuales y mercados semanales, establecidos en Sagunto, Segorbe y Jérica, en la parte valenciana, y Albentosa, Sarrión, La Puebla de Valverde, Teruel y Daroca, en la aragonesa²⁷.

La apertura y reparación de los caminos correspondían a los municipios y debían hacerse a su costa, si bien cuando se planteaba la necesidad de una obra de cierta envergadura quedaba bajo la protección del soberano, un puente o una gran reparación por ejemplo, era el consejo real el que autorizaba la obra, la forma de financiación y aseguraba la realización de los pagos a cargo de las localidades (la financiación solía ser aportada por las poblaciones supuestamente beneficiadas y no por la de ubicación o los comerciantes). En el reino de

²⁵ Incluye el camino de Valencia a Teruel (24 leguas). Y también de Valencia a Monzón (44 leguas): Albalate, 1 legua; Masamagrell, 1; Monvedre, 2; Almenara, 1; Nules, 2; Villa Real, 1; Burriol, 2; La Puebla Tornesa, 1; La Venta la Barona, 1; La Venta la Pelejana, media legua; La Venta los Pejoles (El Pujols de Dalt), 1 y media; La Venta la Cigarra, 1; Catí, 2; Vallivana, 1; Morella, 2; La Puebla de Alcoleya, 2; Monregne (Monroyo), 1; La Sorollena (La Cerollera), 1; Bellmont (Belmonte de San José), 1; La Codoñera, 1; La Torrosella (Torrecilla de Alcañiz), media; Alcañiz, 2; Caspe, 4; Peñalba, 5; Hontiveña (Ontiñena), 3; Santa Lecina, 2; Astig (Estiche), media; La Barca de Puerba media (Pomar de Cinca), media; Monzón, 1.

²⁶ Concepción VILLANUEVA MORTE, *Movilidad social y relaciones económicas entre los reinos de Aragón y Valencia en el siglo XV*, tesis doctoral publicada en CD-Rom, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2006.

²⁷ Concepción VILLANUEVA MORTE, «Instrumentos del intercambio comercial bajomedieval en poblaciones intermedias entre Teruel y Valencia» en E. Vicedo (ed.), *Fires, mercats i món rural: IV Jornades sobre Sistemes agraris, organització social i poder local als Països Catalans* (Alguaire, 2002), Lleida, 2004, pp. 197-244; y «Entre Aragón y Valencia: Teruel y el Alto Palancia en los intercambios mercantiles de la Plena y Baja Edad Media» en J. Á. Sesma y C. Laliena (coords.), *Crecimiento económico y formación de los mercados en Aragón en la Edad Media (1200-1350)*, Grupo CEMA-Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2009, pp. 233-274.

Aragón, Pedro II (1283), Alfonso II (1289) y Jaime II (1299) dictaron disposiciones para asegurar el libre paso por los caminos públicos, cuya jurisdicción penal correspondía al soberano, quizás también como medio para incrementar sus ingresos, pues de esa manera a ellos correspondía la colonia o multa que había de satisfacerse como pena por el delito cometido²⁸.

A partir del siglo XIII y en gradual aumento con el paso del tiempo, se observa una política que tiende a facilitar las comunicaciones mediante la construcción de nuevos puentes, fundamentalmente sobre el Turia, y arreglo de caminos. Este último factor merece especial atención ya desde la orden dictada el 26 de octubre de 1265, para que el tráfico que desde Valencia se dirigía o procedía de Teruel se realizara pasando necesariamente por la plaza mayor de Segorbe²⁹, lo que podía suponer la percepción de impuestos por paso de mercancías que, considerando la importancia de la vía, podía tener repercusiones muy positivas para favorecer el comercio. O aquella otra dada más tarde, el 24 de marzo de 1279, dirigida a las villas y lugares de Aragón para que contribuyeran a reparar los pasos y caminos de la parte de Valencia³⁰.

Con la elección de Segorbe como sede episcopal de una nueva diócesis³¹, fueron los propios obispos los que tuvieron buen cuidado de que estuviera arreglado el camino entre Valencia y Zaragoza y de que el paso por el río Palancia no fuera ningún obstáculo. Efectivamente, la mayor parte de noticias que tenemos sobre el mismo se refieren a la construcción de puentes, como el concedido a la villa de Jérica por parte del infante don Martín, conde de Jérica, que el 25 de octubre de 1386 obtuvo el permiso de su hermano, el rey Juan I de Aragón, y cuyas ruinas aún pueden verse³², estableciéndose simultáneamente el derecho de cobrar pontazgo. Asimismo, gravitando igualmente sobre el área de influencia y comercio entre Aragón y Valencia, en el río Mijares, Formiche el Alto y Rubielos de Mora muestran sendos puentes de clara datación medieval, época a la que parece corresponder también el de San Agustín³³.

²⁸ Agustín SÁNCHEZ REY, «Portazgos y otras exacciones por el uso de los caminos en la Edad Media» en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, t. II, Madrid, 1996, pp. 71-88.

²⁹ Archivo de la Corona de Aragón (en adelante ACA), Cancillería real, registro 13, f. 289r.

³⁰ ACA, Cancillería, reg. 42, f. 236r.

³¹ Vicente GARCÍA EDO, *El obispado de Segorbe-Albarracín en el siglo XIII*, Segorbe, 1989; y Helios BORJA CORTIJO, «La Diócesis de Segorbe-Albarracín» en *La Luz de las Imágenes*, Segorbe, 2001, pp. 17-57.

³² C. SANCHÍS y J. PIQUERAS, «Los caminos valencianos y su evolución», cit., p. 46.

³³ M.^a T. IRANZO MUÑO, «La construcción pública en la Edad Media» en M.^a Á. Magallón (coord.), *Caminos y comunicaciones*, cit., pp. 121-133, en concreto 132.

Abunda la documentación en la que se ordena que se arreglen las vías; por contraposición, la que habla de nuevos caminos es más bien escasa. Puede servir de ejemplo una referencia a la orden que, el 22 de abril de 1407, dicta el *Consell* de Valencia para que comenzara a obrarse el camino que se pidió hasta la *Jaquessa* y que se pagase del peculio común de la ciudad (invirtiendo 200 florines de coste)³⁴; sólo unos días más tarde, el 25 de abril, Arnau Juan y Arnau Despuig, ciudadanos y representantes de la ciudad de Valencia, pedían a la villa de Jérica que se abriese un camino de carro en su término con el fin de poder ir y venir carros de Valencia a Aragón³⁵. De inmediato, ésta se compromete a mantener un *carril nou* desde las casas de la villa nueva de Jérica hasta los mojones que estaban sobre Viver³⁶, mediante un privilegio de Martín el Humano por el cual se podía abrir el camino real por donde más conviniera.

El problema del abastecimiento cerealista, sobre todo en Valencia, va a ser durante años el motor que va a impulsar el inicio de un proceso de reconocimiento de la mala situación de determinadas vías y de una aspiración por resolver dicha demanda³⁷. Para establecer fáciles comunicaciones con los estados vecinos el *Consell* en 1460 acuerda habilitar un nuevo camino de entrada en Aragón por el que *porien venir los blats a la dita ciutat*³⁸. Mientras que el 21 de agosto de 1475, ahora por iniciativa aragonesa, se envía una carta a los diputados del reino de Valencia pidiéndoles que den los pasos necesarios para llevar a cabo la construcción de una carretera entre las ciudades de Zaragoza y Valencia a fin de que puedan transitar los carros cargados de mercaderías y otras averías,

³⁴ AMV, Manual de Consells, A-23 (1406-1408), f. 74v. Regestado en M.^a M. CÁRCEL ORTÍ, «Vida y urbanismo en la Valencia», cit., doc. 371, p. 358.

