

# EL COMERCIO Y LA FRONTERA EN LA PENÍNSULA IBÉRICA EN LOS SIGLOS MEDIEVALES

---

JOSÉ HINOJOSA MONTALVO  
Universidad de Alicante

## 1. FRONTERA Y COMERCIO

El tema de la frontera tiene una importancia esencial en la Historia, máxime en el caso de España, cuyo desarrollo histórico en los siglos medievales es imposible de comprender sin la noción de frontera. Derivado de la voz latina *frons*, la frontera se define oficialmente como el «confin de un estado», en cuyo interior se encierran realidades políticas, sociales, económicas, culturales y mentales bien definidas, e incluso como en el caso de Granada, religiosas, que constituyen las señas de identidad propias. De la frontera se han dado multitud de definiciones, entre las cuales es muy interesante la de G. CIPOLLONE, para quien «la frontera se manifiesta, por tanto, como aquella condición psicológica y, por tanto, como aquel espacio mental y físico, tan predispuestos por naturaleza a la ósmosis, al contagio y a la fecundación»<sup>1</sup>. Es el síntoma del cambio en la concepción de la frontera, que de ser un lugar de enfrentamiento continuo, sobre todo con el Islam, ha pasado a ser vista también como punto de intercambios, de aculturación entre dos ámbitos

---

<sup>1</sup> G. CIPOLLONE: «Esclavitud y liberación en la frontera», *Primeras jornadas de estudios en la frontera, Alcalá la Real y el Arcipreste de Hita*, Jaén, 1996, pág. 72.

ecológicos distintos: el musulmán y el cristiano, como desarrolló TH. GLICK en una sugestiva obra<sup>2</sup>.

La frontera delimita entidades políticas y territoriales diferentes, lo que le da un claro contenido espacial, pero al mismo tiempo la frontera tiene un significado temporal, ya que puede permanecer inamovible o ser susceptible de modificaciones, como sucedió con las fronteras peninsulares, mal delimitadas y continuas zonas de fricción y tensión, sobre todo la frontera de Granada, la frontera bajomedieval por excelencia, donde ninguna de las partes consideraba esa frontera como definitiva y aspiraba siempre a modificarla en su propio beneficio. Las fronteras definitivas surgirán con el «Estado Moderno», aunque en la península a partir del siglo XIV las fronteras internas entre los estados quedaron ya bien consolidadas.

La frontera es un espacio de confrontación, de tensiones con la parte opuesta, pero también un área de «permeabilidad» como gustaba calificarla el profesor MATA CARRIAZO, pionero en los estudios de la frontera granadina, de relaciones y de intercambios del más variado signo durante el largo período medieval.

En el último medio siglo la frontera se ha convertido en un tema clásico de la historiografía peninsular, desde los más variados enfoques y con la temática más diversa, aunque fijándose sobre todo en los aspectos políticos y bélicos, los más evidentes y llamativos en un primer momento, caminando con frecuencia junto a los de reconquista y repoblación en numerosos trabajos, desde SÁNCHEZ ALBORNOZ<sup>3</sup> a R. I. BURNS<sup>4</sup>. La bibliografía sobre la frontera cuenta ya con centenares de títulos y menudean los encuentros de historiadores y arqueólogos sobre un tema tan apasionante como es el de la frontera, por lo que considero que no es este el espacio adecuado para repasar esta trayectoria historiográfica, en la que, sin embargo, apenas se ha insistido en la interconexión entre la frontera y el comercio. En unos casos, la parquedad de las fuentes hacía que fuera difícil captar esta realidad mercantil a través de la frontera, como es el caso del reino de Granada, donde los estudios inciden especialmente en los aspectos bélicos, el mundo de los cautivos, las instituciones fronterizas, etc., sin apenas referencias a los contactos pacíficos, a los intercambios comerciales con los cristianos, que tan frecuentes debieron ser. Sólo muy recientemente, algunos autores como J. RODRÍGUEZ MOLINA, C. ARGENTE DEL CASTILLO o P. PORRAS ARBOLEDA, a los que luego me referiré, han comenzado a hacer hincapié en que los períodos de paz superaron ampliamente a los de guerra, y a estas relaciones pacíficas entre cristianos y musulmanes.

---

<sup>2</sup> Th. Glick: *Cristianos y musulmanes en la España medieval (711-1250)*, Madrid, 1991.

<sup>3</sup> Cl. SÁNCHEZ ALBORNOZ: *Despoblación y repoblación del Valle del Duero*, Buenos Aires, 1966.

<sup>4</sup> R. I. BURNS: *Medieval Frontier Societies*, Oxford, 1989.

En los estudios en torno a las fronteras internas entre los estados peninsulares también predominaba la realidad político-militar frente a los contactos cotidianos, y la frontera se ha entendido como una realidad política e institucional, en la que el poder central, a medida que se fue desarrollando el tráfico mercantil, instauró unos sistemas aduaneros, movidos por la necesidad de obtener nuevos ingresos y delimitar espacios comerciales propios. La frontera estaba, pues, en relación con la hacienda real y su política fiscal.

El objetivo que me propongo es realizar un acercamiento a la actividad comercial en torno a las fronteras terrestres peninsulares, que era percibida de forma diferente por las poblaciones localizadas a ambos lados de la frontera. Para éstas se trataba con frecuencia de un espacio económico común, en el que la frontera no era sino un obstáculo –fiscal– a unas relaciones fluidas y cotidianas, mientras que el poder central veía la frontera desde una óptica militar, de defensa y de control. Por la frontera se canalizará el tráfico mercantil, generador de importantes beneficios para la hacienda estatal, y los reyes tratarán de instaurar un eficaz sistema aduanero en los siglos bajomedievales, que les disputarán las fuerzas sociales privilegiadas.

Otra de las metas, además de ver el movimiento mercantil en algunas de las fronteras más importantes, es intentar aproximarnos a la fiscalidad generada por el comercio y la frontera, y su control por los distintos agentes sociales, sin olvidar el desarrollo económico que el comercio generó en las regiones fronterizas y el amplio espectro humano que se movía en torno a la frontera y el comercio, desde buhoneros y mercaderes a contrabandistas y agentes fiscales.

## 2. ESTÍMULOS Y TRABAS AL COMERCIO FRONTERIZO

La estructura física del territorio es un condicionante decisivo a la hora de explicar tanto el trazado de la frontera como las rutas por las que discurre el comercio. No voy a extenderme en descripciones sobre la geografía peninsular sino a hacer una breve consideración sobre las vías y medios de transporte utilizados en este comercio fronterizo, recordando en primer lugar algo que es de todos sabido, y es el casi nulo papel que tuvo la navegación fluvial en el comercio entre los reinos hispanos.

Una serie de factores climáticos y morfológicos (torrencialidad, irregularidad pluviométrica, escaso y rápido caudal, fuertes pendientes, etc.) parecen haberse aliado para hacer desistir a nuestros mercaderes de utilizar los ríos para el tráfico de mercancías, y únicamente el Ebro en su curso medio y bajo fue una vía fluvial regular en estos siglos bajomedievales, por la que circulaba lana, granos o cueros, en un tráfico regional o exterior más que propiamente fronterizo. En los ríos fron-

teros con Portugal, el Miño, Duero o Guadiana los intercambios por vía fluvial eran escasos y a ellos aludiré luego.

En cambio bastantes de nuestros ríos sí que fueron utilizados para el transporte maderero entre territorios pertenecientes a formaciones políticas diferentes, como fue el caso del Turia o del Júcar por los que descendían la madera talada en las serranías de Cuenca y Teruel hacia Cullera o Valencia. La entrada en tierras valencianas generaba en la frontera con el reino de Castilla unos puestos de control aduanero específicos.

Frente al escaso o nulo papel jugado por el tráfico mercantil fluvial interfronterizo, el protagonismo fue de la red viaria<sup>5</sup>, condicionada en buena medida por la orografía, buscando siempre los trayectos más cómodos, una vez que la paz se hubo asentado definitivamente en el territorio. Fosas longitudinales y pasos transversales permitían cruzar los grandes sistemas montañosos peninsulares ya desde la época romana, como eran los Pirineos, las sierras de Guadarrama o de Gredos, por citar unos ejemplos. El estado de estos caminos dejaba mucho que desear, al menos hasta el siglo XIII, en que las autoridades comenzaron a preocuparse por las obras públicas, en particular los puentes, canalizadores del comercio de larga distancia en aquellos puntos donde había que atravesar los grandes ríos peninsulares, desde Tudela y Toledo a Córdoba, aunque todos ellos quedan fuera del área de las fronteras interestatales, siendo, por lo general, los accidentes geográficos, las zonas de puertos o de grandes fracturas, donde se delimitaba la frontera, como sucede, por ejemplo, con el reino de Granada, donde las sierras Subbéticas marcan la frontera septentrional dentro de las actuales provincias de Granada y Almería. El mismo estado nazarí es en conjunto una gran fortaleza natural de unos 20.000 km.<sup>2</sup> de superficie, donde las sierras Subbéticas al norte y las Béticas al sur actúan como una muralla natural.

Esta red caminera, deudora de la geografía, es la que orienta el comercio de la frontera y articula el poblamiento a ambos lados de la misma. Las vías reales, que solían ser las que estaban en mejor estado, eran por las que discurría el grueso del tráfico mercantil, donde se encontraban los principales puestos aduaneros y las villas más importantes, actuando como aglutinador del poblamiento. A ellos se añadían una extensa red de caminos secundarios que unirían las localidades a ambos lados de la frontera, por los que discurría ocasionalmente un pequeño comercio local, mal conocido. Estos caminos, por lo general, son inamovibles, ya que su transformación supone fuertes desembolsos difícilmente asumibles por los poderes públicos, a los que les interesa también el control del camino como fuente de ingresos.

---

<sup>5</sup> G. MENÉNDEZ PIDAL: *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951.

La excepción se producía en el reino de Granada, donde las conquistas de ambos bandos alteraba con frecuencia la conformación de la frontera y la red viaria. Tomemos como ejemplo la ciudad de Lorca, frontera del reino de Murcia pero también de Castilla con Granada, con unos límites marcados al norte por los Vélez y al mediodía por la ciudad de Vera como centralizadoras del espacio desde el lado granadino. Todo este sector, como señala J. F. JIMÉNEZ ALCÁZAR, se vio condicionado por la presencia de arterias viales básicas que comunicaban el Sur con el Levante. Por un lado, la ruta que conforma el valle del río Vélez, que discurriendo en sentido NW-SE confluye en Lorca con la que procede desde el Almanzora. Al establecerse la frontera a fines del siglo XIII se cortaron las vías tradicionales, sobre todo la última, heredera de la Vía Hercúlea romana. El objetivo sería su control, lo que se logró en el siglo XV, con la toma de Xiquena y Tirie<sup>6</sup>.

