

EL MEDIO PEAJE DE ALBARRACÍN: EVOLUCIÓN DEL IMPUESTO, PRIVILEGIOS EXIMENTES Y PLEITOS

Concepción Villanueva Morte
Juan Manuel Berges Sánchez
Universidad de Zaragoza

In many of the western European regions, as Aragon and Valencia, the monarchy and the directing groups offered, already before ending up the XIV century, to participate in the derivative benefits of the increment of the mercantile activity, mainly recapturing the old feudal rights (tolls, «lezdas»...) to normalize them and to adapt them at the new times. Thanks to these interventions conserves a detailed documentation with respect to one of these inspection elements, the call «half toll of Albarracín» that now seek to analyze putting emphasis in the data that justified its application (tariffs, legal norms, judicial resolutions...), that in turn opens us small roads to approach the knowledge of the trade in this border area of the Aragonese south with the Valencian Levant.

En beaucoup des régions européennes occidentales, comme l'Aragon et Valence, la monarchie et les groupes dirigeants procurèrent, déjà avant de finir le siècle XIV, participer aux bénéfiques dérivés du développement de l'activité mercantile, surtout reprenant les antiques droits féodaux (péages, «lezdas»...) pour les régulariser et les adapter aux nouveaux temps. Faveur à ces interventions conservons une documentation détaillée en ce qui concerne un de ces éléments de contrôle, l'appelé «demi péage d'Albarracín» que nous prétendons maintenant analyser mettant en évidence en les données que justifiaient son application (tarifs douaniers, règles régulatrices, résolutions judiciaires...), ce qu'à son tour il nous donne petits lieux pour aborder la connaissance du commerce dans cette zone frontalière du sud aragonais avec le Levant valencien.

INTRODUCCIÓN

Cuando se decidió dedicar un volumen de la Revista del Departamento de Historia Medieval como reconocimiento a la excelente labor docen-

te e investigadora desempeñada por la doctora Falcón con motivo de su jubilación, nos propusimos contribuir con un pequeño trabajo con el que pretendemos rendirle nuestro más sincero y motivado homenaje, y qué mejor manera de hacerlo que profundizando un poco más en lo que fue un impuesto de naturaleza claramente medieval aplicado principalmente en las tierras del sur de Aragón, puesto que aunque la inestimable producción historiográfica de esta incansable profesora se haya centrado fundamentalmente en Zaragoza, en ningún momento durante su larga trayectoria profesional ha descuidado la comprensión de la historia de otras ciudades y villas medievales aragonesas en general y el estudio de la fiscalidad en particular, entre tan larga lista de temas investigados que compila en su amplísimo legado académico, y por el que todos debemos estarle profundamente agradecidos.

Hecho este afectuoso preámbulo debemos ya entrar en materia. Tenemos constancia de que los impuestos aduaneros más antiguos en toda la Corona de Aragón, fueron los peajes y las lezdas, términos que a veces resultan equivalentes¹, siendo percibidos por la monarquía y los señores territoriales; frente a las Generalidades, de aplicación más moderna (segunda mitad del siglo XIV), y por parte de los reinos. De esta manera, en el aspecto comercial, y considerando la importancia del tráfico terrestre, sabemos que los peajes y aduanas distribuidos por los países que integraron esta común confederación son señal de que existió un tráfico de mercancías y de personas constante y rentable. El peaje, por ejemplo, se percibía sólo por el simple hecho del tránsito, prescindiendo casi en absoluto del destino de las mercancías, lo que les daba un marcado carácter de impuestos aduaneros interiores; de ahí sus extremadas relaciones con el impuesto de generalidades, que cobraba la Diputación para reunir las cantidades comprometidas por las Cortes. De hecho, en el siglo XV, esta diferencia no estaba demasiado clara, por lo que en muchos peajes se atendía precisamente al destino de las mismas. Es por ello que habitualmente se ha dado a las aduanas del reino —Generalidades— la denominación de peajes, entendiéndolo en su sentido amplio de impuesto de paso. En cualquier caso, la coexistencia de estos dos sistemas fiscales suponía una traba evidente para el desarrollo del comercio, ya que el precio de los productos, sobrecargado según el lugar de destino, se elevaba notablemente.

La diferencia esencial entre peajes y aduanas estriba en que los primeros no afectan necesaria y exclusivamente al comercio exterior, ni se engloban en un sistema fiscal uniforme y ordenado, sino que aún atienden a concepciones jurisdiccionales de corte señorial, sin ningún atisbo de centralismo o

1. Las tarifas de peaje aparecen asociadas a las de lezda, por ser un impuesto similar sobre las mercancías de paso, aunque se diferenciaba de aquel por cobrarse únicamente en las ciudades portuarias y en las poblaciones próximas a ellas. Véase E. SALVADOR ESTEBAN, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia, 1972, p. 264.