³⁵ AMV, Manual de Consells, A-23, ff. 174v y 180v-181r.

³⁶ Biblioteca Valenciana, Fons Nicolau Primitiu, Registro General de Manuscritos, n.º 358, f. 154r-v.

³⁷ Un ejemplo, elegido entre otros muchos, es el del mercader valenciano Pere Ferrer que contrata con los carreteros del Burgo de Ebro, Bendicho y Pascual García, el transporte en carro de 200 cahíces de trigo del campo de Daroca a Teruel por precio de 4 s./cahiz. Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Zaragoza, Miguel de Baltueña, ff. 53r-54r (1462-VIII-7. Zaragoza).

³⁸ *Fon proposat al dit honorable Consell que subvencio era demandada a la ciutat e adjutori per adobar e redreçar lo carril a la Lacova, qui es cami la via d'»Arago e altres parts del present Regne, per lo qual cami molt facilment se crehia porien venir los blats a la dita Ciutat ... sobre les dites coses remes aquelles als honorables jurats e officials de la casa, los quals be informats, ab persones expertes o que senten be les dites partides de la Lacova hi facen ço que»ls parra...* AMV, Manual de Consells, A-37, f. 14 [Cfr. FRANCISCO A. ROCA TRAVER, *Instituciones sociales en la Valencia Medieval*, Valencia, 2004, p. 27].

tema para el que se comisiona a García Capalvo³⁹. Nuevamente y dentro de este contexto cabe situar el interés por abrir posteriormente otro camino más corto hacia Aragón. Hasta Liria no había problema de tránsito, pero éste se planteaba a partir de aquí. En 1539, se intenta dar al camino la amplitud necesaria para que pudiesen pasar los carros cargados de cereal procedentes de Aragón sin ningún resultado práctico, ya que en mayo de 1556, Valencia continuaba discutiendo los medios oportunos para la construcción de este carril⁴⁰.

En definitiva, la historia de los caminos demuestra hasta qué punto la actual red básica de carreteras es heredera de la persistencia de unas corrientes de tráfico terrestre entre los dos reinos peninsulares de la Corona de Aragón. De ahí que insistamos en que el valle del Palancia constituía el camino natural entre la llanura valenciana y la depresión del Ebro, entre la costa y el corazón de Aragón⁴¹. La alternativa más cómoda desde una doble perspectiva: la de las relaciones norte y sur y la de las del litoral levantino con el interior aragonés, en contraposición a la ruta que atravesaba la serranía del Turia a través de Ademuz, que había sido menos empleada en las relaciones entre Aragón y Valencia (aunque en ciertos casos se dieran excepciones)⁴².

Estas rutas, junto a sus elementos adyacentes (como pueden ser las instalaciones de apoyo como albergues, hostales, mesones y ventas)⁴³, el sistema de loco-

³⁹ Archivo de la Diputación Provincial de Zaragoza, Actos Comunes, Ms. 63, ff. 38v-39r.

⁴⁰ Juan PIQUERAS y Carmen SANCHÍS, *L'organització històrica del territori valencià*, Generalitat Valenciana, Valencia, 1992, p. 82.

⁴¹ Concepción VILLANUEVA MORTE, *Hacienda y fiscalidad en el Alto Palancia durante el siglo XV. Estrategias e impuestos comerciales en una comarca fronteriza*, Segorbe, Ayuntamiento, 2007.

⁴² Agustín RUBIO VELA, «Valencia y los aragoneses en la baja Edad Media: la ruta del trigo» *Caplletra: revista internacional de filología*, n.º 32 (2002), pp. 95-110; del mismo «Trigo de Aragón en la Valencia del Trecientos» en J. Á. Sesma y C. Laliena (coords.), *Crecimiento económico y formación de los mercados en Aragón de la Edad Media (1200-1350)*, Grupo CEMA-Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2009, pp. 319-367; y Luis ARCINIEGA GARCÍA, «El abastecimiento fluvial de madera al reino de Valencia» en J. Montesinos y C. Poyato, (eds.), *La cruz de los tres reinos. Espacio y tiempo en un territorio de frontera*, Cuenca, 2011, pp. 99-134.

⁴³ Concepción VILLANUEVA MORTE, «El sistema de alojamiento y hospedaje de los viajeros bajomedievales en el trayecto de Valencia a Zaragoza» en *Actas del III Simposio de Jóvenes Medievalistas* (Lorca 2006), Murcia, 2008, pp. 197-229. Francisco FAUS GABANDÉ, *La asistencia y hospitalidad a pobres, enfermos y peregrinos en la Baja Edad Media en el Camino Real de Valencia a Zaragoza*, tesis doctoral, Escuela Universitaria de Enfermería, Valencia, 2011; y Carmel FERRAGUD, «Enfermar lejos de casa. La atención médica y veterinaria en los hostales de la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media,» *Anuario de Estudios Medievales*, 43/1 (2013), pp. 83-113.

.....

moción y los medios empleados para ella, la organización del viaje y los circuitos de transporte, serían otras de las muchas cuestiones directamente relacionadas con el tema propuesto sobre las que aquí no se ha podido hacer hincapié por falta de espacio.

2. LA REGULACIÓN JURÍDICA DEL TRÁFICO COMERCIAL

Una vez definidas las principales vías de comunicación que canalizaron el tráfico comercial entre la ciudad de Zaragoza y el reino de Valencia en la Edad Media, vamos a ocuparnos ahora de analizar la evolución del marco institucional encargado de regular, jurídicamente, la exportación de mercancías destinadas al mercado desde la capital aragonesa hacia tierras valencianas. La tesis que trataremos de argumentar, en esta segunda parte, puede enunciarse, muy brevemente, del siguiente modo: la regulación jurídica del tráfico comercial entre Zaragoza y Valencia se inscribe en un proceso más amplio de cambio institucional, en el que tomaron parte tanto la monarquía como, sobre todo, la elite de mercaderes de Zaragoza, bien desde el concejo de la ciudad, bien desde la corporación de su propio oficio o bien desde las Cortes del reino, a través del *brazo* de las *universidades*. La consecuencia de este proceso, en el largo plazo, fue la reducción de los costes de transacción asociados a la actividad comercial, en beneficio de los intereses de los agentes más activos dentro del sector, y la integración del espacio mercantil aragonés en el sistema de Estados mediterráneo. Para tratar de mostrar, al menos, algunos de los factores más importantes de este proceso, hemos organizado la exposición en torno a tres grandes cuestiones: la progresiva liberación de cargas sobre el tránsito de mercancías; el control de la vía fluvial del Ebro; y la organización y recaudación de las primeras *generalidades* en los puestos aduaneros situados en las vías que unían por tierra la ciudad de Zaragoza y el reino de Valencia.