Una serie de trabas dificultaban el comercio en general, como era el riesgo que corría el mercader de ser atacado y desvalijado, los malos alojamientos o el pago de impuestos de tránsito o fronterizos. Lo que no impedía un animado tráfico de viajeros y mercancías, transportadas a lomos de cabalgaduras por las viejas vías romanas o los escasos nuevos caminos abiertos en estos siglos, ya que el transporte por carros y carretas no era frecuente. El cambio empezó a notarse sobre todo a finales de la Edad Media, cuando municipios y autoridades estatales empezaron a preocuparse por la reparación de estos caminos, la construcción de puentes, la búsqueda de una mayor seguridad, a través de la lucha contra los ladrones en tiempos de los Reyes Católicos y la creación de la Santa Hermandad. Las mejoras de estos monarcas se dejaron sentir también en la construcción de nuevas ventas y posadas en estos caminos reales que llevaban a la frontera, en busca de proporcionar mayor comodidad al viajero y de dar vida a tantas zonas despobladas, aunque por lo general no generaron núcleos estables de importancia.

Las guerras o las diferencias de carácter político y económico entre los estados suponían graves alteraciones y perjuicios para las actividades mercantiles en las fronteras, que se cerraban, quedando suprimidos los intercambios entre los países beligerantes. A esta interrupción del comercio, que tan graves perjuicios causaba, se añadía el embargo y confiscación de bienes de los mercaderes considerados enemigos. Es lo que sucedió, por citar un ejemplo, entre 1402 y 1409 al producirse la prohibición de comerciar entre Castilla y los estados de la Corona de Aragón, como resultado del fracaso de las negociaciones entre las partes en torno a los impuestos a recaudar. Las repercusiones fueron muy negativas en la frontera valen-

---

<sup>6</sup> J. F. JIMÉNEZ ALCÁZAR: *Lorca: ciudad y término (siglos XIII-XVI)*, Murcia, 1994, págs. 150-152; *Un Concejo de Castilla en la frontera de Granada: Lorca, 1460-1521*, Granada, 1997. Deica un capítulo al comercio de la ciudad en págs. 172-200.

ciana, en particular en la de Orihuela con Murcia, produciéndose desabastecimiento de carne en el mercado valenciano, de la lana castellana para la industria textil, etc.<sup>7</sup>. Donde esta tensión bélica alcanzaba sus cotas más altas y las mayores repercusiones comerciales era en la frontera de Granada, aunque el sistema de paces y treguas servía de regulador del comercio. Los grandes concejos castellanos enviaban al rey de Granada «cartas de seguro» para respetar la tregua, como hizo en 1452 el de Alcalá la Real, a la vez que aseguraba a «los merchantes e almaiales moros que fueren e vinieren por el puerto de esta çiudad e su tierra con sus mercaderias»<sup>8</sup>, por citar uno de los muchos documentos de esta índole conservados.

### 3. EL TRÁFICO MERCANTIL FRONTERIZO EN LOS DISTINTOS TERRITORIOS PENINSULARES

#### 3.1. EL ESPACIO NAVARRO

Los registros conservados de los peajes, desde mediados del siglo XIV, permiten reconstruir las líneas maestras del comercio por las fronteras navarras, tarea iniciada por A. MARTÍN DUQUE y proseguida por sus discípulos<sup>9</sup>. En el caso del peaje de Pamplona se aprecia que las relaciones con Castilla son las de mayor alcance (78,9% en 1351), seguidas por las de Ultrapuertos (13%) y Aragón (8%). Los intercambios con Castilla se basaban en los paños, que suponían el 85% del valor fiscal de todas las mercancías, teniendo en Burgos el núcleo de este tráfico pañero. Con Aragón las relaciones eran modestas, centradas sobre todo en el aceite (52%).

No fue Pamplona el único centro de recaudación fiscal, sino que en las fronteras del reino existían otros enclaves por los que se canalizaba el comercio de la frontera, como hacía Los Arcos con relación a Castilla. En esta localidad estaba la aduana principal, que contaba con ramificaciones secundarias en puntos más cercanos a la frontera: Azagra, San Adrián, Sesma y Mendavía. También en Los Arcos se controlaban las relaciones con Alava<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> M.<sup>a</sup> T. FERRER I MALLOL: «La ruptura comercial amb Castella i les seves repercussions a Valencia (1403-1409)», *Primer Congreso de Historia del País Valenciano*, Valencia, 1980, Vol. II, págs. 671-682.

<sup>8</sup> J. RODRÍGUEZ MOLINA: *La frontera de Granada*, pág. 526.

<sup>9</sup> A. MARTÍN DUQUE; J. ZABALO ZABALEGUI; J. CARRASCO PÉREZ: *Peajes navarros. Pamplona (1351), Tudela (1365), Sangüesa (1362), Carcastillo (1362)*, Pamplona, 1973.

<sup>10</sup> M. A. PAGOLA ERREA: «Peajes navarros medievales. Aranceles de Los Arcos, Sesma y Sangüesa», *Actas del séptimo congreso internacional de estudios pirenaicos*, Jaca, 1983, págs. 147-154.

Desde Tudela, en excelente posición geográfica sobre el Ebro, se controlaba buena parte del comercio con Aragón y Castilla, que en 1365 tenía a los paños como manufactura dominante y a una variada gama de productos alimenticios: aceite, estambre, pimienta, azafrán, merluza, especias variadas, cueros, queso, cáñamo y lana, en cantidades variables.

Sangüesa era el puesto aduanero que canalizaba buena parte del comercio entre Navarra y Aragón, siendo el aceite la principal mercancía que discurría por la frontera, importándose cera, miel, sal, etc., en pequeñas partidas, mientras que el hierro y el pescado, mercancías de tránsito, constituían el grueso de las partidas exportadas por este puesto aduanero.

La tercera localidad que canalizaba el comercio —de corto radio de acción— con Aragón era Carcastillo, que actuaba como satélite de Sangüesa, manipulando las mismas mercancías: aceite, pescado, garbanzos..., pero en menor cantidad.

### 3.2. LAS FRONTERAS DE LA CORONA DE ARAGÓN

La excepcional situación geográfica de Aragón, entre el Cantábrico y el Mediterráneo, entre Navarra, Cataluña y Castilla, hizo del reino un importante enclave en el que las fronteras y el comercio jugaron un notable papel en los siglos medievales, ya desde los lejanos tiempos de Sancho Ramírez y el arancel de Jaca<sup>11</sup>, y que hoy conocemos bien gracias a estudios de conjunto, en particular la obra de J. A. SESMA<sup>12</sup>, o a monografías locales o comarcales específicas<sup>13</sup>.

Todos los estudios apuntan a un tráfico comercial interfronterizo modesto durante muchos siglos hasta que ya en el siglo XIV y, sobre todo desde los últimos

<sup>11</sup> J. M.<sup>a</sup> LACARRA: «Un arancel de aduanas del siglo XI», *Actas del I Congreso Internacional de Estudios Pirenaicos*, (Zaragoza, 1952), págs. 21-36.

<sup>12</sup> J. A. SESMA MUÑOZ: «El comercio de la lana por el Ebro hacia el Mediterráneo (el puerto fluvial de Escatrón a mediados del siglo XV)», *Segundo Congreso Internacional de Estudios sobre las Culturas del Mediterráneo Occidental*, Barcelona, 1978, págs. 399-409; «Comercio del Reino de Aragón en el siglo XV», *I Jornadas sobre el estado actual de los Estudios sobre Aragón*, Zaragoza, 1979; «El comercio de exportación de trigo, aceite y lana desde Zaragoza a mediados del siglo XV», *Aragón en la Edad Media*, I, (1977), pág. 201; *Transformación social y revolución comercial en Aragón durante la Baja Edad Media*, Madrid, 1982.

<sup>13</sup> *Aranceles aduaneros de la Corona de Aragón. Siglo XIII*, por M. D. SENDRA, Valencia, 1966; M. C. GARCÍA HERRERO: «La aduana de Calatayud en el comercio entre Castilla y Aragón a mediados del siglo XV», *En la España Medieval*, IV, vol. I (Madrid, 1984); M. DIAGO HERNANDO: «Relaciones comerciales entre Castilla y Aragón en el ámbito fronterizo soriano a fines de la Edad Media», *Aragón en la Edad Media*, 9, (1991), págs. 363-390; S. MOXO Y MONTOLIÚ: «Notas sobre la economía fronteriza castellano-aragonesa en la baja Edad Media», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 6, (1987), págs. 325-340.

decenios, se produzca lo que M. A. SESMA no duda en calificar de «revolución comercial», puesto que el comercio pasa a ocupar un lugar básico en la economía aragonesa, desde la capital, Zaragoza, a la más remota aldea productora de azafrán o lana, desarrollándose una febril actividad por todas las fronteras. El país, que hasta entonces prácticamente había sido una zona de paso, sin dejar de ser centro de paso y de consumo interno, se convirtió en un gran polo redistribuidor de mercancías foráneas, que los regnícolas difundirán por el resto de la península y el sur de Francia. Testimonio de la importancia de este comercio fronterizo fue la creación a partir de mediados del siglo XIV del impuesto de las generalidades<sup>14</sup>.

Resumiendo las investigaciones de J. A. SESMA digamos que eran los productos primarios: los cereales (en particular el trigo), el aceite, la lana y el azafrán los que absorbían más del 50 por ciento del importe global de las transacciones del reino, al ser objeto de fuerte demanda en los países vecinos. A ellos se añaden una amplísima gama de productos, a veces modestos en cantidad, pero que generan un continuo flujo comercial a través de las fronteras, como las frutas, hortalizas y legumbres de la zona del Jalón-Jiloca exportadas a la vecina Castilla; la importación masiva de este reino hacia Aragón de carneros, cabrones, bueyes, etc., en el siglo XV, o ganado porcino de Francia, pescado del Cantábrico, especias (en particular pimienta) importadas desde el reino de Valencia.

No faltó en este tráfico fronterizo el comercio de sustancias tintóreas y curtientes, los minerales y otras materias primas, sobre todo el hierro, acero y cobre, mientras que los productos artesanos generaron un comercio muy importante en cantidad y en calidad, desde todo tipo de paños peninsulares o foráneos, a las armas, manufacturas del cuero, del metal, etc., cuyo análisis detallado no es nuestro objetivo. Baste recordar que a fines de la Edad Media en Aragón, al igual que en los restantes estados peninsulares, las fronteras son el eje articulador del denso entramado mercantil del reino.