de delimitación de espacio nacional en el que un poder ejerce las funciones públicas sobre toda la población allí asentada y un mismo criterio se aplica a todos los hombres en todo el territorio. Y mientras unos son del rey, los otros pertenecen a la hacienda del reino. A pesar de ello mantuvieron íntimas relaciones entre sí, vínculos que se extendían a la técnica de ambos, de tal modo que «si algunas mercaderías entrarán o saldrán del Regno de Aragón sin pagar dreyno del General, e sin pagar peage» si fueren aprehendidas primero por un cullidor de las Generalidades, éste, les haría pagar el doble del peaje correspondiente, de cuya cantidad, la mitad era para el aprehensor, y viceversa si el primer aprehensor era un *collidor* del impuesto del General². Así pues, las diferencias de técnica que se aprecian entre los impuestos de generalidades y peajes y lezdas, vienen determinadas por la naturaleza diferente de los mismos. En la percepción del impuesto de generalidades, podía concederse una cierta presunción de veracidad a la declaración del sujeto fiscal, liquidando el impuesto conforme a ella sin necesidad de verificarla con una investigación de los guardas, porque siendo un impuesto del reino, la declaración era necesariamente verificada después en cualquier punto del mismo al que las mercancías fueran destinadas, en el momento de desembalarlas. Por el contrario, los peajes, eran impuestos estatales, pero de técnica municipal; por lo que la declaración del sujeto debía ser averada por los guardas, en cuya certificación se cometía el mayor número de abusos, inexistentes por la dicha causa en el General.

Asimismo, consideramos que la redacción de los peajes difiere del principio que rigió en las *collidas*, pues aquellos fueron promulgados por la Corte General que debió proponer la lista de mercaderías (de ahí que muchas veces sigan un mismo orden en diversos peajes), mientras que cada libro de *collidas* era obra del *collidor* o encargado de la recaudación, que estaba obligado a confeccionar dos ejemplares (uno que quedaba en poder del arrendador y otro para el reino, que custodiaban los diputados). Además, son dos las principales diferencias que se aprecian en la estructura interna de sus rentas o el arancel de las generalidades con respecto al de los peajes: primeramente, el impuesto del general se trata de un arancel fijo y único aplicable por igual en todo el reino, el estar calculado «ad valorem» de la mercancía, salvando así la confusión que nos muestran los peajes, en que cada producto paga un canon diferente para cada núcleo recaudatorio, en función del peso o volumen³; y, en segundo lugar, la obligatoriedad de su pago, sin excepción de ninguna clase, pues hasta el rey y su familia estaban sujetos a su abo-

2. V. FAIRÉN Y GUILLÉN, «Notas sobre la técnica fiscal aragonesa» en *Anuario de Derecho Aragonés*, Zaragoza, 1944, pp. 239-271, en concreto la 253. A éste le siguió un estudio de carácter más profundo sobre la organización de las aduanas a mediados del Cuatrocientos, como fue el de J. Á. SESMA MUÑOZ, «Las generalidades del reino de Aragón, su organización a mediados del siglo XV» en *Anuario de Historia del Derecho Español*, XLVI (1976), Madrid, pp. 393-469.

no. Su percepción estaba mucho más vigilada y era más estricta que en los peajes, lo que brindaba unos ingresos muy sustanciosos, hasta el punto de que sirvieron como el principal sostén para la hacienda del reino⁴.

Sea como fuere, vemos como el tráfico mercantil se vería sometido a una creciente presión fiscal, quizá por el progresivo deterioro del valor de las rentas reales y señoriales, dando lugar a frecuentes tensiones y enfrentamientos que disminuyeron considerablemente la seguridad necesaria para el desarrollo de los intercambios. Así, los habitantes y aldeanos de Teruel fueron exonerados de los impuestos que acostumbraban a gravar la circulación y las transacciones de mercancías por Pedro II en 1208⁵. Aunque, más tarde, Jaime I excluiría de la misma algunas de estas exenciones, sería Alfonso III —seguido de sus sucesores Alfonso IV y Pedro IV⁶—, quien eximiera de tributar dichos gravámenes a los vecinos de la villa y pobladores de sus aldeas, que en cualquier caso, ya en 1296, disfrutaban de franquicia de lezda y peaje, tal y como declaraba Jaime II⁷. De hecho, conocemos que con fecha de 11 de marzo de 1301 los jurados de Zaragoza presentan a los de Teruel un privilegio otorgado por Jaime II en Valencia (el 16 de noviembre anterior), por el que ordena, en virtud de privilegios anteriores, que los ciudadanos de Zaragoza y sus mercancías fueran libres de lezda y peaje; lo cual reconocen y admiten los de Teruel⁸. También para el caso de Zaragoza, resulta representativo que, anteriormente, Jaime I ordenara a la ciudad aragonesa, concretamente el 14 de junio de 1276, que enviara víveres en venta a Valencia, eximiéndolos de abonar peajes y lezdas, a causa de la gran necesidad que allí