2.1. La progresiva liberación de cargas sobre el tránsito de mercancías

Los derechos y exacciones asociadas al dominio real y dirigidas a gravar el tránsito de mercancías, bien en las fronteras del reino bien en el interior del mismo, significaron un coste inseparable de la actividad comercial durante toda la Edad Media, que, en los dominios de la monarquía aragonesa se concretaba en seis tasas de importancia desigual: aranceles, peajes, lezdas, carnerajes, por-

tazgos y pontajes⁴⁴. Sin embargo, la trayectoria histórica de este tipo de tasas muestra una tendencia decreciente en cuanto a su rentabilidad hasta finales del siglo XIV, debido a una evidente fosilización de los mismos y, sobre todo, a las múltiples exenciones de pago concedidas a particulares o a compañías de comercio⁴⁵. Esta situación fue reconducida en las Cortes de Zaragoza de 1381 y, sobre todo, en las de 1398, cuando se promulgaron dos fueros con el fin de suspender todas las exenciones del pago de lezdas y peajes concedidas por los monarcas (fundamentalmente Pedro IV) a personas no domiciliadas en Aragón⁴⁶. Ambas medidas muestran que, a pesar de su paulatino anquilosamiento, los monarcas nunca renunciaron a esta fuente de renta e incluso accedieron a la modificación de las tasas aduaneras para adaptarlas a los cambios experimentados en las rutas y los productos objeto de intercambio. Con este objetivo, las Cortes de Alcañiz de 1436 propusieron una minuciosa investigación para determinar las tasas que debían cobrarse como peajes en el reino, los puntos de cobro y los productos gravados. El resultado se expresó en forma de acto de Corte y su vigencia iba a prolongarse durante el resto de la Edad Media⁴⁷.

⁴⁴ Las Cortes de Huesca de 1247 habían establecido la obligación de pagar lezdas incluso a los infanzones del reino dedicados al tráfico de mercancías, algo que iba a ser sensiblemente matizado durante las décadas siguientes. *Fueros, observancias y actos de corte del reino de Aragón*, Pascual Savall y Dronca y Santiago Penén y Debesa (eds.), ed. facsimilar, Ibercaja, Zaragoza, 1991, t. I, p. 200.

⁴⁵ Un ejemplo especialmente significativo es el privilegio otorgado por la monarquía a los hombres de negocios procedentes de Olorón, en el Bearn, en el último tercio del siglo XIII, que los eximía de pagar lezdas, peajes y marcas en toda la Corona de Aragón. Enrique MAINÉ BURGUETE, «Negocio y familia a caballo de los Pirineos. Mercaderes bearneses en Aragón a finales de la Edad Media», en J. Maroto, S. Ramió y E. Ripoll (eds.), *Medievalis Historia Pyrenaica*, UNED, Girona, 2005, pp. 479-494, concretamente pp. 480-481. Véase, asimismo, Máximo DIAGO HERNANDO, «Los hombres de negocios bearneses en la Corona de Aragón durante la segunda mitad del siglo XIV: el ejemplo de Juan Mercer», *Aragón en la Edad Media*, XVII (2003), pp. 131-166. También en Francia e Inglaterra se percibe el descenso de la renta feudal en lo que respecta a este tipo de exacciones. Douglass C. NORTH y Robert P. THOMAS, *El nacimiento del mundo occidental, una nueva historia económica (900-1700)*, Siglo XXI, Madrid, 1978 (ed. or. 1973), p. 135.

⁴⁶ *Fueros, observancias y actos de corte*, cit., t. I, pp. 224-225. Además, desde 1348 estaban exentos del pago de peajes, portazgos, pontajes y otras exacciones de este tipo los privilegiados (prelados, alta y baja nobleza). *Ibidem*, p. 230.

⁴⁷ Carlos LALIENA CORBERA, «Actas del proceso de Cortes de Alcañiz (1426)», en M.^a T. Iranzo Muñío (ed.), *Cortes de Alfonso VII, Acta Curiarum regni Aragonum*, t. IX, Grupo CEMA-Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2007, v. I, pp. 441-834, concretamente pp. 697-834.

En el caso de Zaragoza, la secuencia que acabamos de enunciar comportó algunas singularidades con respecto al resto de villas y ciudades aragonesas, comenzando por el hecho de que, desde poco después de la conquista feudal, los pobladores de la ciudad recibieron de la monarquía un estatuto de inmunidad ante el pago de derechos de tránsito (*lezdas*) sobre todas las tierras dependientes de la monarquía, salvo en ciertos puertos, que, probablemente, se localizaban en la frontera con el reino de Francia⁴⁸. Esta prescripción, incluida en el llamado *Privilegio de Veinte* (1129)⁴⁹, tenía como objetivo consolidar el poblamiento de la principal ciudad del reino y estimular, en adelante, el ritmo y la densidad de los intercambios comerciales a larga distancia, dos requisitos esenciales para asegurar la proyección del creciente Estado feudal aragonés. Pero, a pesar de la vehemencia en la redacción del privilegio, lo cierto es que su aplicación estuvo sometida, en la práctica, a una continua labor de revisión y negociación, que se desarrolló, con frecuencia, en medio de conflictos que enfrentaron a la corporación municipal con otros concejos o incluso con la propia monarquía.

El primer contexto en que se hubo de revisar el alcance del privilegio vino determinado por la ampliación de la soberanía real como consecuencia de las conquistas militares en la llamada Nueva Cataluña y en la Extremadura aragonesa, dos espacios no incluidos dentro de los dominios de la monarquía en 1129, de modo que la extensión de la inmunidad a estas zonas hubo de plantearse de manera específica. Como consecuencia de ello, en 1196, Pedro II declaró exentos del pago de derechos de tránsito a los zaragozanos en Aitona,

⁴⁸ «Adhuc enim mando vobis quod non donetis lezdas in tota mea terra nisi ad illos portos, sicut iam ante fuit prisum et taliatum inter me et vos, pro tali conditione: quod vos similiter guardetis meas lezdas et meas monetas et totas meas redditas sicut melius potueritis ad meam fidelitatem.» Ángel CANELLAS LÓPEZ, *Colección Diplomática del Concejo de Zaragoza*, Ayuntamiento de Zaragoza, Zaragoza, 1972, t. I, p. 88.

⁴⁹ Á. CANELLAS LÓPEZ, *Colección Diplomática*, cit., t. I, doc. 5, pp. 87-89. La particular denominación con la que es conocido este código procede de la fórmula enunciada por el monarca, Alfonso I, para sancionar su expedición, según la cual los destinatarios del mismo, es decir, los pobladores (*populatores*) de Zaragoza, debían designar entre ellos a veinte hombres que juraran el cumplimiento de su contenido y, a su vez, hicieran jurar, posteriormente, al resto. Véase al respecto María del Mar AGUDO ROMEO, «No os dejéis hacer fuerza por ningún hombre. El privilegio de los Veinte de la ciudad de Zaragoza, un documento medieval ejemplar», en *El Municipio en Aragón*, Diputación Provincial de Zaragoza, Zaragoza, 2004, pp. 87-97; y, de la misma autora, «Una concesión de Alfonso I el Batallador a Tudela: el denominado privilegio de los Veinte y los fueros de Zaragoza», en *Navarra: memoria e imagen*, VI Congreso de Historia de Navarra, Gobierno de Navarra, Pamplona, 2006, pp. 95-108.