Tomemos los ejemplos de Calatayud y de Teruel. La primera está en un eje de comunicaciones hacia las dos Castillas, la depresión del Ebro y por el valle del Jiloca hacia Teruel y Valencia, lo que propició que por Calatayud se realizaran en el siglo XV prioritariamente las exportaciones hacia Castilla, como recogen los Libros de Collidas del General<sup>15</sup>, en tanto que la aduana de Ariza registraba un mayor volumen de importaciones.

---

<sup>14</sup> J. A. SESMA MUÑOZ: «Las Generalidades del reino de Aragón. Su organización a mediados del siglo XV», *Anuario de Historia del Derecho Español*, XLVI (1976), págs. 395-467.

<sup>15</sup> M.<sup>a</sup> del C. GARCÍA HERRERO: «La aduana de Calatayud en el comercio entre Castilla y Aragón a mediados del siglo XV», *En la España medieval*, IV, I, Madrid, 1984, págs. 362-390.

La frontera y aduana de Calatayud registraban un mayor volumen de exportaciones que importaciones. En ambas direcciones circulaban productos textiles de uso doméstico, utensilios de cocina y trigo, mientras que Aragón importaba por Calatayud cueros, pescado, ganado castellano, y Calatayud enviaba a Castilla frutas, verduras y hortalizas. De Aragón sale hacia el vecino reino utillaje para el ganado, quincallería, armas, herramientas, confites y dulces, productos muchos de los cuales procederían del reino de Valencia y eran reexportados a Castilla, vía Calatayud. A ellos se añadían prendas de vestir, calzado, fármacos y especias, así como otras variadas mercaderías que contribuyeron a crear una efervescencia comercial en la villa a fines de la Edad Media y convertirla en una de las principales plazas de Aragón, gracias, precisamente a la frontera.

En el caso de Teruel lo más destacado era el intenso comercio que unía los reinos de Aragón y de Valencia en los siglos bajomedievales, siendo la principal vía mercantil la que discurría por la cuenca del río Palancia y teniendo a Teruel como principal foco mercantil. La villa orientó su actividad comercial hacia el reino de Valencia, receptor de la producción agropecuaria de su extenso término, y si al principio, durante el siglo posterior a su repoblación (a partir de 1171) estos intercambios fronterizos fueron modestos, desde finales del siglo XIII y a partir de la centuria siguiente el tráfico por la frontera valenciana creció de forma espectacular en ambas direcciones, favoreciendo el desarrollo social y económico de Teruel. En cambio, en la vertiente valenciana de la frontera no hubo ninguna localidad que ejerciera esta centralidad mercantil, que se ejercía desde la ciudad de Valencia, y sólo las Barracas de San Pedro, etapa de hospedaje y centro aduanero, testimoniaban la modesta realidad urbana nacida al calor del comercio fronterizo.

Teruel basaba su comercio exterior en el envío a Valencia de materias primas y alguna que otra manufactura local, a cambio de manufacturas valencianas y productos foráneos destinados al comercio interno o a su posterior redistribución<sup>16</sup>. Como objeto de gran demanda figuraba el trigo, destinado al abastecimiento de Valencia, aunque su extracción tropezara con frecuencia con la política proteccionista de las autoridades locales, sobre todo en períodos de carestía, buscando garantizar el propio mercado interno.

Sin embargo, parece que el mayor volumen de los negocios y la exportación por la frontera de Valencia lo proporcionaba la ganadería (animales, lana), ya desde la etapa musulmana, estando exentos los turolenses del pago de peajes en el

---

<sup>16</sup> A. GARGALLO MOYA: *El concejo de Teruel en la Edad Media, 1177-1327*, Teruel, 1997. El autor analiza con detalle dicho comercio en esta primera etapa de la historia turolense en las páginas 513-527.

reino de Valencia. La importancia alcanzada por las cabañas de ganado ovino en todo el Maestrazgo (Mosqueruela, Gúdar, Rubielos, etc.) y su exportación al valenciano e italiano a fines de la Edad Media, con destino a la industria textil, labró la prosperidad económica de estas comarcas turolenses.

Ya desde la época de dominio del Islam las serranías ibéricas turolenses abastecieron de madera a la capital valenciana, a través de almadías por los ríos Mijares, Turia y Júcar hasta el mar, con destino a la construcción naval en las atarazanas de Valencia y Denia. En este caso la frontera y la percepción de tasas se situaba en localidades ribereñas de ambos reinos. El tráfico de madera turolense estaba bajo salvaguarda de la corona desde tiempos de Jaime II. Los conflictos entre las autoridades valencianas, turolenses y castellanas por el tránsito maderero fueron continuos, a causa de la confiscación de la madera por los daños que causaban en puentes, azudes y riberas.

Por la frontera de Valencia discurrían con dirección a Teruel productos muy variados: paños valencianos o extranjeros, pescado, armas, cueros, metales en bruto o elaborado, calderería, productos del agro (arroz, etc.), especias, etc., que hacía de Valencia el principal centro abastecedor foráneo del mercado turolense.

### 3.3. LA FRONTERA DE PORTUGAL

Aunque Portugal, como señala L. A. DA FONSECA, se inserta en un espacio atlántico pautado por la coyuntura económica mediterránea<sup>17</sup>, no voy a referirme ahora a la frontera marítima sino a la terrestre, la de Portugal con Castilla, cada vez mejor conocida gracias a los estudiosos de ambos países<sup>18</sup>. En este ámbito fronterizo se desarrolló un comercio y un contrabando (paños y ganado por ambas partes) fluvial y terrestre. En el primer caso son los espacios fluviales del Bajo Miño y del Bajo Guadiana en los que se desenvuelve este tráfico fronterizo, con los puertos portugueses de Valença y Caminha en el Miño, y los de Mértola y Castro Marim en el Guadiana, mientras que en la frontera terrestre numerosos puertos secos

<sup>17</sup> L. A. DA FONSECA: «As relações comerciais entre Portugal e os reinos peninsulares nos seculos XIV e XV», *Actas das II Jornadas Luso-espanholas de História Medieval*, Porto, 1987, vol. II, págs. 541-561.

<sup>18</sup> J. MARQUÉS: «Relações económicas do norte de Portugal com o reino de Castela, no século XV», *Bracara Augusta*, XXV, (1978); J. L. MARTÍN MARTÍN: «Notas sobre la frontera medieval entre Portugal y Castilla», *Jornadas de Historia Medieval*, Lisboa, 1985, págs. 155-162; A. COLLANTES DE TERÁN: «Las relaciones entre Sevilla y Portugal en el siglo XV», *Actas das Ias. Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*, Loulé, 1987, págs. 91-100; A. MACKAY: «¿Existieron aduanas castellanas en la frontera con Portugal en el siglo XV?», *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, Porto, 1987, vol. II, págs. 625-636.

intentaban controlar este comercio. Ahora bien, la existencia de una frontera entre Castilla y Portugal funcionaba sobre todo a nivel de los poderes centrales, ya que en los intercambios locales a ambos lados de la frontera, las poblaciones obviaban esta frontera y actuaban en el marco de una continuidad geográfica, que es más fuerte que la frontera política. Para los poderes central estas relaciones serían considerados como parte del comercio internacional, mientras que para las poblaciones de la zona serían intercambios naturales<sup>19</sup>, una perspectiva que es aplicable al resto de las fronteras entre los restantes estados peninsulares.

Todo apunta a que este comercio interfronterizo terrestre entre Portugal y Castilla era de unos niveles modestos, circulando paños castellanos de baja calidad, o aragoneses y navarros, ganado, cueros, sal en la frontera extremeña, cereales y pescado en las regiones cercanas a los puertos. El grueso de los intercambios exteriores de Portugal lo absorbía la vía marítima a partir de mediados del siglo XIV.

### 3.4. LAS FRONTERAS DE CASTILLA

Ya vimos como Portugal nunca tuvo un atractivo especial para el comercio castellano y los tráficó fueron escasos y reducidos en la frontera, a lo que contribuía la falta de centros mercantiles en esta área y la pobreza del territorio fronterizo, que no propiciaba tales intercambios. A pesar de las tensiones políticas entre ambas coronas en el siglo XIV los tratados comerciales reconocerían la libertad comercial, salvo las cosas vedadas. Sin embargo, a través de las quejas de Cortes, vemos que se sacaban clandestinamente armas, caballos, moneda, ganado y cereales, lo que testimoniaba el fracaso del dirigismo regio.

Como señala SÁNCHEZ BENITO la importancia hacendística de la frontera portuguesa fue escasa, pero la monarquía castellana siempre mantuvo el dispositivo fronterizo con los alcaldes de sacas<sup>20</sup>.

La frontera fue también el marco físico en el que Castilla desarrolló unas fluidas relaciones mercantiles, legales o de contrabando, con el reino musulmán de Granada, siendo aquí donde alcanza su plenitud del concepto de productos prohibidos esgrimido por la monarquía para restringir su exportación a un país considerado como infiel y enemigo: armas, caballos, madera, etc., lo que no impidió que, a pesar de las medidas adoptadas, este tráfico ilegal fuera una constante entre Granada y Castilla, en tiempo de paz o de guerra, daba igual. Respecto al comercio entre ambos países me remito al apartado referente al reino de Granada.

<sup>19</sup> L. A. DA FONSECA: *As relações comerciais*, pág. 549.

<sup>20</sup> J. M.<sup>a</sup> SÁNCHEZ BENITO: *La Corona de Castilla y el comercio exterior*, Madrid, 1993. págs.159-164.

Por las fronteras orientales con los reinos de Aragón y de Navarra se mantuvo siempre una intensa actividad comercial, sobre todo en las localidades y comarcas a ambos lados de la raya, como ya vimos al referirnos a estos reinos, centradas sobre todo en los cereales y el ganado. A ello se añadía un tráfico de tránsito que por Navarra se dirigía hacia los puertos del Cantábrico, facilitado por los privilegios fiscales dados por los monarcas castellanos (Fernando III, Alfonso X, etc.) durante los siglos XIII y XIV, vinculando así los intereses económicos de castellanos y navarros.

A fines del siglo XV los puertos secos con Aragón y Navarra eran los de Molina, Medinaceli, Monteagudo, Deza, Ciria, Agreda, Cervera, Alfaro, Calahorra, Alcanadre, Agoncillo, Logroño, Santa Cruz de Campezo, Vitoria y Salvatierra, teniendo libertad los arrendadores de ubicar dichos puertos donde quisieran y con una tendencia observable a hacerlo en lugares de señorío, que controlaban los enclaves con pasos de frontera, contra lo que protestaron algunas localidades de realengo que se consideraban perjudicadas<sup>21</sup>.