3. Para contemplar la diferencia entre los aranceles de las generalidades y de los peajes recomendamos la consulta de P. SAVALL Y S. PENÉN, *Fueros de Aragón*, Zaragoza, 1866, II, pp. 217-296.
4. Véase C. VILLANUEVA MORTE, *Movilidad social y relaciones económicas entre los reinos de Aragón y Valencia en el siglo XV*, Tesis Doctoral en la modalidad de Doctorado Europeo, dirigida por el Dr. Germán Navarro Espinach, 4 vols, Universidad de Zaragoza, curso 2005-2006.
5. Archivo Histórico Provincial de Teruel (en adelante AHPT), *Catálogo de la documentación en pergamino del Concejo de Teruel*, n.º 61, Carpeta Verde 3, doc. 42, MF. 432. Referencia documental que incluye el privilegio otorgado por la reina doña Leonor, confirmando el anterior privilegio de Pedro II dado en Teruel el 1 de marzo de 1208, por el que se declaraba a los habitantes de Teruel libres y francos de toda demanda y pecha real, lezda, peaje, pontazgo y peso; mientras que obligaba a los aldeanos a pagar anualmente 4.000 sueldos al señor de la villa y las soldadas de jueces, alcaldes, notarios, etc.
6. F. J. AGUIRRE GONZÁLEZ (dir.), *Catálogo de los Archivos Municipales Turolenses (IV)*, Teruel, I.E.T., 1985. Secc. *Pergaminos*, MF. 240, doc. 37 (AHPT, citado, Carpeta Azul 2, el mismo número de documento), que se corresponde con el Pergamino 310 de CARUANA Y GÓMEZ DE BARREDA, *Índice de los pergaminos, y documentos insertos en ellos, existentes en el Archivo de la ciudad de Teruel*, Madrid, 1950.
7. A. GARGALLO MOYA, *El Concejo de Teruel en la Edad Media, 1177-1327*, Vol. II, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses, 1997, p. 524.
8. M. ABIZANDA Y BROTO, «Colección de documentos inéditos del Archivo Municipal de Zaragoza desde el reinado de Pedro III al de Juan II» en *Actas del III Congreso de Historia de*

había por la multitud de soldados y de otras gentes que estaban por razón de la guerra contra los sarracenos⁹. La lezda o *leuda*, en Aragón, se satisfacía al introducir en una población las mercancías que se llevaban a vender al mercado local. Era, por tanto, también un impuesto real sobre transporte, circulación de mercancías y compraventa de productos que se cobraba en puestos ubicados en vías, puentes y puertas de las ciudades en tiempo de mercado o feria. En algunas ocasiones se identifica con el «portazgo», porque generalmente era satisfecho tanto a las puertas de la ciudad, de ahí su nombre, como al instalar el puesto en el mercado¹⁰. Tiene, pues, bastantes similitudes con el peaje, estribando la diferencia seguramente en que aquel gravaba únicamente el peso o la medida de las mercancías y éste sería pagado por los comerciantes¹¹.

Por su parte, para el reino de Valencia, también el peaje fue posiblemente el impuesto más importante que gravaba el tráfico comercial. En sus orígenes, probablemente se confundió con el impuesto árabe de aduanas llamado «almojarifazgo», pero en el siglo XV estaba perfectamente deslindado del mismo, ya en desuso. Según la profesora Emilia Salvador, a quien debemos el estudio más completo sobre el mismo¹², en la primera mitad de la centuria destacan los siguientes lugares aragoneses francos de la totalidad de su pago: los de Zaragoza, seguidos de los de Calatayud, Daroca, Huesca, Teruel y Alcañiz (a excepción de las aldeas), que estaban exentos de la tercera parte¹³. Al no actualizarse las tarifas de peaje a lo largo de la época foral, la cantidad exigida quedó muy distante del precio de las mercancías que gravaba. Dichas tarifas han podido ser estudiadas gracias a la localización de varios registros, en los que se detallan productos y el pago al que estaban sometidos. Uno de ellos fue fechado de manera indirecta por Gual Camarena en 1484 y titulado *Taula del peatge del regne de Valencia, segons furs e practiques e institucions antigues del present regne*¹⁴.

la Corona de Aragón, Valencia, 1924, vol. I (edición facsímil de la Concejalía de Cultura del Ayuntamiento, 2004), pp. 579-603, concretamente en la 585.

9. Á. CANELLAS LÓPEZ, *Colección diplomática del concejo de Zaragoza*, t. I, Zaragoza, 1972, doc. 179.
10. L. GARCÍA DE VALDEAVELLANO, *Curso de historia de las instituciones españolas*, Biblioteca de Revista de Occidente, Madrid, 1973, p. 607.
11. Según las cortes de 1247 celebradas en Huesca por Jaime I, no quedaban exentos de su gravamen los infanzones que ejercieran el oficio de mercader.
12. E. SALVADOR, *La economía valenciana en el siglo XVI...*, citado, pp. 261-267.
13. Archivo del Reino de Valencia (ARV), Secc. Varia, sign. 392, ff. 9r-9v.
14. M. GUALCAMARENA, «Arancel del lezdas y peajes del reino de Valencia (s. XV)» en *Anuario de Historia Económica y Social*, I (1968), pp. 657-690. Aunque una visión más general de este autor sobre los peajes puede consultarse en *Vocabulario del comercio medieval*. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV), Tarragona, 1968 (1ª edición) y Barcelona, El Albir, 2.ª ed.