Lérida y Tortosa⁵⁰, medida que fue ampliada por el mismo monarca, en 1208, a todos los dominios reales, en lo que respecta al cobro de marcas y prendas⁵¹. La conquista del reino de Valencia y la configuración de los límites del mismo, durante la segunda mitad del siglo XIII, significó una profunda reestructuración del estatuto fiscal de los mercaderes zaragozanos, ya que, en 1300, Jaime II determinó la exención general de lezdas y peajes en beneficio de los vecinos de la capital, con la salvedad de que, en este caso, hacía explícitas tres excepciones muy significativas, todas ellas situadas en las vías de comunicación con el nuevo reino⁵². Se trataba de los puestos de Teruel, Albarracín y, de nuevo, Tortosa, cuyo puerto constituía un foco especialmente rentable para el cobro de estos tributos debido a que era allí, precisamente, donde iba a parar la mayor parte de los productos con los que comerciaban los mercaderes e inversores zaragozanos, dirigidos a los puertos tanto de Barcelona como de Valencia⁵³. Entre los productos inmersos en el tráfico fluvial cabe destacar el trigo, la lana y el aceite, cuyo comercio en todo el Valle del Ebro se encontraba fuertemente dirigido desde la capital aragonesa⁵⁴.

⁵⁰ Á. CANELLAS LÓPEZ, *Colección Diplomática*, cit., t. I, doc. 26.

⁵¹ *Ibidem*, doc. 38.

⁵² Concepción VILLANUEVA MORTE y Mario LAFUENTE GÓMEZ (coords.), *Documentos del concejo de Zaragoza. Edición crítica de los fondos del Archivo Municipal. I: 1285-1348*, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2015, doc. 28.

⁵³ Sobre el tránsito de mercancías entre Aragón y Valencia, véase José Ángel SESMA MUÑOZ, «Adaptación socio-espacial de las comunidades mudéjares dedicadas al transporte entre Aragón y Valencia (siglos XIV-XV)», en J. Á. Sesma Muñoz y C. Laliena Corbera (eds.), *La pervivencia del concepto. Nuevas reflexiones sobre la ordenación social del espacio en la Edad Media*, Zaragoza, 2008, pp. 409-426; Concepción VILLANUEVA MORTE, «Las relaciones económicas entre los reinos de Aragón y Valencia en la Baja Edad Media», en *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI VII centenari de la Sentència arbitral de Torrellas, 1304-2004*, XVIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Valencia, 2005, v. 1, pp. 1321-1350; y Agustín RUBIO VELA, «Trigo de Aragón», cit. Para la exportación de mercancías desde Aragón a través de Tortosa, véase José Ángel SESMA MUÑOZ, «Centros de producción y redes de distribución en los espacios interiores de la Corona de Aragón: materias primas y productos básicos», *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI & VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004*, XVIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó, Valencia, 2005, pp. 903-938; y «El comercio exterior de la Corona por vías terrestres. Un comercio intenso y fragmentado», en J. Á. Sesma Muñoz (coord.), *La Corona de Aragón en el centro de su Historia. 1208-1458. Aspectos económicos y sociales*, Grupo CEMA-Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2010, pp. 345-362.

⁵⁴ Susana LOZANO GRACIA y María Teresa SAUCO ÁLVAREZ, «El puerto de Tortosa: lugar de convergencia de mercaderes mediterráneos según los protocolos notariales tortosinos (siglo

Sin embargo, esta nueva situación fiscal apenas se mantuvo durante dos décadas, ya que en 1319, durante las negociaciones sobre la concesión de un importante donativo económico a la monarquía, el concejo de Zaragoza obtuvo, de nuevo, la exención perpetua del pago de lezdas y peajes en Tortosa. A cambio, los representantes del concejo hubieron de comprometerse a entregar a Jaime II la importante cantidad de 50.000 sueldos jaqueses, un precio elevado, sin duda, pero equiparable al nivel del privilegio obtenido⁵⁵. La inmunidad sobre el peaje de Tortosa vino acompañada, asimismo, de una medida altamente representativa de los intereses y estrategias presentes en el seno de la elite zaragozana. Se trata de la aplicación, por parte del consistorio, de una tasa (tres dineros por libra) sobre las mercancías que salieran desde Zaragoza hacia Tortosa, con el fin de recaudar 12.000 de los 50.000 sueldos jaqueses otorgados. Esta solución fue completada, a su vez, mediante el arrendamiento del impuesto, que recayó en manos de seis vecinos de la ciudad: Juan de Ahuero, Juan Pérez Vigores, Domingo Pérez de Tauste, Juan de Ejea, Pedro López Sarnés y Tomás de Pina⁵⁶.

2.2. El control de la vía fluvial del Ebro

La exención del pago de derechos de tránsito en Tortosa por Jaime II significó, para los mercaderes zaragozanos, la supresión de un coste relativamente importante en las operaciones a larga distancia, influyendo de manera decisiva para la consolidación de la vía fluvial del Ebro como el eje principal de su ac-

XV)», en *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI VII centenari de la Sentència arbitral de Torrellas, 1304-2004*, XVIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Valencia, 2005, v. 2, pp. 1249-1268.

⁵⁵ C. VILLANUEVA MORTE y M. LAFUENTE GÓMEZ (coords.), *Documentos del concejo de Zaragoza*, cit., docs. 136 y 141 respectivamente.

⁵⁶ «[El concejo de la ciudad] damos e femos cession, e por raçon e titol de vendicion livramos a vos, don Johan de Avuero, Johan Pereç Vigoros, el joven, don Domingo Perez de Thauust, don Johan de Exea, don Pero Lopeç Sarnes, Tomas de Pina, veçinos de la dita ciudat, e a los vuestros e a qui vos querredes, dotze milia solidos jaqueses, los quales los mercaderos e qualesquiere otros veçinos de la dita ciudat qui levaran pan e qualesquiere otras mercaderias a la ciudat de Tortosa, deven e son tenidos dar a la dita ciudat, es a saber tres dineros por livra, en ayuda de aquellos cinquanta mil solidos barcaloneses, los quales la dita ciudat dio e pago al sennyor rey por la conposicion feyta entre el dito sennyor rey e la dita ciudat, por racon de la lezda que el sennyor rey dizia a los homes de la dita ciudat de Caragoça dever pagar en Tortosa.» C. VILLANUEVA MORTE y M. LAFUENTE GÓMEZ (coords.), *Documentos del concejo de Zaragoza*, cit., doc. 143.

tividad comercial, al concentrar el grueso de las operaciones orientadas hacia las ciudades de Barcelona y Valencia⁵⁷. Esta medida, de carácter esencialmente económico, estuvo acompañada además de una serie de normas destinadas a garantizar la seguridad del tráfico fluvial, situándolo directamente bajo la autoridad de la corporación de mercaderes de Zaragoza, entre cuyas atribuciones se contó, desde al menos finales del siglo XIII, al control jurídico del río. De este modo, el transporte de mercancías se impuso como una prioridad absoluta frente al resto de actividades económicas relacionadas con la explotación de las aguas del Ebro, suprimiéndose progresivamente todo tipo de trabas que perjudicaran directa o indirectamente la navegación.