Los contactos fronterizos entre los reinos de Castilla y Valencia sufrieron en la baja Edad Media un incremento considerable y la ciudad de Valencia, como también Alicante, desde la segunda mitad del siglo XV, se convirtieron en puerta de entrada de numerosas mercancías foráneas (de Italia, Flandes, Norte de Africa, Andalucía, Portugal, etc.), que tenían su destino final en las villas y ciudades castellanas<sup>22</sup>.

Estos intercambios Castilla-Valencia tenían tres áreas fronterizas bien delimitadas: en primer lugar la meridional, con su centro en las ciudades de Orihuela y Murcia a ambos lados de la frontera, por donde circulaba un intenso comercio

---

<sup>21</sup> El tráfico mercantil entre Castilla y Aragón en el siglo XV ha sido también estudiado por M.<sup>a</sup> ASENJO GONZÁLEZ: «Actividad económica, aduanas y relaciones de poder en la frontera norte de Castilla en el reinado de los Reyes Católicos», *En la España Medieval*, 19, (Madrid, 1996), págs. 275-309.

<sup>22</sup> J. HINOJOSA MONTALVO: «El marquesado de villena, frontera con el reino de Valencia», *Congreso de Historia del Señorío de Villena*, (Albacete, 1987), págs. 227-233; «Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía durante la Baja Edad Media», *II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, (Sevilla, 1982), págs. 249-266; «Las relaciones del municipio valenciano con Murcia y Lorca durante los siglos XIV y XV», *Homenatge al Dr. Sebastià García Martínez*, (Valencia, 1988), I, págs. 127-142; «El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 4-5, (1986), págs. 151-166; E. OTTE: «Sevilla y Valencia a fines de la Edad Media», *Lluís de Santàngel i el seu temps*, (Valencia, 1992), págs. 283-298; A. PRETEL MARTÍNEZ: «Almojarifazgo y derechos señoriales del siglo XIV en el marquesado de Villena. Un ordenamiento de d. Alfonso de Aragón en las Juntas de Almansa de 1380», *Studia Historica in Honorem Vicente Martínez Morellá*, (Alicante, 1985), págs. 329-372;

comarcal, pero también de largo recorrido, desde Valencia al reino de Murcia, que en ocasiones proseguía hasta Granada. La otra zona era el área del suroeste del reino de Valencia, en torno al marquesado de Villena, con unas relaciones comerciales muy activas, centradas en el área Villena-Almansa-Chinchilla, a las que me refiero en otro lugar. Por último, la tercera zona fronteriza se localizaba en torno al eje Buñol-Requena, vía comercial de primer orden por donde transitaban rumbo a Valencia las lanas, el ganado, los cereales y los cueros de Cuenca y la Mancha, mientras que la más variada gama de manufacturas valencianas o foráneas, especias, productos vedados, etc., se desparramaban por todo el interior castellano. Una frontera secundaria era la que siguiendo el curso del río Turia remontaba hacia las tierras conquenses de Moya, aunque aquí lo importante —y fuente de problemas— era el intenso tránsito de madera de los pinares de la serranía de Cuenca hacia Valencia.

### 3.5. EL REINO NAZARÍ DE GRANADA

Fue precisamente en la frontera entre Granada y Castilla donde se manifestó en toda su plenitud y diversidad el concepto de frontera, hasta el punto de que todavía hoy en día se sigue identificando muchas veces frontera y reino de Granada, dejando en un segundo plano las fronteras internas peninsulares entre cristianos. Esta frontera entre Cristiandad e Islam ha sido vista tradicionalmente como un lugar de «desencuentro», de choque y enfrentamiento entre religiones, sociedades y culturas que se consideraban como diferentes y enemigas, lo que explica que la mayoría de los estudios incidieran en los aspectos militares, desde la guerra abierta a las cabalgadas, noticias frecuentes en la documentación y en las crónicas, y tan reales como la vida misma, pues no hay que olvidar la terrible realidad que el cautiverio y los daños materiales causados por ambos bandos suponían para las comarcas fronterizas. La bibliografía sobre dicha temática es abundantísima y no voy a insistir más en el tema<sup>23</sup>.

Pero en los últimos años se ha detectado la aparición de nuevas tendencias en el estudio de la frontera encaminadas a demostrar que, además de la hostilidad, entre Granada y Castilla hubo unas relaciones pacíficas y diversas. En este sentido el principal mérito es de historiadores como J. RODRÍGUEZ MOLINA<sup>24</sup>,

<sup>23</sup> M. A. LADERO QUESADA: *Granada. Historia de un país islámico*, Madrid, 1989, donde analiza el establecimiento de la frontera; AA.VV. *La incorporación de Granada a la Corona de Castilla*, Granada, 1993, con varios trabajos sobre el tema, en el que merece destacarse el de M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ: «La frontera entre Andalucía y Granada: realidades bélicas, socio-económicas y culturales», págs. 87-145, con una bibliografía muy completa.

<sup>24</sup> J. RODRÍGUEZ MOLINA: «Relaciones pacíficas entre Granada y Jaén en el siglo XV», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, núm. 1, Segunda Epoca, Granada, 1987; «Banda

C. ARGENTE<sup>25</sup> o P. PORRAS<sup>26</sup> y otros<sup>27</sup>. El primero de ellos en una reciente y muy completa síntesis ha puesto de relieve como en la frontera de Granada predominó el tiempo de paz sobre el tiempo bélico (sólo el 15% del total), favoreciendo los contactos a ambos lados de la frontera. Eso sí, insiste RODRÍGUEZ MOLINA, ello no debe llevarnos a ver las relaciones entre cristianos y musulmanes como idílicas, puesto que no lo fueron nunca, dado que estuvieron llenas de luces y sombras<sup>28</sup>.

La percepción que de la frontera de Granada tenían los cristianos variaba según su localización con respecto a la misma. Por un lado estaban las poblaciones del valle del Guadalquivir, reino de Murcia y la gobernación de Orihuela, en el reino de Valencia, que a pesar de no tener una línea de contacto directo con Granada siempre fue considerada como frontera con este reino. Y es que en esta concepción mantenida por las autoridades oficiales y los vecinos lo que predominaba era la realidad militar, la cabalgada y el cautiverio.

Para las poblaciones vecinas a la frontera, además de esta realidad militar, existía también la del contacto directo, cotidiano, del comercio, del tránsito de ganado, de vecindad, que cada día vamos conociendo mejor.

Desde los primeros años de existencia del reino nazarí las circunstancias fueron favorables para los intercambios mercantiles, que las paces y treguas se encargaron de mantener. Ya en tiempos de Alfonso el Sabio se documentan las «sacas» hacia Granada en los puertos de Quesada, Huelma<sup>29</sup>, Cambil, Jaén y Alcalá la

---

territorial común entre Granada y Jaén. Siglo XV», *Estudios sobre Málaga y el reino de Granada en el V centenario de la conquista*, Málaga, 1987, págs. 113-130; «Relaciones pacíficas en la frontera de Granada con los reinos de Córdoba y Jaén», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, núm. 6, (1992), págs. 81-127; «La frontera de Granada. Siglos XIII-XV», *Primeras jornadas de estudios de frontera. Alcalá la Real y el Arcipreste de Hita*, Alcalá la Real, 1996, págs. 503-560.

<sup>25</sup> C. ARGENTE DEL CASTILLO: «Los aprovechamientos pastoriles de la frontera granadina», *Andalucía entre Oriente y Occidente (1236-1492)*, Córdoba, 1988; *La ganadería medieval andaluza. Siglos XIII-XVI (Reinos de Jaén y Córdoba)*, Jaén, 1991.

<sup>26</sup> P. PORRAS ARBOLEDAS: «El comercio fronterizo entre Andalucía y el reino de Granada a través de sus gravámenes fiscales», *Baetica*, 7, (Málaga, 1984), págs. 246-253; «El comercio entre Jaén y Granada en 1480», *Al-Qantara*, Vol. IX, fasc. 2, págs. 519-523.

<sup>27</sup> J. TORRES FONTES: «El alcalde entre moros y cristianos del reino de Murcia», *Hispania*, LXXVIII, (1980), págs. 55-80; «Las treguas de Granada de 1469 y 1472», *Cuadernos de Estudios Medievales*, IV-V, (Granada, 1979), págs. 211-236; C. TORRES DELGADO: «Sobre el diezmo y medio diezmo de lo morisco», *Estudios dedicados al profesor D. Julio González*, (Madrid, 1980), pág. 527.

<sup>28</sup> J. RODRÍGUEZ MOLINA: *La frontera de Granada*, pág. 505.

<sup>29</sup> T. QUESADA cita que en el puerto seco de Huelma se recaudó del diezmo de lo morisco en el período 1443-1444 la suma de 400.000 maravedís. «La frontera castellano nazarí en el sector giennense. Las transformaciones del territorio tras la conquista castellana del siglo XIII», *La incorporación de Granada a la conquista de Castilla*, Granada, 1991, pág. 411.

Real, y en 1291 estaba institucionalizada la «recua de los moros», que comerciaba con el valle del Guadalquivir, en tanto que el «Ordenamiento de sacas» de las Cortes de 1390 regulaba un comercio que era habitual en toda la centuria. En el reino de Jaén los intercambios discurrían por Jaén, Alcalá la Real, Huelma Baeza y Quesada<sup>30</sup>, y en ocasiones por Cambil y la Torre de la Estrella, en el término de Jaén<sup>31</sup>. Otros puertos secos por los que discurría este comercio eran Antequera, Pegalajar, Zahara, Arenas, Caravaca, Segura de la Sierra, Lucena, Jódar, Hellín, Mula y Alcalá de los Gazules, mientras que por la parte granadina figuran Moclín, Loja, Alhama e Illora<sup>32</sup>.

Protagonistas de este comercio eran los mercaderes cristianos, musulmanes y judíos<sup>33</sup>, que circulaban por caminos, puertos y mercados con salvoconductos oficiales de monarcas y concejos. Los productos intercambiados eran muy variados y por el puerto de Alcalá la Real vemos circular ganado, paños (capuces, calzas, sayos, albornoces, frisas), seda, lino, pescados, frutos secos, miel, aceite, etc. Los más frecuentes eran el aceite y el ganado del valle del Guadalquivir, exportados a Granada, deficitaria de tales artículos, mientras que la seda y la sardina del reino de Granada se distribuían por el alto y medio Guadalquivir.