EL PEAJE EN ARAGÓN: UN DERECHO DE TRÁNSITO DE NATURALEZA CLARAMENTE MEDIEVAL

Por lo que se refiere concretamente al *peaje* hay que decir que era, genéricamente, un tributo indirecto recaudado por el Real Patrimonio que gravaba el tránsito o paso de personas, animales o mercancías y se percibía no sólo por la entrada y salida del reino sino también por la circulación interior; de acuerdo con unos puestos fronterizos establecidos desde muy antiguo y con arreglo a unos aranceles que no variaron mucho a lo largo de su implantación, en más de siglo y medio, en todo tipo de rutas comerciales del reino aragonés. Paralelamente, los peajes podían ser reales, señoriales y municipales, según si el producto obtenido fuera destinado a la Corona, las haciendas señoriales, o de los concejos. Se pagaban en las más importantes villas y ciudades de realengo, como veremos, aunque la monarquía podía conceder inmunidad o franquicia de esta carga a ciertas personas y sus mercancías, ya que por ejemplo estaban exentos de su pago las clases privilegiadas, entre ellas la nobleza y el clero, al margen de las clásicas dispensas en tiempos de ferias y mercados locales. Y hay que recordar que no desaparecieron al imponerse las Generalidades a partir del último tercio del XIV. La monarquía seguirá percibiendo peajes, si bien en cantidades pequeñas por el elevado número de licencias vendidas y con un aparato tan vulnerable a los fraudes, que los harán muy poco rentables¹⁵.

Aunque en el cartulario del Libro de la Cadena de Jaca (971-1325) ya se cita en su forma latina más evolucionada de «pedagium», pues no consta referencia el vocablo original «pedaticum»¹⁶, sabemos que el momento clave para el estudio de los peajes se centra para Aragón en las cortes de 1436, y más concretamente el 5 de octubre de este año donde reunidos en Alcañiz los comisarios de la Corte General acordaron someter a aprobación los peajes que debían entrar en vigor. Este primer arancel del que disponemos, que se remonta al reinado de Sancho Ramírez en el siglo XI, se aplicaba en Jaca y Pamplona, siendo el más antiguo el percibido en Canfranc, de hecho en los últimos años de la centuria se recaudaba ya un peaje a los mercaderes que transitaban por esta ruta transpirenaica¹⁷; seguido del pea-

15. J. Á. SESMA MUÑOZ, «Las transformaciones fiscales en la génesis del Estado Moderno en Aragón» en *Actas de las III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval: La Península Ibérica en la era de los Descubrimientos (1391-1492)*, (Sevilla 1991), Sevilla, 1997, vol. I, pp. 551-560, en especial p. 556.

16. M. I. YAGÜE FERRER, «Léxico fiscal en documentos latinos de la corte real aragonesa (siglos XI a XIV)» en *Actas del I Congreso Nacional de Latín Medieval*, Universidad de León, 1995, pp. 651-658.

17. J. M.^a LACARRA, «Un arancel de aduanas del siglo XI» en *Estudios dedicados a Aragón*, Zaragoza, Universidad, 1987, pp. 47-69.

je fluvial del Ebro¹⁸, Gallur y Tudela datados un siglo más tarde, y desde finales del siglo XII se multiplican los lugares, cobrándose un derecho de paso en Teruel, Alcañiz y Uldecona a todo aquello que transitaba hacia y desde el Levante; pero las tarifas se mantienen sin cambios probablemente hasta la década de 1280. No obstante, para finales del siglo XIII puede pensarse en la sistematización del sistema de peajes recolectados por ejemplo en Sádaba, Canfranc y Candanchú, además de otros puntos periféricos o no (según el Privilegio General de 1283). Llegamos así a finales del Trecentos, cuando asistimos a una reordenación de los peajes, fortaleciéndose los centros de cobro que quedan fijados en El Real, Uncastillo, Sádaba, Ejea, Tauste, Gallur, Tarazona, Calatayud, Daroca y Albarracín, con sus aldeas, abarcando, prácticamente, la totalidad de la frontera.

Los actos de corte de 1436 publicados en la edición oficial de Fueros de Aragón (no disponemos del original, hoy por hoy desaparecido, la única edición es ésta que data de 1866) recogen los cabreos de los peajes aprobados en este año, comprensivos de las mercancías sujetas a pago, cantidad, término y jurisdicción de cada peaje y camino que han de seguir los conductores de las mercancías¹⁹, lo que supuso además de una nueva reforma, la normalización y fijación de los aranceles. El resultado fue el establecimiento de 43 puntos donde el rey cobraba peaje, entre ellos en Aínsa, Alagón, Albalate de Cinca, Albarracín, Alcañiz, Alcolea de Cinca, Aranda, Ariza, Barbastro, Benasque, Bonansa, Borja, Broto, Candanchú, Canfranc, Calatayud, Daroca, Ejea, El Castellar, El Real, Épila, Estopiñán, Gallur, Graus, Fraga, Huesca, Jaca, Jarque, Mequinenza, Montalbán, Monzón, Pina, Puendeluna, Sádaba, Sariñena, Tamarite, Tarazona, Tauste, Teruel, Uncastillo, Velilla, Zaragoza, Zuera... que afecta a más de un centenar de puestos de cobro, lugares todos ellos de paso obligado en las rutas que seguía el comercio aragonés en la Baja Edad Media (hacia Cataluña, Francia y Castilla)²⁰.