La primacía del transporte fluvial sobre cualquier otra actividad desarrollada sobre el cauce del Ebro queda patente en las periódicas concesiones emitidas por los monarcas al respecto, de las cuales tenemos noticia desde el reinado de Jaime I, gracias a una confirmación de su hijo, el rey Pedro III, en 1279. En este momento, al igual que en las décadas posteriores, la norma consistía en tener el cauce del río lo suficientemente despejado como para que las barcas que transportaban las mercancías pudieran desplazarse sin impedimentos. Los principales obstáculos, según el documento, eran los azudes y estructuras de caña levantados en las orillas, de cuya supervisión deberían encargarse además dos mercaderes y dos arraces de la ciudad⁵⁸. Esta medida proporciona un claro ejemplo de la temprana imbricación entre dos sectores complementarios. Con el paso del tiempo, mantener despejado el cauce del río se convirtió prácticamente en una consigna respaldada por la autoridad real, de modo que cada monarca hubo de confirmar estas instrucciones e incluso, en algunos casos, disponer por escrito otras normas, cuyo cumplimiento quedaba siempre bajo el control de los mercaderes y arraces zaragozanos. El reinado de Jaime II fue especialmente prolífico en este sentido, dado que se conocen al menos

⁵⁷ Sobre la función comercial de la vía fluvial del Ebro en la Edad Media, véase J. Á. SESMA, «Del Cantábrico al Mediterráneo», cit.; y, del mismo autor, «Puertos y navegación fluviales. El río Ebro en la Baja Edad Media», en A. Fábregas García (ed.), *Navegación y puertos en época medieval y moderna*, Universidad de Granada, Granada, 2012, pp. 44-67.

⁵⁸ «Quare mandat dominus rex quod prohibant non fiant cannares vel azudes vel alia impedimenta in dicto flumine que impediunt navigantes ut peius navigent, et si qua facta sunt que impediunt eadem, removeri faciant ad cognitionem duorum mercatorum Cesarauguste et duorum arrayzororum ipsius aque.» Ángel CANELLAS LÓPEZ, *Colección diplomática del concejo de Zaragoza*, Ayuntamiento, Zaragoza, 1975, t. II, doc. 103.

seis instrucciones distintas expedidas entre 1292 y 1323⁵⁹. En adelante, la reiteración de este tipo de medidas sugiere un interés constante por asegurar su cumplimiento⁶⁰.

Asimismo, desde finales del siglo XIII, los mercaderes zaragozanos disfrutaban también de la potestad de designar a los llamados *corredores de las barcas*, encargados de agilizar la contratación de los medios de transporte fluvial, circunstancia que refleja el estrecho control ejercido por los comerciantes de la capital sobre la principal vía de comunicaciones del reino⁶¹. Pero, sobre todo, a partir de mediados de la centuria siguiente, los mercaderes zaragozanos recibieron autorización regia para escoger jueces que dictaminasen en las causas comerciales⁶². Esta función se encontraba entre las competencias de los mayordomos de la cofradía, creada bajo la advocación de Santa María de Predicadores, y se extendía sobre toda la vía fluvial del Ebro, en el tramo que atravesaba la Corona de Aragón. Sobre el transporte fluvial confluían, desde antiguo, los intereses de mercaderes y profesionales del transporte, dos grupos muy estrechamente relacionados durante toda la Edad Media, y, por ello, desde fechas relativamente tempranas, es habitual encontrar referencias a procuradores de mercaderes y arraeces con la tarea de supervisar el cumplimiento de los contratos o la resolución de cualquier conflicto. Sirva de ejemplo un contrato establecido entre un patrón de barca (García Estercuel) y un mercader zaragozano (Pedro Sijena) en 1361, según el cual ambos aceptaron que fueran dos mercaderes y dos arraeces cualesquiera quienes decidieran sobre las mercancías que podrían ser transportadas y sus condiciones⁶³.

⁵⁹ María Isabel FALCÓN PÉREZ, *Ordenanzas y otros documentos complementarios relativos a las corporaciones de oficio en el reino de Aragón en la Edad Media*, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 1998, docs. 14, 24, 26, 49, 50 y 51.

⁶⁰ Por ejemplo, en 1450, con la intervención de la reina María, y en 1458, con la del rey Juan II. M.^a I. FALCÓN PÉREZ, *Ordenanzas*, cit., docs. 160 y 180, respectivamente.

⁶¹ María Isabel FALCÓN PÉREZ, «Notas sobre los corredores de comercio de Zaragoza en el siglo XV», *Aragón en la Edad Media*, VI (1984), pp. 175-207, concretamente p. 190.

⁶² La creación de la cofradía fue consecuencia de un privilegio de Jaime I, dado en 1264. Germán NAVARRO ESPINACH, «Los protagonistas del comercio: oficios e identidades sociales en la España bajomedieval», en *El comercio en la Edad Media*, XVI Semana de Estudios Medievales (Nájera y Tricio), Logroño, 2006, pp. 147-188, especialmente p. 160; y María Isabel FALCÓN PÉREZ, «La cofradía de mercaderes de Zaragoza y sus relaciones con Cataluña y el Mediterráneo (siglos XIV y XV)», en *Actas del Segundo Congreso Internacional de Estudios sobre las Culturas del Mediterráneo Occidental*, Barcelona, 1978, pp. 281-295.

⁶³ M.^a I. FALCÓN PÉREZ, *Ordenanzas*, cit., doc. 79.

En el caso que acabamos de citar, como en muchos otros, el control sobre el cumplimiento del contrato se establece a través de un pacto regulado por la costumbre y la confianza mutuas. Sin embargo, a finales del Trescientos, dichas normas fueron respaldadas por la autoridad real, hecho que constituye una muestra representativa del proceso de integración económica y cambio institucional que define la Baja Edad Media. Así, en 1391, Juan I dotó a la corporación de los mercaderes de Zaragoza de poderes específicos para decidir sobre un aspecto muy concreto de la navegación: la limpieza del río y su navegabilidad. En aquel momento, reconociendo la costumbre y los privilegios otorgados por otros monarcas a la cofradía para nombrar a tres mayordomos que dirimiesen sus causas internas, el rey ampliaba las competencias de dichos mayordomos hasta incluir la salvaguarda de la navegabilidad del río desde el límite con Navarra hasta Tortosa. En la práctica, los mercaderes zaragozanos conseguían la aprobación real para actuar contra todos aquellos que levantasen obstáculos –se citan, especialmente, estructuras de caña empleadas para la pesca o la construcción de molinos de agua– a la navegación. Para ello, podían contar con los medios de coerción empleados por el sobrejuntero de Zaragoza⁶⁴. Estas competencias fueron renovadas y ampliadas en 1440 por la reina María⁶⁵.

Pero el progresivo control ejercido por la corporación de mercaderes zaragozanos sobre la vía fluvial del Ebro, como forma de asegurar las operaciones comerciales desarrolladas a través de Tortosa, no fue, sin embargo, absoluto, sino que estuvo sometido a la intervención real en contextos determinados, especialmente en aquellos momentos en los que la monarquía y, por tanto, el conjunto de sus súbditos y vasallos, se hallaba inmersa en algún enfrentamiento bélico de cierta envergadura. De hecho, las llamadas *guerras del rey* convulsionaron periódicamente los mercados al dirigir la distribución de productos alimentarios, madera, metal y monturas en una dirección muy concreta: el abastecimiento del ejército. Esta necesidad absorbía periódicamente grandes cantidades de mercancías procedentes de cada uno de los sectores citados, pero también podía llegar a monopolizar los medios de almacenamiento y transporte⁶⁶. Para ello, no era necesario que el conflicto se desarrollara sobre el territorio

⁶⁴ Para contribuir a la reparación de los tramos difíciles, los mayordomos quedaban autorizados a cobrar dos dineros jaqueses por cada cien cahíces de trigo transportado por el río, y otros tres por carga de cualquier otra mercancía. *Ibidem*, doc. 94.