Estos intercambios de Granada con Castilla generaron rentas peculiares, entre ellas la el «diezmo y medio diezmo de lo morisco», que se cobraba en algunos puertos y ciudades, conocido en Granada como el «magram»; la «axea e meaja e correduría e mesones de lo morisco de la ciudad de Jaén y todas las ciudades, villas y lugares de su obispado», de la que disfrutaron algunos nobles jienenses (los Torres) en el siglo XV; o instituciones como el «alcalde mayor del diezmo y medio diezmo de lo morisco», el «alcalde mayor de los puertos de la frontera de Granada», o la «escribanía mayor de la aduana y registro de las mercaderías»<sup>34</sup>.

El comercio fronterizo entre los reinos de Granada y Murcia ha sido objeto reciente de estudio por J. F. JIMÉNEZ ALCÁZAR, quien destaca precisamente la importancia del hecho fronterizo en la actividad mercantil lorquina anterior a 1490. Estas relaciones, como era lógico, estaban en función de las treguas, período en el

<sup>30</sup> J. RODRÍGUEZ MOLINA: *La vida de la ciudad de Jaén en tiempos del condestable Iranzo*, Jaén, 1996, págs. 104-105.

<sup>31</sup> J. RODRÍGUEZ MOLINA: *La ciudad de Jaén*, pág. 113.

<sup>32</sup> C. TORRES DELGADO: *Sobre el diezmo y medio diezmo de lo morisco*, págs. 527-530.

<sup>33</sup> E. GOZALBES GRAVIOTO: «Los judíos y la frontera de la Granada nazarí», *Primeras jornadas de estudios de la frontera. Alcalá la Real y el Arcipreste de Hita*, Alcalá la Real, 1996, págs. 272-274.

<sup>34</sup> J. RODRÍGUEZ MOLINA: *La ciudad de Jaén*, págs. 105-106.

que los «almayares» cruzaban la frontera y generaron un activo comercio entre Lorca y los Vélez, Vera, Baza y Huéscar, aunque todavía debió serlo más el contrabando a ambos lados de la frontera, que buscaba huir de la gravosidad impositiva. La importancia real y detallada de estos intercambios en las décadas anteriores a 1492 se nos escapan, pero podemos definirlos como «de acoplamiento comercial entre comarcas vecinas que superaban los límites fronterizos en busca de una supervivencia». La conquista de Granada produjo un espectacular desarrollo mercantil de todo el territorio que abarcaba las comarcas murciana, oriolana y oriental granadina, desde Granada a Alicante<sup>35</sup>.

Quiero referirme, aunque sea brevemente, a la existencia de un comercio bastante activo entre los reinos de Granada y Valencia. Aunque no hubiera una frontera inmediata entre ellos, pues se interponía entre ambos el reino de Murcia, para las autoridades y las gentes de la época Granada era vista como una frontera desde la óptica valenciana, de ahí que lo incluya en este marco de las relaciones fronterizas.

Estos intercambios se vieron propiciados por las treguas firmadas entre Granada y la Corona de Aragón, en las que nunca faltaban los apartados dedicados a regular el comercio entre ambos países. Por ejemplo, en la tregua de cinco años firmada en mayo de 1405 se estipulaba que todos los mercaderes y súbditos de Aragón y de Sicilia podrían comerciar en ese tiempo con todos los artículos que quisieran sin peligro, contando con salvoconductos, por todas las villas y lugares del reino de Granada, por tierra y por mar. Así mismo podrían extraer de este reino oro y toda clase de mercancías en la cantidad que quisiesen. En contrapartida, los granadinos podrían hacer lo mismo en Aragón y Sicilia.

Eran unos intercambios que se veían dificultados por la situación política del momento y, sobre todo, por el corso y la piratería, a pesar de lo cual la vía marítima fue la preferida a la terrestre, siguiendo la ruta Orihuela-Murcia-Lorca. Como factores en contra de la vía terrestre estaba la mayor duración del trayecto, el mal estado del camino y la inseguridad, derivada de los almogávares granadinos, la rivalidad entre Murcia y Orihuela o las guerras internas en el reino de Murcia, así como una mayor presión fiscal<sup>36</sup>.

Almería era el principal puerto de destino de los mercaderes valencianos, los que controlaban este comercio, y aquí contaban con una nutrida colonia en el siglo

---

<sup>35</sup> J. F. JIMÉNEZ ALCÁZAR: *Un concejo de Castilla en la frontera de Granada*, págs. 177-183.

<sup>36</sup> M. RUZAGA GARCÍA: «La frontera de Valencia con Granada: la ruta terrestre (1380-1440)», *Andalucía entre Oriente y Occidente (1236-1492). V Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*, Córdoba, 1988, págs. 659-672.

xv, desde la que enviaban a Valencia sedas, oro amonedado, además de productos importados del norte de Africa, a cambio sobre todo de paños valencianos<sup>37</sup>.

#### 4. LA FISCALIDAD FRONTERIZA Y SU CONTROL POR LOS AGENTES SOCIALES

En estrecha conexión con el comercio figura el sistema impositivo, que incide directamente sobre la actividad, estimulándola en unos casos, entorpeciénola en otros. Los monarcas impulsaron la actividad comercial, ya que a través de las cargas fiscales que sobre ella recaían obtenían saneados ingresos. Dos tipos de impuestos gravan el comercio: los que afectan al tránsito de mercancías por la frontera o la entrada y salida de las ciudades (portazgos, diezmos aduaneros, peajes, etc.), y los que se establecen sobre la compra-venta de mercancías.

Nos interesa el primer tipo de fiscalidad, la relacionada con la frontera, tan antigua como el comercio mismo, que hace que frontera, comercio e impuesto aparezcan como un todo. Esta fiscalidad fronteriza es el tema que más ha atraído la atención de la historiografía relacionada con el comercio y la frontera, aunque con resultados desiguales según los países, siendo de destacar las excelentes síntesis de M. A. LADERO sobre la fiscalidad castellana<sup>38</sup>.

La gama de impuestos que gravaban el comercio en las fronteras eran muy variados, aunque, como ya vimos, el peaje era el más común, junto con almojarifazgos y diezmos aduaneros<sup>39</sup>. Luego existían otros impuestos específicos de algunas fronteras. Por ejemplo, entre Valencia y Castilla en la baja Edad Media se cobraba el *dret de quema*, que era un impuesto sobre el comercio mutuo, percibido desde los tratados entre Enrique II y Pedro el Ceremonioso, con el fin de indemnizar a los respectivos súbditos que habían sufrido daños y confiscaciones en los períodos de paz en la guerra de los dos Pedros y una vez finalizada ésta. Oscilaba entre el 1,23 y el 2,5% del valor de las mercancías<sup>40</sup>.

<sup>37</sup> J. JINOJOSA MONTALVO: «Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada durante la primera mitad del siglo xv», *Estudios de Historia de Valencia*, (Valencia, 1978), págs. 91-160; «Las relaciones entre Valencia y Granada durante el siglo xv», *Estudios sobre Málaga y el reino de Granada durante el siglo xv en el centenario de la conquista*, (Málaga, 1988), págs. 83-111.

<sup>38</sup> Los trabajos sobre fiscalidad de M.A. Ladero son numerosos, destacando entre ellos por su relación con el tema: *La Hacienda Real de Castilla en el siglo xv*, La Laguna de Tenerife, 1973; «Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Andalucía en el siglo xv», *Anuario de Historia Económica y Social*, II, (Madrid, 1969), págs. 60-115; «Fiscalidad regia y génesis del Estado en la Corona de Castilla (1252-1504)», *Espacio, Tiempo y Forma*, UNED, 4, Serie III, (1991), págs. 95-135; *Fiscalidad y poder real en Castilla (1262-1369)*, Madrid, 1993.

<sup>39</sup> M. A. LADERO QUESADA: *Fiscalidad y poder real en Castilla*, en las págs. 131-174 dedica el capítulo quinto al análisis detallado de los portazgos, almojarifazgos y aduanas.

<sup>40</sup> T. CANET APARISI: «Los orígenes medievales de un impuesto moderno: la quema», *Revista de Historia Moderna*, 3, (Alicante, 1983), págs. 181-190.

A este derecho, que en principio tenía un carácter temporal, se añadió el derecho de aduana, creado por el rey de Castilla para las mercancías que entraban en el reino de Valencia, lo que originó un fuerte descontento entre mercaderes y autoridades valencianas, así como fuertes tensiones entre ambos reinos<sup>41</sup>. Otra peculiaridad impositiva de la frontera entre Valencia y Murcia era la percepción en la gobernación de Orihuela del derecho del almojarifazgo, única zona del reino de Valencia donde se cobraba, recuerdo, sin duda, de su original vinculación a la corona de Castilla, antes de incorporarse al reino de Valencia con Jaime II<sup>42</sup>.

El comercio fronterizo semanal entre Castilla y Granada estaba gravado con impuestos específicos: el *magram* por parte granadina (10% del valor del artículo), mientras que del lado castellano eran tres los derechos comerciales en los productos con destino a Granada: el diezmo y medio diezmo de lo morisco, el medio diezmo de lo morisco y el de «jeja, meaja, correduria, mesones y algarfa de lo morisco»<sup>43</sup>.

Por otra parte, en todos los estados peninsulares, los monarcas decretaron la prohibición de exportar determinados productos (*cosas vedades, cosas vedades*), remontándose esta legislación restrictiva en Aragón y Castilla al siglo XIII, en tiempos de Jaime I o de Fernando III, aún cuando existían precedentes en la centuria anterior o en algunos fueros. Esta política de limitaciones se mantuvo durante toda la Edad Media y siglos posteriores. Los productos afectados eran muy variados: ganados, alimentos, armas, madera, materias primas, metales preciosos, amonedados o no, madera sal, determinadas manufacturas, etc., cuya importación y exportación variaba según la época y el país hacia el que se dirigían. El tema, que nosotros mismos hemos estudiado para el reino de Valencia<sup>44</sup>, lo ha sido con detalle para Castilla por J. M.<sup>a</sup> SÁNCHEZ BENITO<sup>45</sup>, y de él nos interesa resaltar el

<sup>41</sup> M.<sup>a</sup> T. FERRER I MALLOL: *La ruptura comercial amb Castella*, págs. 672-673.

<sup>42</sup> F. MATEU Y LLOPIS: «El «Dret real del Almojarif», en la Batlia general de Oriola y Alacant», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 4-5, (1986), págs. 313-322; A. PRETEL MARÍN: «Almojarifazgo y derechos señoriales de D. Alfonso de Aragón en el marquesado de Villena de 1380», *Studia Historica in Honorem Vicente Martínez Morellá*, Alicante, 1985, págs. 329-372; J. M. DEL ÉSTAL: «Derecho de azogaje en los concejos de Alicante y Orihuela, fijados por Alfonso el Sabio (1258 y 1275)», *Studia Historica in memoriam Vicente Martínez Morellá*, Alicante, 1985, págs. 89-116.