La provincia de Teruel estuvo pobremente representada en los peajes con tan sólo cuatro puntos referenciados (Teruel, Albarracín, Montalbán y Alcañiz), frente a los 33 lugares de las collidas, mientras que hay 37 peajes referidos a Huesca y Zaragoza²¹. Por otro lado, el carácter complementario se acrecienta al saber que los peajes son de 1436-37 y las collidas de 1444-54.

18. M. GUAL CAMARENA, «Peaje fluvial del Ebro (siglo XII)» en *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, VIII (1967), pp. 169-173.

19. Á. CANELLAS LÓPEZ, «Algunas proyecciones económicas y comerciales del reino de Aragón en el siglo XV: la renta de aduanas» en *Universidad*, XXXIV (1957), 3-4, pp. 295-324, en concreto 307-308.

20. J. F. UTRILLA UTRILLA, «La hacienda y sus recursos: el sistema tributario» en *Enciclopedia Temática de Aragón*, tomo 8: *Historia I. De la Prehistoria al fin de la Edad Media*, Zaragoza, Moncayo, 1988, pp. 204-219, especialmente en 211.

21. M. ALVAR, *Antigua geografía lingüística de Aragón: los peajes de 1436*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1992, p. 8.

LA ECONOMÍA Y EL COMERCIO DEL SUR ARAGONÉS A TRAVÉS DE UNO DE SUS ELEMENTOS DE FISCALIZACIÓN

Planteamos como hipótesis acerca del origen de este impuesto del medio peaje el pacto suscrito el 13 de abril de 1239 entre Pedro Fernández de Azagra y el monarca Jaime I tan sólo un año después de la caída de Valencia²². Hasta ese momento el señor de Albarracín percibía el peaje y el portazgo de Teruel que fue reclamado por el monarca tras la incorporación de la ciudad del Turia como derecho de conquista. Mediante este convenio se decide que el peaje de Albarracín se cobraría en lo sucesivo en Chelva y el producto de lo recaudado en estos dos puestos de recaudación sería dividido por mitad entre ambas partes. Es lógico pensar que el rey hiciese partícipe de los beneficios comerciales derivados de la campaña victoriosa desarrollada por tierras valencianas a una de las personalidades que más ayuda le prestó ya siendo niño y en este momento con sus propias tropas militares que estuvieron al servicio del monarca en la toma de Valencia.

Resalta del contenido del documento la franquicia de contribuir en el peaje de Chelva con la mitad de la tasa que estaba fijada en seis *bizancios* de plata por cada cien carneros, que hace extensiva el rey a todos los habitantes del reino de Aragón. La lectura de esta decisión es clara. Con este pacto se favorecen las migraciones de los rebaños aragoneses (que sólo satisfacían 3 bizancios de plata) frente a la llegada masiva de las cabañeras procedentes del vecino reino castellano que se introducían por las cañadas reales de Salvacañete y Zafrilla pues éstas soportaban el canon establecido sin exención alguna. Mientras, encontramos la explicación del posible origen de la implantación del *medio peaje* que surge en un período de expansión territorial de la monarquía aragonesa, la incorporación de Valencia, que a su vez coincide con la apertura de nuevos pastos a los ganados de las sierras turolenses que ya no estarán sometidos a los peligros que les acechaban mientras transitaban hacia las dehesas invernales controladas por el poder musulmán, lo que sin duda favoreció un incremento notable del tráfico pecuario hacia tierras valencianas. De otro modo no se explica como el módulo imponible en ambos peajes se fijó en cien carneros como reflejo de la actividad económica predominante en ese momento²³.

Si bien es cierto que esta expansión hacia el sur también requirió de ciertos ajustes al producirse determinadas fricciones en el ámbito de los privilegios que todavía estaban vigentes en los señoríos jurisdiccionales. El acuerdo objeto de análisis también reproduce el difícil equilibrio que mantuvo la monarquía con los poderes periféricos representados en este caso por Pedro Fernández de Azagra, porque el éxito de la conquista trae

22. M. ALMAGRO BASCH, *Historia de Albarracín y su Sierra*, t. III: El señorío soberano de Albarracín bajo los Azagra, Teruel, 1959, doc. 46, pp. 303-304.

23. J. M. BERGES SÁNCHEZ, *Actividad y estructuras pecuarias en la Comunidad de Albarracín (1284-1516)*, tesis doctoral dirigida por la Dra. M.^a Isabel Falcón Pérez, en fase de elaboración.

consigo el reparto de tierras y derechos entre los vencedores de los que algunos nunca se sintieron plenamente satisfechos. Ese sería el segundo factor que facilitó la implantación del medio peaje, la discusión por el sistema utilizado para el reparto de los derechos económicos entre quienes más habían invertido en el proyecto y las modificaciones que requería la organización del tránsito comercial vigente tras la conquista de Valencia. El escenario va cambiando y así la expansión hacia el sur traslada el peaje de Albarracín a Chelva donde se sitúa la frontera de Valencia. Este puesto tiene un carácter estratégico porque aquí confluyen las rutas comerciales procedentes del área oriental de Castilla y de las sierras turolenses.