⁶⁵ *Ibidem*, doc. 131. Un ejemplo de la actuación jurídica de los mayordomos de la cofradía, datado en 1471, en esa misma publicación, doc. 218.

⁶⁶ Giovanni CHERUBINI, «La guerra nel basso Medioevo: riflessi economici», en *Pace e guerra nel basso Medioevo*, Atti del XL Convegno storico internazionale, Spoleto, 2004, pp. 201-218.

del reino, ya que también el abastecimiento de las grandes armadas dotadas desde finales del siglo XIII trastocaron el equilibrio comercial en la Corona al absorber grandes cantidades de víveres y, sobre todo, al monopolizar los medios de transporte fluvial. Así, por ejemplo, la armada dirigida por Pedro IV contra el Juez de Arborea (Cerdeña) en 1354 monopolizó los recursos existentes para el tráfico sobre el río Ebro, de modo que todas las barcas, sus arraeces y sus navegadores hubieron de dedicarse al aprovisionamiento de cereal panificable para el ejército y, en parte, de madera para la construcción de naves. Ambos tipos de mercancías tenían como destino, naturalmente, el puerto de Tortosa⁶⁷.

En aquel momento, esta norma se aplicó en todo el curso del Ebro y seguramente también en los cauces de algunos de sus afluentes más importantes. Los problemas derivados de esta medida no tardaron en llegar y, como era previsible, algunas mercancías quedaron varadas en los puertos fluviales sin posibilidad de ser transportadas al menos en un corto o medio plazo de tiempo. Esto es lo que sucedió con una carga de 150 quintales de aceitunas que el mercader zaragozano Benedet Sardera había adquirido en la capital aragonesa, con el objetivo de venderlas en Valencia. A pesar de sus protestas, el Justicia de Aragón, el merino de Zaragoza y el propio Martín Pérez Pelegrín le negaron la posibilidad de alquilar una embarcación para transportar la mercancía, ya que todas las barcas debían estar disponibles para el abastecimiento de la escuadra del rey⁶⁸.

Asimismo, los conflictos desarrollados sobre las fronteras o incluso el interior del reino afectaron directamente al orden de los intercambios y provocaron situaciones complicadas para el abastecimiento, especialmente si el enfrentamiento obligaba a la concentración de compañías procedentes de otros Estados de la Corona o incluso de fuera de ella. Uno de los conflictos mejor conocidos en este sentido es la guerra con Castilla de 1356-1366, cuando, al quedar restringidas las comunicaciones tanto externas como internas en el reino de

⁶⁷ Mario LAFUENTE GÓMEZ, *Guerra en ultramar. La intervención aragonesa en el dominio de Cerdeña (1354-1355)*, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 2011, pp. 70-79. Se conocen medidas similares para el contexto de la conquista de Sicilia, Á. CANELLAS LÓPEZ, *Colección Diplomática*, cit., t. II, doc. 399; y para la de Cerdeña, Antonio ARRIBAS PALAU, *La conquista de Cerdeña por Jaime II de Aragón*, Barcelona, Instituto de Estudios Mediterráneos, 1952. Sobre el aprovisionamiento de madera destinada a la construcción de naves en las atarazanas de la Corona, desde los espacios interiores, véase Alejandro MARTÍN LÓPEZ, «La obtención de materias primas para la construcción naval en la Corona de Aragón. Un ejemplo de explotación del territorio proyectada», *Tvriaso*, XX (2010-2011), pp. 309-324.

⁶⁸ M. LAFUENTE GÓMEZ, *Guerra en ultramar*, cit., pp. 71-72.

Aragón, la guerra obligó a reorganizar el abastecimiento de productos alimentarios sobre una buena parte del territorio. De hecho, la suspensión del tráfico comercial con Castilla, con algunas excepciones en periodos de tregua, y con Navarra, entre 1362 y 1363, hizo que el suministro de productos alimentarios hacia la mitad occidental del reino hubiera de efectuarse exclusivamente desde otros puntos de Aragón⁶⁹. Para evitar el siempre temido desabastecimiento, muy pronto se estableció la prohibición de sacar del reino bienes de primera necesidad, muy especialmente cereal⁷⁰. Sin embargo, esta medida fue acompañada de la emisión de licencias de exportación en beneficio de personas concretas, sobre todo de mercaderes catalanes que obtuvieron permisos eventuales para extraer grano desde localidades del Bajo Aragón hacia Tortosa o Barcelona⁷¹. Salvo estas excepciones, la restricción de las exportaciones de productos básicos fue firmemente observada, de modo que solo desde mediados de la década de 1370, es decir, casi veinte años después de haberse iniciado el conflicto, encontramos de nuevo un tráfico fluido de exportación de grano, concretamente en la ruta de Teruel hacia Valencia⁷².

⁶⁹ En este contexto se inserta la renovación por Pedro IV, en 1357, del privilegio de inmunidad fiscal de que disfrutaban los mercaderes bearneses en Aragón. E. MAINÉ BURGUETE, «Negocio y familia», cit., p. 481.

⁷⁰ La primera referencia en este sentido es de septiembre de 1356, cuando Pedro IV informó de ello al gobernador de Aragón, Jordán Pérez de Urriés, ordenándole asegurarse de que ningún tipo de alimento (especialmente grano ni harina) saliera del reino por la vía del Ebro hacia Tortosa. Mario LAFUENTE GÓMEZ, «Cambio institucional y costes de transacción en Aragón (siglos XIV y XV)», en C. Laliena Corbera y M. Lafuente Gómez (coords.), *Una economía integrada. Comercio, instituciones y mercados en Aragón. 1300-1500*, Grupo CEMA-Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2012, pp. 99-139, concretamente p. 122.

⁷¹ En una de ellas autorizaba a un caballero gascón, Monguillete de Campaña, que había acudido a su servicio con Captal de Buch, a sacar cinco *somatas* de trigo semanales hacia Gasuña. En la fórmula de permiso se alude a la prohibición general: «non obstante inibitione quacumque facta in contrarium, vel fienda, nisi scilicet non extrahendo grano a dicto regno Aragonis, inibitionem generalem per nostras expressas literas faceremus.» En otra, permitía a Berenguer de Lagostera y a Guillermo Cajal, ciudadanos y mercaderes de Tortosa, sacar desde Escatrón 180 cahíces de cereal hacia Tortosa o Barcelona. Poco después, el ciudadano de Tortosa Pedro Cordero obtuvo permiso para extraer doscientos cahíces de trigo y llevarlos a Tortosa, donde existía una gran necesidad. Debía hacerlo desde Tamarite de Litera o los lugares situados aguas abajo del Ebro. *Ibíd.*, p. 122.

⁷² A finales de 1374, el infante Juan permitió a la ciudad de Valencia aprovisionarse con trigo aragonés, procedente de Teruel y sus aldeas. *Ibíd.*, p. 122. Esta licencia se entiende, sin duda, en el contexto de la crisis de abastecimiento frumentario vivida en la ciudad de Valencia en ese mismo año. A. RUBIO VELA, «Trigo de Aragón», cit., pp. 334-343.