<sup>43</sup> P. PORRAS ARBOLEDAS: «El comercio fronterizo entre Andalucía y el reino de Granada a través de sus gravámenes fiscales», *Baetica*, 7, (Málaga, 1984), págs. 245-253.

<sup>44</sup> R. FERRER NAVARRO: *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977; J. HINOJOSA MONTALVO: *Cosas vedades, en 1404*, Valencia, 1972; «Algunos aspectos del comercio valenciano en 1394», *Homenaje al Dr. Juan Reglá*, (Valencia, 1975), I, págs. 125-137.

<sup>45</sup> J. M.<sup>a</sup> SÁNCHEZ BENITO: *La Corona de Castilla y el comercio exterior*, Madrid, 1993. También hay que ver M. A. LADERO QUESADA: *Fiscalidad y poder real en Castilla*, págs. 155-164.

impuesto especial que generó, conocido en Valencia como *dret de tret de les coses vedades*. La exportación de tales productos precisaba en Castilla de una licencia de sacas o en Valencia de un permiso del baile general del reino, lo que generó una documentación muy útil para conocer el comercio exterior de ambos países.

A través de estos ejemplos vemos como la imposición fiscal en la frontera podía ser un obstáculo para los mercaderes, mientras que para los monarcas estos gravámenes del comercio exterior eran sobre todo medios estrictamente hacendísticos de ingreso y no un procedimiento de actuación sobre el desarrollo comercial<sup>46</sup>. La frontera, las aduanas y los impuestos, canalizaban este comercio, cuyo control fiscal iba a ser disputado por la corona y los particulares, dados los elevados beneficios que producía.

En la corona de Castilla ha sido M. A. LADERO quien ha estudiado magistralmente la evolución de la fiscalidad regia en los siglos bajomedievales, a partir de las innovaciones introducidas en el reinado de Alfonso X el Sabio (1252-1284), que afectaron de forma directa a la frontera y al comercio, al instaurar el sistema de diezmos aduaneros, partiendo de los portazgos locales, así como los almojarifazgos, buscando crear un espacio mercantil propio frente a otros países. Esta política prosiguió en la época Trastámara, al calor de la consolidación del poder monárquico, que permitió mejorar la legislación hacendística y disminuir la presión fiscal, y culminó en tiempos de los Reyes Católicos, que, entre otros aspectos financieros, rescataron numerosas rentas reales enajenadas.

Como señala Ladero se produjo en este período «una adaptación entre nueva fiscalidad regia y sectores dominantes de la sociedad dueños o gestores de poderes jurisdiccionales, que llegaron a convertirse así, entre otros medios, en partícipes y beneficiarios del cambio político que sucedía»<sup>47</sup>. El resultado fue que una parte importante de los beneficios fiscales derivados del comercio por la frontera estaba en manos de la nobleza o de las instituciones dueña de estos enclaves en los que se ubicaban los puertos secos<sup>48</sup>. Tomemos el ejemplo del magnate castellano don Juan Manuel (1282-1348), vinculado a las casas reales de Castilla y Aragón, algunos de cuyos señoríos murcianos eran frontereros con el reino de Valencia, ciudad que absorbía los excedentes agropecuarios del señorío manuelino y reexportaba al mismo mercancías muy variadas, como eran los tejidos del Languedoc. La impor-

<sup>46</sup> J. M.<sup>a</sup> SÁNCHEZ BENITO: *La Corona de Castilla y el comercio exterior*, pág. 173.

<sup>47</sup> M. A. LADERO QUESADA: *Fiscalidad y poder real en Castilla*, pág. 342.

<sup>48</sup> Para Andalucía puede verse el trabajo de R. PEINADO SANTAELLA: «Fiscalidad señorial y tráfico comercial en Andalucía a finales de la Edad Media: notas para su estudio», *Actas del II coloquio de Historia Medieval de Andalucía*, Sevilla, 1982, págs. 133-158.

tancia que para el poder nobiliario tuvieron tales intercambios se manifiesta en el interés por mantener buenas relaciones con Valencia, obteniendo de ellos saneados ingresos<sup>49</sup>.

En ocasiones tales ingresos fiscales podían verse amenazados por las discordias políticas entre la nobleza y la monarquía, como ocurrió en 1327, cuando la tensión entre Alfonso XI y don Juan Manuel llevó al rey de Castilla a prohibir a los mercaderes valencianos comerciar con las tierras de Don Juan Manuel. Este, preocupado sobre todo por su enriquecimiento familiar, amenazó con suspender las relaciones con Valencia, a lo que los jurados de la capital del reino respondieron diciendo que ellos sólo cumplían órdenes del monarca castellano, pero no se oponían a que los valencianos comerciaran con las tierras de don Juan Manuel, ya que ello beneficiaba al patriciado local<sup>50</sup>.

Si nos trasladamos a otro ámbito social, el de las Ordenes Militares, vemos como también ellas, sobre todo la de Santiago, preocupada por sus propios beneficios, orientaron el tráfico comercial en la frontera hacia sus señoríos, donde labraron una sólida red de castillos, en los que se cobraban los portazgos y derechos de tránsito. Son lo que Carlos de Ayala califica como «castillos portazgueros», que tenían su máximo exponente en el Campo de Montiel, reinos de Jaén (sierra de Segura) y de Murcia<sup>51</sup>. En el área extremeña de la Orden, el estudio de D. Rodríguez Blanco sobre las rentas de la actividad mercantil, muestra que los beneficios fiscales de esta índole procedían sobre todo de los portazgos y peajes en el interior del señorío más que del tráfico propiamente fronterizo<sup>52</sup>, igual que sucedía con las encomiendas en el reino de Murcia. Aquí, sin embargo, la existencia de la frontera directa con el reino de Granada llevó a los comendadores santiaguistas a intentar controlar el paso de mercancías entre Granada y Murcia estableciendo «puertos de lo morisco» en sus encomiendas, provocando el enfrentamiento con la Corona, dado que tal facultad era

---

<sup>49</sup> A. RUBIO VELA: «Don Juan Manuel, Valencia y el comercio con Castilla en la primera mitad del siglo XIV», *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, T. LXIII, (julio-septiembre, 1988), cuad. III, págs. 391-409.

<sup>50</sup> A. RUBIO VELA: *Don Juan Manuel y el comercio con Castilla*, págs. 403-404. Decía don Juan Manuel en su carta a los jurados de Valencia: «...car si vos deffendes que los del regno de Valencia no vengan por la mi tierra e por los mios puertos, yo otrosí enviaria a deffender a los de mi tierra que no vayan a la vuestra, e non pareciera de buena vezindat, ni tengo que esto seria pro de nengunas de las partes...».

<sup>51</sup> C. DE AYALA MARTÍNEZ: «Fortalezas y creación de espacio político: la Orden de Santiago y el territorio conquense (siglos XII-XIII)», *Meridies*, 2, (Córdoba, 1995), págs. 23-47.

<sup>52</sup> D. RODRÍGUEZ BLANCO: *La Orden de Santiago en Extremadura (siglos XIV y XV)*, (Badajoz, 1985), págs. 186-188.

monopolio regio. Se crearon puertos en Socovos, Moratalla, Caravaca, Segura y Lorca, con un importante volumen comercial, que proporcionaba saneados ingresos. Pero, como señala M. Rodríguez Llopis, la consolidación del poder monárquico en tiempos de los Reyes Católicos hizo desaparecer los puertos no autorizados (Moratalla, Socovos), mientras que Caravaca y Segura regresaban a la corona<sup>53</sup>.

En otros casos el papel portazgoero en la frontera lo jugarán villas y ciudades, en manos de cuyas oligarquías quedaron los beneficios fiscales derivados de este tráfico mercantil. Baste recordar que en el comercio entre Castilla y Granada todos los derechos comerciales estaban en manos de particulares, a los que la Corona los había entregado en diversas épocas, como puede verse en el estudio de P. Porras<sup>54</sup>. Otro tanto sucedió a fines de la Edad Media en el comercio fronterizo entre Castilla y Aragón, donde concurrían los poderes señoriales, las oligarquías urbanas y los oficiales reales (alcaldes de sacas y arrendadores) por el control de los impuestos<sup>55</sup>, mientras que en otros Estados peninsulares, como el reino de Valencia, donde el poder monárquico tuvo controlada a la nobleza, la gestión y beneficio de estos ingresos fiscales fronterizos estuvo siempre en manos de la corona, a través de sus funcionarios o instituciones específicas, la Generalitat.

## 5. EL CONTRABANDO COMERCIAL EN LA FRONTERA

Actividad consustancial e inseparable de la frontera y del comercio es el contrabando, un mundo complejo y cuyo rastro resulta difícil seguir, en el que participaban de forma ocasional los propios mercaderes, mientras que en las comarcas y localidades fronterizas constituyó el modo de vida de mucha gente de las más diversas capas sociales, contra el que en vano intentaron luchar las autoridades. La repetición de las disposiciones legales contra estas actividades mercantiles ilegales son la mejor prueba de su fracaso.

Seguir las incidencias del contrabando comercial no es fácil y no abundan los estudios sobre el tema. En este sentido es muy ilustrativo el trabajo de Denis Menjot para el reino de Murcia en los siglos bajomedievales<sup>56</sup>, donde el autor destaca la

<sup>53</sup> M. RODRÍGUEZ LLOPIS: *Señoríos y feudalismo en el reino de Murcia*, (Murcia, s.f.), págs. 268-269

<sup>54</sup> PORRAS ARBOLEDAS, P., *El comercio fronterizo entre Andalucía y el reino de Granada*, págs. 246-247.

<sup>55</sup> M.<sup>a</sup> ASENJO GONZÁLEZ: *Actividad económica, aduanas y relaciones de poder*, págs. 308-309.

<sup>56</sup> D. MENJOT: «La contrebande dans la marche frontiere murcienne au bas Moyen Age», *Homenaje al profesor Juan Torres Fontes*, vol. II, Murcia, 1987, págs. 1073-1083.

difusión que tuvo el contrabando en lo que llama «marca murciana», debido a los cultivos alimenticios y otras mercancías que eran objeto de una fuerte demanda y cuya exportación estaba prohibida a los estados vecinos. Como solía ser habitual en muchas fronteras, los espacios vacíos y la inseguridad favorecían la actividad de los contrabandistas.