El pulso entre el monarca y la nobleza se solapa tras este acuerdo económico que bien puede explicarnos cómo Jaime I compensó a su fiel aliado con un trato de igualdad para seguir contando con el apoyo del señor más poderoso de la *extremadura* aragonesa. La situación creada necesitaba establecer un equilibrio de fuerzas y sin duda la participación equitativa en una de las más prometedoras fuentes de riqueza, los impuestos aplicados al comercio, que tras el retroceso musulmán en teoría iba a tener un incremento sustancial. En lo sucesivo se pagaría la mitad de la tasa establecida lo que derivó en que se conociese como el «medio peaje de Albarracín», un concepto que perduró como reminiscencia del acuerdo que suscribieron el señor de Albarracín y Jaime I. Posteriormente esta situación se trasladó a otros puntos de recaudación en la frontera de los reinos de Aragón y Valencia pero la denominación del tributo permaneció invariable.

En los actos de Cortes de 1436, al citar el *capbreu del peage* que se coge en la ciudad de Teruel, se hace alusión a que para combatir el fraude se recomendaba que los peajeros deberían estar atentos y en los lugares correspondientes para que las gentes caminantes los tuvieran a mano a fin de cumplir con su pago y para recibir de ellos los albaranes. En el caso del medio peaje se nombra que deberían estar en la plaza como sitio público y notorio donde el baile encargado recaudaría su tarifa de sol a sol, e incluso después de su puesta se dice que podrían ir a buscarlos a sus casas particulares (su ausencia conllevaría problemas que más adelante contemplaremos, como para el caso de Mosqueruela). En cambio, en el *capbreu del medio peatge, clamado de Albarrazin* se explicita que se trata de un gravamen que se recolectaba en la ciudad de Teruel y en dicha ciudad y sus términos, que debían abonar todo caballero o escudero, hombre de paraje o clérigo, cuyas tarifas tal como su nombre indica debían ser la mitad justa de lo especificado para la recaudación del peaje²⁴, las cuales quedan señaladas en la edición de Savall y Penén²⁵.

24. La relación de tarifas que se debían abonar en concepto de pago del peaje de Albarracín se encuentran localizadas en la siguiente referencia documental: Archivo de la Diputación Zaragoza, Sec. Archivo Histórico del Reino, Leg. 746 (39), 10 folios.

25. Cfr. P. SAVALL Y DRONDA Y S. PENÉNY DEBESA, *Fueros, observancias y actos de corte del reino de Aragón*, compilación de 1591, edición facsimilar por Ibercaja y El Justicia de Aragón, tomo II, Zaragoza, 1991, pp. 232-236.

Tarifas de recaudación del peaje de Albarracín²⁶

PRODUCTO	CANTIDAD	PRECIO
Abortons, rabosas y otras salvajinas	1 carga	7 sueldos
Acercon	1 carga	2 sueldos
Ajos	1 carga	7 sueldos
Alcaçuz	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Alcofol	1 arroba	2 dineros
Alcoton de faldeta	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Alfeña	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Aljibas, alquivales, cortinas, traveseros, banovas, cobertores... de seda o lino	Valgan de 10 a 20 a 20 sueldos De 20 en adelante	4 dineros 4 dineros (por libra de dinero)
Almastech	1 arroba	2 dineros
Aludas	1 docena	2 dineros
Alum de roca	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Anillos de oro, piedras preciosas, perlas...		Decidirá el baile si deben pagar o no
Añinos	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Arambre	1 arroba	2 dineros
Arenques	1 carga 1 millar 500 150 Menos	2 sueldos 12 dineros 6 dineros 1 miaja Nada
Argent obrado en tazas, cintas, copas, vasos...	por marco	8 dineros

26. En relación a las tasas del medio peaje de Albarracín hemos de advertir que aparecen algunas mercancías que no se citan en el peaje, como por ejemplo: el quintal de sal de compas que no paga nada, la arroba de esmalte que abona 3 dineros 1 miaja, la arroba de toda simiente de hortaliza que tampoco se cobra, ni la arroba de cáscaras de mangranas, de lintierno ni de violas, sí en cambio por la carga de pastel a 6 dineros, el pescado salado a 1 sueldo por carga, 2 sueldos la carga de anguilas y a otro sueldo la obra de Málaga y la de tierra de Teruel. Además, hay algunos valores que no cumplen ser justo la mitad, como es el caso de la arroba de lana por lavar que debe abonar 1 dinero, cuando en el peaje de Albarracín vemos que son 3; o la de acero que se paga a 2 dineros, mientras que en el peaje son 3, entre otros ejemplos.

EL MEDIO PEAJE DE ALBARRACÍN: EVOLUCIÓN DEL IMPUESTO, PRIVILEGIOS...