2.3. Organización y recaudación de las primeras generalidades

La relevancia adquirida por la ruta del Ebro en la circulación de mercancías entre Zaragoza y la ciudad de Valencia, una vez obtenida la exención sobre el pago de la lezda de Tortosa, en 1320, hizo descender, sin duda, el flujo comercial orientado a través de la ruta de Teruel. Un indicio de ello es que, hasta donde sabemos, el concejo de Zaragoza no llegó a obtener una exención similar a la obtenida sobre Tortosa en el puesto de Teruel, al menos, durante todo el siglo XIV. Este fenómeno no impidió, sin embargo, que al menos un sector de los mercaderes zaragozanos optara por concentrar parte de su actividad comercial sobre las rutas terrestres que unían la capital aragonesa con el norte del reino de Valencia, a través de las actuales comarcas del Bajo Aragón y el Bajo Ebro. A pesar de que el volumen de las exportaciones y, en general, de los intercambios articulados sobre este espacio fue cuantitativamente menor que el absorbido por la vía de Tortosa, no cabe duda de que la salida de mercancías por los pasos del actual Maestrazgo, en la ruta de Morella, cumplió también un papel importante desde el punto de vista de los mercados locales.

La densidad del tráfico comercial conducido por esta zona y, sobre todo, la presencia de mercaderes zaragozanos al frente del mismo, puede comprobarse al analizar la organización y recaudación del servicio otorgado por el General del reino a Pedro IV en las Cortes de Zaragoza de 1364, cuando, entre otras medidas, se decidió trasladar la recaudación del impuesto de las *generalidades* a las fronteras interiores de la Corona⁷³. El nuevo sistema fiscal articulado en el reino de Aragón denota, al igual que sucedió en Valencia y Cataluña, una atenta labor de cálculo con respecto a sus rendimientos fiscales y, al mismo tiempo, un preciso conocimiento sobre su potencial para influir sobre el mercado y ofrecer oportunidades de negocio a los agentes económicos capaces de involucrarse en su organización y control. Detrás de ambas realidades se encontraba un grupo destacado de las elites urbanas del reino, que integraba sobre todo a la oligarquía zaragozana, pero

⁷³ Sobre la configuración del nuevo sistema fiscal, véanse los siguientes trabajos de José Ángel SESMA MUÑOZ: «La fijación de fronteras económicas entre los estados de la Corona de Aragón», *Aragón en la Edad Media*, V (1983), pp. 141-163; «Estado y nacionalismo en la baja Edad Media. La formación del sentimiento nacionalista aragonés», *Aragón en la Edad Media*, VII (1987), pp. 245-273; «Fiscalidad y poder. La fiscalidad centralizada como instrumento de poder en la Corona de Aragón (siglo XIV)», *Espacio, tiempo y forma. Revista de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED*, 4 (1989), pp. 447-463; y «Fiscalidad de estado y comercio exterior en Aragón», *Acta historica et archaeologica mediaevalia*, 22 (2001), pp. 459-467.

también a otros ciudadanos y vecinos instalados en ciudades como Huesca o Barbastro. Su objetivo principal se situó en la búsqueda de oportunidades de negocio a partir del arrendamiento parcial de las nuevas *generalidades* y, sobre todo, de las sisas impuestas por el General, que constituyeron el eje de todo el sistema. En este sentido, conviene destacar que, de los poco más de 217.000 sueldos jaqueses ingresados por los diputados, durante el primer trimestre del servicio, más de 170.000 lo fueron en concepto de sisas (78,7%) y, de estos, algo más de 120.000 se percibieron a través de su arrendamiento (70,5%).

El protagonismo de las imposiciones frente a las *generalidades*, en cuanto a su rentabilidad fiscal, es comprensible si tenemos en cuenta el contexto en el que fueron aplicadas. Debido a la guerra contra Castilla, las relaciones comerciales con este reino habían quedado interrumpidas, condicionando así la operatividad de cualquier sistema de impuestos aduaneros e influyendo negativamente en el tráfico de mercancías con los territorios vecinos. Además, las grandes ofensivas sufridas por la Corona entre 1362 y 1363 habían tenido como consecuencia la ocupación de áreas importantes en la mitad occidental del reino de Aragón, donde ciudades como Tarazona y Teruel, y grandes villas como Calatayud y Daroca, junto a sus áreas de influencia, habían quedado separadas de la soberanía de Pedro IV y sometidas al dominio del rey de Castilla. Todo ello hizo que los puntos de cobro del General hubieran de orientarse necesariamente hacia el tráfico existente con Francia y Cataluña, y, en menor medida, con Navarra y Valencia.

En tales condiciones las *generalidades* difícilmente podían ser eficaces y, de hecho, su rendimiento, en el trimestre documentado, se situó muy por debajo de las sisas, superando apenas los 36.000 sueldos jaqueses, frente a los 170.000 de aquellas. El balance ofrecido por los puntos de cobro documentados expresa con nitidez las dificultades con las que hubo de lidiar el sistema y, con ello, las razones de la desconfianza de los inversores. En concreto, el nivel alcanzado por los costes de gestión en los puntos situados sobre las vías de comunicación con Navarra y Valencia se situó en torno al 20% del total de los ingresos, alcanzando un máximo del 26,3% en el puesto de Aliaga, al sur del reino. La zona norte, por su parte, pudo ofrecer mejores perspectivas que, sin embargo, resultarían insuficientes para equilibrar al conjunto. Así, Canfranc y Broto asumieron unos costes del 6 y el 10% respectivamente. En términos estrictamente cuantitativos, es preciso señalar que tan solo ocho de los cuarenta y cuatro puestos documentados igualaron o superaron la cantidad de 1.000 sueldos jaqueses de rendimiento neto. De todos ellos, tan sólo uno, el de Alcañiz, se encontraba en alguna de las vías de comunicación con el reino de Valencia.

A diferencia de las *generalidades*, las sisas establecidas por las Cortes y gestionadas por la Diputación se sometieron a un sistema de arrendamientos relativamente precoz. Como hemos indicado anteriormente, de los más de 170.000 sueldos jaqueses ingresados en concepto de sisas durante el periodo analizado, más de 120.000 lo fueron tras haber sido arrendadas. La diferencia, casi 50.000 sueldos, se corresponde con el dinero ingresado por los diputados allí donde las sisas no llegaron a arrendarse debido a las escasas perspectivas de negocio que ofrecían. En estos municipios, el nivel alcanzado por los costes de gestión que hubieron de afrontar los recaudadores contratados por la Diputación pone de manifiesto esa escasa rentabilidad. Éste fue el caso de algunas de las poblaciones ubicadas en el área fronteriza con el sur de Cataluña y el norte de Valencia, que hubieron de destinar entre uno y dos tercios de sus ingresos a costear los salarios de los recaudadores y los gastos de mensajería exigidos por el sistema, entre ellas Castellote (33%), Valderrobres (41%), Ejulve (27%), Beceite (66%), Fuentespalda (59%) y Torre del Compte (48,5%). El único caso que ofrece un nivel asumible en este sentido, junto a varias de las pequeñas aldeas que rodeaban Zaragoza, lo encontramos en Montalbán y sus aldeas, donde los costes de gestión se situaron en el 13% de los ingresos⁷⁴.