El comercio clandestino en el reino de Murcia se basaba fundamentalmente en productos destinados al mercado interior, siendo los cereales y los caballos, que en tiempo de guerra o de carestía alcanzaban elevados precios, los que eran objeto de un contrabando más intenso, a los que se añadía en menor medida la madera, cada vez más escasa por causa de la deforestación del territorio. El volumen del contrabando variaba en función las cosechas de cereales, rigor del control, severidad de los oficiales, situación político-militar del reino, y así, por ejemplo, cuando en los años 1370-1374 el hambre se extendió por el reino de Valencia, el contrabando de granos por la frontera murciano-aragonesa experimentó un incremento espectacular. Menjot afirma que el contrabando alcanzó en Murcia una notable importancia y que no se le puede considerar como una actividad marginal, basándose en las multas percibidas por las autoridades. En cambio, no podríamos decir lo mismo para el reino de Valencia, por ejemplo, si nos fiáramos tan sólo de las multas impuestas por los funcionarios de las aduanas del reino, que tienen un carácter ocasional y nunca muy elevado. En ninguna ocasión encontramos para Valencia una cifra como la de 227 personas multadas en el año 1375 en Murcia por tal delito.

A través de las multas vemos cómo en Murcia se dedicaban al contrabando individuos de las más variadas profesiones, predominando los artesanos (fabricantes de armas, herreros, carniceros, etc.), sin que faltasen los judíos y los forasteros, mercaderes extranjeros o de la Corona de Aragón, sobre todo valencianos, ya que la frontera de Orihuela y la del marquesado de Villena eran zonas muy permeables a este tipo de tráfico. Desde la vertiente del reino de Valencia el contrabando se dirigía sobre todo hacia Castilla hacia donde mercaderes y contrabandistas intentaban extraer fraudulentamente las llamadas *coses vedades* (productos prohibidos), básicamente materias primas, metales, oro y plata, etc., noticias que conocemos por las multas abonadas al baile general del reino. Sin embargo, podemos afirmar, o al menos no hay constancia de ello ni quejas de las autoridades, que el contrabando no constituyó un mal endémico para el comercio valenciano, aunque en alguna ocasión se produjera algún hecho excepcional como la saca ilegal de moneda de oro y plata desde Castilla a Valencia en 1500-1503 por los banqueros-mercaderes del *banco de Valencia*, el genovés Francisco de Palomar y Pero Sánchez, vecino de Zaragoza, responsables de la saca de 102.308.000 maravedís en moneda de

oro, castellanos y ducados<sup>57</sup>. También en Aragón, en la frontera de Calatayud, el metal amonedado, sobre todo en forma de doblas, escudos y ducados era objeto de un activo contrabando, al que se añadían telas y paños, ganado mular y calzado.

En cambio, en el reino de Granada, donde el tráfico clandestino de los más variados productos fue una constante, lo que más abundó fue el contrabando de ganado, sobre todo en el puerto de Alcalá la Real, donde el arrendador del diezmo de lo morisco se quejaba a mediados del siglo XV de perder al año unas 10.000 doblas de oro moriscas, el equivalente a las parias granadinas a Castilla<sup>58</sup>.

Lo dicho para Murcia es aplicable para los restantes estados peninsulares, donde la magnitud de las fronteras y la ineficacia de la vigilancia propiciaba estas actividades clandestinas, de las que vivían numerosos pueblos fronterizos y en las que participaban todas las clases sociales, desde nobles y alcaldes a los más humildes, pues todos obtenían beneficios de este comercio, hasta el punto de que no dudaban en acoger a los contrabandistas y enfrentarse violentamente con las fuerzas de vigilancia<sup>59</sup>.

## 6. EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS ÁREAS FRONTERIZAS

Muchas regiones y localidades fronterizas labraron su futuro y su prosperidad económica gracias precisamente a la actividad mercantil que discurría por su frontera. Abundan los ejemplos en nuestra geografía peninsular, por lo que sólo me remitiré a alguno de ellos, como fue el caso ilustrativo de la localidad manchega de Chinchilla, cuya trayectoria histórica conocemos bien gracias a los excelentes trabajos de A. PRETEL<sup>60</sup>. Era el único enclave fortificado en medio de un extenso

<sup>57</sup> M. A. LADERO QUESADA: «El banco de Valencia, los genoveses y la saca de moneda de oro castellana. 1500-1503», *Anuario de Estudios Medievales*, 17, 1987, págs. 570-594. La cantidad final estimada por el fiscal fue de más de setenta y cinco millones de mrs.

<sup>58</sup> C. JUAN LOBERA: «Alcalá la Real, puerta de Granada a Castilla», *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 91, (Jaén, 1977), pág. 327; J. RODRÍGUEZ MOLINA: *La ciudad de Jaén*, págs. 114-115.

<sup>59</sup> J. M.<sup>a</sup> SÁNCHEZ BENITO: *La Corona de Castilla y el comercio exterior*, págs. 129-134 analiza este fenómeno del contrabando, sobre todo en la frontera portuguesa, donde esta actividad ha sido habitual hasta la desaparición de fronteras en nuestros días. Cita el caso del alcaide de Hinojosa que, junto con vecinos de la población, se concertó con habitantes y autoridades portuguesas para hacer una barca a medias en el río Agueda y pasar pan y otros productos vedados, págs. 131-132.

Otro ejemplo, en este caso en el reino de Valencia. El 2-10-1404 Nicolau Pujada, baile general del reino, comunica al baile y justicia de Biar que el guarda de les *coses vedades*, Lluís Cervera, ha sido maltratado por algunos vecinos de la villa, lo que iba contra los privilegios reales, ya que debía ser respetado por su cargo, por lo que les pide que le ayuden. A.R.V. *Bailia*, 1144, fol. 65 v.

<sup>60</sup> A. PRETEL MARTÍNEZ: *Chinchilla medieval*, Albacete, 1992.

paisaje apenas poblado y que se había incorporado a la corona de Castilla en virtud del pacto de Alcaraz de 1243. Tras la conquista cristiana, con apenas población y una débil dedicación agrícola y ganadera, fue su excelente situación en la ruta que unía los reinos de Valencia y Murcia, y en la que desde la Mancha se dirige hacia el Mediterráneo, la que hizo su fortuna y sirvió para atraer nuevos pobladores. En Chinchilla se cobraba el almojarifazgo a mercaderes y arrieros, habiendo noticias tempranas del mismo, como la exención que Alfonso el Sabio hizo en 1261 a los habitantes de Alicante de pagar en Murcia y en Chinchilla el diezmo de los ganados que llevaran para su mantenimiento y crianza. Al calor de este comercio creció la población, aunque todavía con un claro tinte militar.

Finalizada la revuelta mudéjar de 1265 el monarca castellano se decidió a repoblar de forma efectiva el territorio chinchillano, igual que el resto de Murcia, que nacía con la triple vocación de militar, ganadera y comercial. A finales del siglo XIII Chinchilla era la única plaza comercial de cierta importancia entre los mercados de la Meseta, Murcia y Valencia. Esta tendencia la reforzó el nuevo señor de la villa, don Juan Manuel, orientando el tráfico que discurría por Chinchilla hacia Valencia, consciente de los beneficios que para él y para sus vasallos tenían estas relaciones, basadas en el envío de caza, quesos, cueros, granos y la lana de sus ganados.

Desde comienzos del siglo XIV (1307) y la paz con Aragón se produjo un relanzamiento del comercio interfronterizo, en manos de mercaderes cristianos y judíos locales, favorecido por el buen trato que Jaime II, suegro de don Juan Manuel, dispensó a los vecinos de Chinchilla. También desde Valencia se valoró muy positivamente este comercio, por lo que siempre se trató de evitar los incidentes y represalias por ambas partes. El tráfico se vio impulsado también por la política de exenciones de gravámenes fiscales y el control, por parte de don Juan Manuel, de las aduanas y puertos secos de Almansa y de Villena, las dos puertas vitales de este comercio con el reino de Valencia. De hecho, como señala A. PRETEL, se trataba de unas transacciones tan libres que «de hecho podían considerarse como una especie de contrabando tolerado o legalizado»<sup>61</sup>. El comercio proporcionaba tan buenos ingresos a don Juan Manuel que éste no dudó en apropiarse del almojarifazgo y otras rentas reales, intentando incluso establecer sus propias aduanas y puertos secos, aunque fracasó por la oposición del monarca castellano y de las autoridades valencianas. Queda, pues, como un testimonio más de los beneficios que en la renta feudal de la gran nobleza producía este comercio en las fronteras.

---

<sup>61</sup> A. PRETEL MARTÍNEZ: *Chinchilla medieval*, pág. 62.

El comercio en la frontera provocó en el siglo XIV la aparición de las ferias comarcales, como fue la de Albacete y la de Chinchilla, la más importante en la zona manchega, a la que acudían los mercaderes valencianos en busca de los productos agropecuarios de la región y llevaban a vender las manufacturas valencianas o artículos extranjeros desembarcados en Valencia. Don Juan Manuel, muy interesado en desarrollar la feria, hizo pregonar en marzo de 1325 en Valencia la feria de Chinchilla. En este comercio ferial y fronterero eran esenciales el trigo y el ganado, y a ellas acudían los carniceros y recueros valencianos en busca de estos productos, objeto de una continua y fuerte demanda en Valencia. Los jurados de esta ciudad, conscientes de la importancia de tal comercio, buscaron mantener dichos contactos sin interrupción, resolviendo con rapidez los problemas que pudieran surgir, ya que de ello dependían el frágil abastecimiento urbano.

Al principio el grupo social más beneficiado de este comercio en la frontera fue la caballería villana de Chinchilla, que hizo de él su principal modo de vida, junto a la ganadería y, más tarde, la industria pañera, surgida a iniciativa de don Juan Manuel. Más adelante, en el transcurso del siglo XIV, el comercio enriqueció también a algunos pecheros, propietarios de tierras y de ganados, los calificados en las fuentes documentales como «homes buenos», que eran, como bien es sabido, la oligarquía urbana. En definitiva, el comercio aparece como un medio de promoción social y de enriquecimiento.

En cambio, desde la vertiente del reino de Valencia, el panorama es diferente y no encontramos ninguna localidad fronteriza con el señorío de don Juan Manuel que muestre este dinamismo de Chinchilla, ya que Biar, situada a escasos kilómetros de Villena, en la frontera del reino de Valencia, y depositaria de una importante lezda en tiempos de Jaime I, no desarrolló en los siglos medievales una vocación comercial, sino agropecuaria, y el comercio fue desviado por la ruta del río Canyoles, con la cabecera regional en la ciudad de Xàtiva. Pero ésta quedaba demasiado alejada de la frontera y de los puertos secos con Castilla, y el comercio que por ella discurría con destino a la frontera murciana tenía como punto de partida y origen básicamente la ciudad de Valencia.