PRODUCTO	CANTIDAD	PRECIO
Argent viu	1 arroba 1 carga	12 dineros 7 sueldos
Arroz	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Asno/-a		6 dineros
Astilons	1 bala	7 sueldos
Azero	1 arroba 1 carga	3 dineros 3 sueldos
Ballestas, corazas, camals,cuxots, lorigas, lorigons, jubetes y otras armas	1 unidad 1 unidad 1 unidad 1 unidad 1 carga	1 dinero 4 dineros 6 dineros 4 dineros 6 dineros
Bermellón	1 arroba 1 carga	12 dineros 7 sueldos
Bestia mular de silla, albarda o boçal		1 sueldo
Blanquet	1 carga	2 sueldos
Borra Borra de sillars	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Brasil	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Caballo, rocín o potro boçal	Valorado en 30 o + libras Hasta 200 sueldos Menos de 200	7 sueldos 4 sueldos 2 sueldos
Cabezal travesero	1	1 dinero
Çabon de losa Çabon de lavar	1 arroba 1 carga 1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos 2 dineros 2 sueldos
Cabrunas	1 docena 1 carga	4 dineros 2 sueldos
Cadarço	1 arroba	7 dineros
Çafran	1 libra 1/2 libra o menos	3 dineros Nada
Canela, clavo, girofle	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Cáñamo	1 carga	2 sueldos
Canielas, cordons, perfiles y otras cosas obradas de seda	1 libra	6 dineros
Carnero	1 unidad	1 dinero

CONCEPCIÓN VILLANUEVA MORTE - JUAN MANUEL BERGES SÁNCHEZ

PRODUCTO	CANTIDAD	PRECIO
Carnerunas Cabritunas Corderunas	1 docena	2 dineros
Casiafístola	1 arroba	7 dineros
Cebollino y porreta	1 arroba	Nada
Cera	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Ciruelas secas	1 arroba 1 carga	1 dinero 1 sueldo
Cobre	1 carga	2 sueldos
Cominos	1 arroba 1 carga	3 dineros 3 sueldos
Congrio	1 carga 1 arroba 1/2 arroba o -	2 sueldos 2 dineros Nada
Cordovans adobados	1 docena	6 dineros
Çucre	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Cuernos	1 carga	7 sueldos
Cuero con pelo	1 unidad	2 dineros
Cuero de ciervo adobado	1 unidad	1 dinero
Cuero de vaca adobado bermejo / teñido	1 unidad 1 unidad	6 dineros 4 dineros
Dátiles	1 arroba 1 carga	1 dinero 1 sueldo
Encens	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Espada no guarnecida, guarnecida en argent	1 unidad 1 arroba 1 unidad	4 dineros 7 dineros 12 dineros
Esparteñas o esparto obrado	1 carga 1 docena Menos	2 sueldos 1 miaja Nada
Estambre	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Estaño	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Exep	1 arroba	2 dineros
Favafresa	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Ferroz / Ferret	1 carga	2 sueldos

EL MEDIO PEAJE DE ALBARRACÍN: EVOLUCIÓN DEL IMPUESTO, PRIVILEGIOS...

PRODUCTO	CANTIDAD	PRECIO
Fierro (obrado o sin obrar)	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Figos	1 arroba 1 carga	4 dineros 2 sueldos
Filaça	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Fruta, legumbres	de 1 arroba en adelante	Nada
Fustet	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Guadamacips	1 docena	12 dineros
Gala	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Garbanzos	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Grana	1 carga	7 sueldos
Greda	1 quintal 1 carga	3 dineros 2 sueldos
Guantes de luda	1 par	2 dineros
Indio	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Jengibre	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Lana por lavar Lana lavada Lana miña	1 arroba 1 arroba 1 carga	3 dineros 3 dineros 3 sueldos
Lata	1 arroba	7 dineros
Lecoda de alcoton	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Licheras	1 unidad 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Lienzo Lienzo de lino / de cáñamo	1 vara 1 pieza 1 carga 1 carga 1 pieza o vara	1 miaja 2 dineros 7 dineros 4 dineros 1 dinero
Lino	1 carga	3 sueldos
Manteca	1 arroba 1 carga	3 dineros 3 sueldos
Marfegas	1 carga 1 caña	4 sueldos 1 miaja
Matafalúa	1 arroba 1 carga	3 dineros 2 sueldos

CONCEPCIÓN VILLANUEVA MORTE - JUAN MANUEL BERGES SÁNCHEZ

PRODUCTO	CANTIDAD	PRECIO
Merluzas	1 carga 1 docena Menos	3 sueldos 2 dineros Nada
Miel	1 arroba 1/2 arroba o menos 1 carga	2 dineros Nada 3 sueldos
Olio	1 arroba 1/2 arroba ayuso 1 odre 1 carga	2 dineros Nada 8 dineros 2 sueldos
Orchecano	1 arroba 1 carga	3 dineros 2 sueldos
Pan	1 carga	4 sueldos
Pansas	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Papel	1 carga (de 16 raimas)	7 sueldos
Pebre	1 arroba 1 carga	7 dineros 7 sueldos
Pegunta/ pez	1 arroba 1 carga	1 dinero 1 sueldo
Pellería	1 carga	7 sueldos
Pellot, saya, cuchillo, dardo, ballesta u otra ropa de su vestir	Si no lo vende por ganar ni revender, sino por necesidad o para su servicio	Nada
Peña blanca apurada	1 unidad 1 carga	6 dineros 7 sueldos
Peña vera	1	12 dineros
Peñas de conejos	1 carga 1 unidad	7 sueldos 2 dineros
Pergamino	1 carga 1 docena	2 sueldos 2 dineros
Piedra negra de sofre	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Plomo	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Pluma	1 carga 1 unidad	2 sueldos 2 dineros
Puerco mayor vivo	Valga 6 o + sueldos Más de 10e	4 dineros 2 dineros
Pañal o cuchillo de tajo	1 unidad 1 carga 1 docena en adelante	2 dineros 7 dineros 7 dineros

EL MEDIO PEAJE DE ALBARRACÍN: EVOLUCIÓN DEL IMPUESTO, PRIVILEGIOS...