El arrendamiento de las sisas del General, una vez vencidos los posibles títubeos iniciales, fue aceptado como una oportunidad de negocio por un sector importante de las elites económicas de las villas y ciudades aragonesas, quienes se interesaron prioritariamente por el arrendamiento del impuesto en sus propios municipios y sus áreas de influencia. El grupo de inversores más destacado lo encontramos, como era de esperar, en la ciudad de Zaragoza. Ciudadanos y vecinos adinerados instalados en la cabecera del reino, absorbieron, además del arrendamiento de las sisas impuestas en la ciudad, las correspondientes a numerosas villas y aldeas situadas sobre la vía fluvial del Ebro en su tramo aragonés, cuyo potencial rendimiento económico conocían bien. Dentro de la propia capital, la identificación de estos agentes económicos remite a linajes de una trayectoria histórica sostenida al frente de las instituciones urbanas —y, por extensión, de la Diputación del reino—, como los Alamán, los Arcipreste y los Épila, junto a algunos otros cuya presencia en aquellas fue más esporádica, concretamente los Cunyat, Zatría, Crespín y Allué⁷⁵. Otros individuos, bien por

⁷⁴ Mario LAFUENTE GÓMEZ, *Un reino en armas. La guerra de los Dos Pedros en Aragón (1356-1366)*, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 2014, p. 205.

⁷⁵ Los linajes Alamán, Arcipreste y Épila situaron a varios de sus miembros en el restringido grupo de los ciudadanos honrados de Zaragoza, entre 1320 y 1415, aunque la existencia

elección propia o bien debido al capital disponible, actuaron fuera de los muros de la ciudad, en áreas conocidas y, generalmente, formando compañías colegiadas. Entre todos ellos, destaca el caso de Bartolomé de Cubels y García Gastón, quienes arrendaron, junto al alcañicense Blas Ram, las sisas de Peñarroya, Valderrobres, La Fresneda, Torre del Compte, Calaceite, Mazaleón y Cretas⁷⁶.

Así pues, a pesar de que la eficacia del nuevo sistema se mantuvo, en los momentos iniciales, por debajo de las expectativas, debido al conflicto que asolaba el reino y a las subsiguientes alteraciones sufridas en el tráfico interfronterizo de mercancías, a partir de la década de 1370 su rentabilidad no dejó de ir en aumento hasta consolidarse como uno de los ejes de la fiscalidad real extraordinaria y convertirse, a la larga, en la principal fuente de financiación del Estado. Asimismo, tanto las *generalidades* como las sisas terminaron instalándose, durante el último cuarto del siglo XIV, como dos oportunidades de negocio para los agentes económicos más poderosos del reino⁷⁷.

de las tres familias se prolongó durante el siglo XV. Enrique MAINÉ BURGUETE, *Ciudadanos honrados de Zaragoza. La oligarquía zaragozana en la Baja Edad Media (1370-1410)*, Grupo CEMA-Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2006, pp. 211-217.

⁷⁶ El linaje Ram fue, desde mediados del siglo XIV, al menos, uno de los más poderosos de la elite de Alcañiz. Su fortuna se forjó, en gran medida, en el mundo de los negocios financieros y el crédito, donde sus miembros supieron moverse con habilidad. Un ejemplo significativo nos lo proporciona Blasco Ram, quien en 1382 vendió un censal de 20.000 sueldos jaqueses y una pensión de 2.000 al comendador de Alcañiz. Carlos LALIENA CORBERA, *Sistema social, estructura agraria y organización del poder en el Bajo Aragón en la Edad Media (siglos XII-XV)*, Instituto de Estudios Turolenses, Teruel, 1987, pp. 261 y 266. Una generación más tarde, otro de sus miembros, Domingo Ram, alcanzó la sede episcopal de Huesca e intervino directamente en el cónclave que designó a Fernando de Antequera como rey de Aragón, en el Compromiso de Caspe. José Ángel SESMA MUÑOZ y Carlos LALIENA CORBERA, «Las elites políticas de Aragón durante el Interregno y el Compromiso de Caspe», en J. Á. Sesma Muñoz (coord.), *La Corona de Aragón en el centro de su Historia. 1208-1458. El Interregno y el Compromiso de Caspe*, Grupo CEMA-Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2012, pp. 165-190; y José Ángel SESMA MUÑOZ, *El Interregno (1410-1412). Concordia y compromiso político en la Corona de Aragón*, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 2011.

⁷⁷ La integración de funciones comerciales, financieras y administrativas –sobre todo en lo que respecta a la mediación fiscal, entendida como una forma de inversión– fue un rasgo característico de las elites económicas en la baja Edad Media. Paulino IRADIEL MURUGARRREN, «Metrópolis y hombres de negocios (siglos XIV y XV)», en *Las sociedades urbanas en la España medieval*, Pamplona, 2003, pp. 277-310; y David IGUAL LUIS, «La formación de élites económicas: banqueros, comerciantes y empresarios», en J. Á. Sesma Muñoz (coord.), *La Corona de Aragón en el centro de su Historia. 1208-1458. Aspectos económicos y sociales*, Grupo CEMA-Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2010, pp. 137-160.

CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo, hemos analizado a través de las huellas que dejan distintas fuentes documentales la red viaria que, en los siglos XIII y XIV, sirvió para articular las comunicaciones entre el sur de Aragón y el reino de Valencia. Una red que sirvió para canalizar el desplazamiento de personas y, con ello, el intercambio comercial y cultural, el control territorial, y en ocasiones también la destrucción y la guerra. Las diferentes infraestructuras de comunicación generadas en este proceso han de ser entendidas, pues, como vectores fundamentales del devenir histórico y económico de ambos países, tal y como atestigua la persistencia de una ruta secular en torno al camino real de Valencia a Zaragoza, articulado primero sobre cañadas y veredas, y transformado, ya en época contemporánea, en una densa red de comunicaciones que incluye el ferrocarril y la actual autovía.

De otro lado, y para concluir, nos gustaría subrayar una idea que nos parece fundamental: la apertura y consolidación de las rutas comerciales entre Zaragoza y el reino de Valencia, en los siglos XIII y XIV, se inscribe en un proceso de cambio institucional dirigido por un grupo social muy concreto, como es la elite de los mercaderes afincados en la capital aragonesa. Su capacidad para actuar a nivel institucional, ya fuese a través de la corporación del oficio, ya del concejo de la ciudad o, a partir de 1364, de las propias Cortes del reino, constituyó un factor clave para orientar la regulación del comercio a nivel estatal y habilitar, así, mejores condiciones para sus propios intereses económicos. En este trabajo, hemos podido constatar algunas de las manifestaciones más significativas de este proceso, como la obtención de inmunidad al pago de derechos de tránsito en Tortosa, en 1319; el progresivo control del tráfico comercial a través de la vía fluvial del Ebro y, parcialmente, la influencia de mercaderes zaragozanos sobre los mercados y las rutas comerciales que unían Aragón y Valencia a través del Bajo Ebro y el Bajo Aragón. No obstante, somos conscientes de que quedan, todavía, numerosos problemas por plantear, comenzando por la identificación prosopográfica de estos agentes económicos y la delimitación de sus ámbitos de intervención a diversa escala, dos cuestiones que apenas hemos podido esbozar aquí.