Otro ejemplo de esta interrelación entre comercio fronterizo y desarrollo comarcal lo encontramos en tierras del sur de Aragón, fronterizas con el reino de Valencia. En efecto, en el área suroriental aragonesa, la ocupada por el concejo de Teruel, la evolución es muy parecida a la de Chinchilla y tantas otras comarcas fronterizas con el Islam. Incorporada a la Cristiandad en 1177, en estos primeros tiempos la actividad del comercio exterior turolense es muy débil, aunque hay indicios de que se mantenía un cierto tráfico mercantil con la Valencia musulmana, con el Sharq al-Andalus, siendo Teruel el centro recaudador de los impuestos

que gravaban este comercio y que tenían en el ganado la mercancía objeto de mayor demanda, lo que estaba en consonancia con la principal dedicación económica del territorio. Ello explicaría que el concejo de Teruel organizara expediciones comerciales ganaderas hacia el Sharq (*requa*), conducidas por un ejea y con protección armada, en las que los propios vecinos dueños de los ganados eran los agentes mercantiles más que mercaderes profesionales, todavía muy escasos en estos primeros tiempos de la repoblación, en los que el saqueo por tierras valencianas en busca del botín tenía tanta importancia como el comercio.

Pero desde las primeras décadas del siglo XIII, como señala A. GARGALLO, Teruel fue consolidando una clara vocación comercial, reafirmada tras la conquista de Valencia y su anexión a la Corona aragonesa, lo que permitió integrar a ambos territorios en un marco político común y en unas economías complementarias. Teruel se convierte en un centro productor, consumidor y redistribuidor de los más variados productos que le llegarán a través de la frontera con Valencia<sup>62</sup> y propiciarán el desarrollo de nuevas profesiones mercantiles entre los vecinos (en particular la de corredores), minuciosamente reguladas en los fueros desde estos años, a la vez que el mercado semanal de los jueves representaba un nivel de comercialización que atendía la oferta y la demanda de la villa y su territorio, pero en el que también, desde tiempos de Pedro III el Grande, encontrábamos mercaderes catalanes, zaragozanos o vascos.

Es en esta época de finales del siglo XIII cuando se produce el despegue de la actividad comercial en la frontera con Valencia, fenómeno general que afecta a toda la economía del territorio y que se plasma en la presencia en Teruel de hombres de negocios profesionales (*mercatores*), y en la concesión de ferias a Teruel, trasladadas desde Cella en 1294, y a numerosas localidades del Maestrazgo, como Mora de Rubielos en 1292; Valderrobres en 1308; mercado a Mirambel en 1292, etc., por citar algunos ejemplos, con correspondencia en la parte fronteriza del reino de Valencia, como era la feria de Alpuente de 1321.

Esta dinámica generada por el movimiento mercantil en torno a la frontera a finales del siglo XIII y principios del XIV no afectó sólo a Teruel sino a numerosas localidades de su término, desde Mosqueruela a Mora y Rubielos, que vieron como crecía su riqueza gracias a la inserción en los circuitos de intercambios mediterráneos a través de la ciudad y reino de Valencia. El comercio fronterizo inició un espectacular despegue desde comienzos del siglo XIV, siendo el reino de Valencia el principal centro de operaciones, en virtud de la proximidad geográfica, de las actividades transhumantes ganaderas, que tenían en el litoral valenciano una de sus terminales,

---

<sup>62</sup> A. GARGALLO MOYA: *El concejo de Teruel en la Edad Media. 1177-1327*, Teruel, 1977, pág. 502.

y, sobre todo del carácter complementario de sus economías, igual que sucedía en Chinchilla. En efecto, Teruel y su término disponían de una serie de productos agropecuarios y forestales, como eran los granos, el ganado y la lana o la madera, que Valencia –y más tarde los italianos– necesitaba para su consumo industrial, en tanto que Teruel y sus aldeas demandaban manufacturas y productos naturales variados (drogas, especias, etc.) para el consumo interno o su redistribución por el mercado comarcal e incluso regional, ya que no debemos olvidar que muchas de las mercancías que circulaban por la frontera entre Valencia y Aragón, y que tenía en esta ruta Valencia-Teruel su eje vertebrador, no se quedaban en Teruel, sino que seguían hacia mercados interiores más lejanos, como Albarracín, Daroca o el valle del Ebro.

Y también aquí, las autoridades valencianas procuraron mantener muy buenas relaciones con las autoridades turolenses, con el fin de garantizar los suministros de trigo y carne, lo que no siempre era fácil debido a la política comercial restrictiva de saca de granos propugnada por las autoridades de Teruel, por lo que hubo que recurrir a la intervención real, o a otros efectos distorsionadores del comercio fronterizo, cual era el aumento de la presión impositiva o los abusos contra las franquicias fiscales de los mercaderes de Teruel y de Valencia. A pesar de todo ello, y sin entrar en el análisis detallado de la evolución de estos intercambios en estos siglos bajomedievales, puede afirmarse que a través de la frontera entre los reinos de Aragón y Valencia se generó un intenso tráfico comercial que repercutió positivamente y propició el desarrollo económico de estas áreas, en particular la de Teruel y sus aldeas y el Maestrazgo<sup>63</sup>.

## 7. EL ELEMENTO HUMANO EN TORNO AL COMERCIO Y LA FRONTERA

En torno a la frontera y a las actividades comerciales que en ella se desarrollan encontramos una amplia gama de personajes, desde el mercader profesional al ladrón y al contrabandista, sin olvidar el recaudador de impuestos, variando según lugares y épocas. Por los caminos medievales transitaban gentes de distinta profesión y religión, y en torno a los puertos secos y puestos aduaneros no era infrecuente que al calor de esta ininterrumpida corriente humana fueran surgiendo núcleos de población, como fue el caso de las Barracas de San Pedro (la actual Barracas), cerca de la frontera entre los reinos de Aragón y Valencia, donde junto al puesto aduanero sabemos que existían tabernas y hostales para los viajeros, igual que en nuestros días. El propio nombre da cuenta del tipo de viviendas existentes: simples barracas. Los ejemplos podrían multiplicarse.

<sup>63</sup> A. GARGALLO MOYA: *El concejo de Teruel*, págs. 498-531, donde el autor analiza con detalle las relaciones comerciales entre Teruel y Valencia entre 1177 y 1327.

Resulta difícil adentrarse en este mundo humano de la frontera, que apenas nos ha dejado pistas documentales, y tan sólo cuando surgen problemas con las autoridades o la justicia podemos seguirle la pista. Nada sabemos de los buhoneros que con su mercancía a costas recorrerían las comarcas fronterizas, o los trajineros que con sus recuas practican el comercio de larga distancia, ni mucho menos de los contrabandistas, de los que no hay más noticias de las multas que abonan cuando son descubiertos, o del variopinto mundo que giraba en torno a los hostales y alhóndigas, donde junto al honrado tabernero encontramos al pícaro que estafaba a sus clientes o la prostituta que vive y desempeña sus labores al calor del descanso de los viandantes. Dentro de esta población instalada en la frontera no hay que olvidar a los agentes del fisco, los encargados por la corona o los señores de recaudar las tasas de circulación de las mercancías, o los guardias de los caminos y de los productos prohibidos, siempre atentos a evitar la extracción clandestina de los mismos.

Junto a estos personajes itinerantes existen también unos agentes sociales, los mercaderes profesionales, cuyo peso se deja sentir, en mayor o menor medida, en las sociedades de estas localidades fronterizas, por lo que creo interesante hacer al menos una breve referencia a las consecuencias sociales que el comercio tuvo en ellas. La situación no es uniforme, ni muchos menos, ni en el tiempo ni en el espacio, variando la dinámica social al calor de la propia evolución histórica de la localidad. Por ejemplo, Toledo, situada en el gran eje militar y mercantil que la unía con Córdoba, tras la conquista cristiana en 1085, pasó a ser el principal centro de intercambios económicos de la corona de Castilla en los siglos XII y XIII, y siguió manteniendo su condición fronteriza (aunque desde 1136-38 ya no en primera línea) y la continuidad de su comercio con el Islam, gracias a la variedad de su producción artesana y a la mayor fluidez y abundancia de moneda.

Los repobladores se encontraron no con una tierra vacía, desértica, sino con un mundo urbano en pleno funcionamiento, en el que a partir de 1085 convivieron las minorías mozárabes, mudéjar y judía, con una población mayoritaria de castellanos y francos, entre todos los cuales no faltaron los dedicados a las actividades comerciales, los mercaderes de profesión, que prosiguieron el comercio con al-Andalus y dieron una imagen de socio-económica de la ciudad mucho más diversificada que las otras castellanas de la época, donde predominaban las actividades agropecuarias<sup>64</sup>, aunque el peso social recayera en manos de una aristocracia terrateniente.

---

<sup>64</sup> R. PASTOR DE TOGNERI: *Del Islam al Cristianismo. En las fronteras de dos formaciones económico-sociales*, Barcelona, 1975; M. A. LADERO QUESADA: «Toledo en época de frontera», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 1984, págs. 71-97.

Frente al peso social y económico que desde los momentos posteriores a la conquista cristiana tuvieron los mercaderes en Toledo, en otras localidades fronterizas más modestas, sin una fuerte tradición comercial anterior (o por lo menos desconocida para nosotros), la formación de un grupo de mercaderes profesionales, el proceso de diversificación social, fue más lento, acompasado al desarrollo del comercio en la frontera. Ya lo vimos en Chinchilla y en Teruel, por citar dos ejemplos conocidos, donde en los años posteriores a la repoblación todavía no aparecen unos agentes especializados en el comercio a larga distancia, y son los propios ganaderos o agricultores los que atienden a su comercialización con el vecino reino de Valencia. Apenas hay especialistas en el sector terciario y en el caso de Chinchilla fue la caballería villana la principal beneficiaria de este comercio, a la que en el siglo XIV se añadió el grupo de los hombres buenos. En el caso de Teruel y desde la conquista de Valencia (1238), el incremento de las relaciones comerciales por la frontera, hizo que desde finales del siglo XIII se fueran instalando en la villa mercaderes catalanes (Rosellón, Cerdaña), que se avecindaron aquí, dedicados al comercio exterior, lo mismo que sucedía en la zona del Cinca desde principios del siglo XIV<sup>65</sup>, donde se especializaron en el tráfico cerealero. A ellos se sumaban los mercaderes locales y los judíos, que en todas estas localidades de frontera contaban siempre con una importante comunidad, especializada en buena medida en el comercio de larga distancia a través de la frontera.

---

<sup>65</sup> J. A. SESMA MUÑOZ: «Comercio del reino de Aragón en el siglo XV», *Actas I JEAEA*, Zaragoza, 1979, pág. 315.