PRODUCTO	CANTIDAD	PRECIO
Queso	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Racel	1	2 dineros
Realgar	1 arroba 1 carga	12 dineros 7 sueldos
Revol	1 arroba	2 dineros
Ripia o cualquier fusta	1 carga	6 dineros
Rocín de albarda, yegua carrera o de albarda		1 sueldo
Roya	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Sal	1 carga	4 sueldos
Salsa	1 libra (si es para casa)	Nada
Sardinas	1 carga 1 cofín 100 50 Menos	2 sueldos 8 dineros 1 dinero 1 miaja Nada
Sayn de puerco	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Sebo	1 arroba 1 carga	2 dineros 2 sueldos
Seda filada Seda por filar	1 libra 1 libra	3 dineros 3 dineros
Smalt	1 arroba	7 dineros
Sosa	1 arroba 1 carga	1 dinero 1 sueldo
Tamarindo	1 arroba	7 dineros
Tapines	1 carga 1 docena	7 sueldos 12 dineros
Tierra negra		1 dinero
Tiseras, velos, correas, bolsas, zapatos, dardos, gañivetes, cuchillos, peines y otras cosas similares	1 carga	El trenteno 7 sueldos 4 dineros (para los bufons que llevan la tauleta al cuello)
Tocino	1 unidad	2 dineros
Traversera	1 bala	4 sueldos
Túrdiga de cuero de buey o de vaca	1	1 dinero
Vaca de Aragón y Castilla	1 unidad	6 dineros

PRODUCTO	CANTIDAD	PRECIO
Vestir de conejos	1 unidad	6 dineros
Conejunas	1 carga (30 vestidos)	7 sueldos
Zapatos	1 carga	7 sueldos
	1 docena	2 dineros
	1/2 docena	1 dinero
	Menos	Nada
Zumaque	1 quintal	3 dineros
	1 carga	1 sueldo

Señalada la cuantía, conviene cerciorarnos que en su aplicación práctica no afectaban a todos por igual en una época en que la misma estructura social se establecía a partir de unas bases jurídicas diferentes, con una separación tajante fraguada por los privilegios. Es lógico, pues, que tampoco fuesen de aplicación general, sino que su acción se viese limitada por exenciones, concedidas a determinadas personas o productos. De esta manera, entre los lugares que gozaban de ciertas franquicias respecto de este tributo disponemos de varias noticias que además nos confirman su existencia ya en el siglo XIV. Es concretamente en el año 1369 cuando tiene lugar una protesta hecha por los procuradores de Albarracín (Felipe Díaz de Mohort y Juan Pérez de Toyuela) ante el baile de Teruel Ramón Castell, diciendo que sus habitantes y los de sus aldeas estaban exentos del pago del medio peaje que se exigía en Teruel. Para ello fue comprobado el documento que lo acreditaba, una carta de franquicia que fue concedida por Jaime II en Calatayud, el 22 de julio de 1300, donde se expresaba que eran francos e inmunes del pago de todo tributo en el territorio real, aspecto que posteriormente fue refrendado en una provisión de Pedro IV fechada en San Mateo a 9 de febrero de 1370, quedando sólo a partir de entonces exentos de dicho pago²⁷.

En el ámbito del intenso tráfico comercial del sur de Aragón con destino a Valencia hubo conflictos, como el acontecido entre el mercader barcelonés, Pedro Serra, contra los colectores o arrendadores del medio peaje de Albarracín, que en ese año fueron Miguel Pérez de Marcilla, Francisco Sánchez de Santa María, Martín Sánchez de Fababux y Pedro Serrano; el cual se recaudaba en el puesto fronterizo de Barracas de los Jaqueses, a causa de la detención de dos sarracenos que transportaban

27. Archivo Municipal de Terriente, Secc. I-3, rollo 216, doc. 22, fechado en 1369-III-5 y 1370-VII-13. También en Archivo de la Comunidad de Albarracín, Secc. VII-2.1, rollo 374, doc. 53, donde se contempla el proceso llevado entre Albarracín y sus aldeas y el baile de Teruel, don Ramón de Castell, por haber consentido éste al arrendador del medio peaje no respetar el derecho de los de Albarracín de su franquicia. Con la presentación del privilegio real que concede dicho derecho y el reconomiento del baile, ordenando no se cobrase.

dos cargas de lana, y que obligó a intervenir al rey Pedro IV y a su esposa Leonor en carta enviada al baile de Teruel (6 diciembre de 1374)²⁸.

También el *Aureum Opus* cita entre los privilegios de Jaime II uno fechado a 2 de mayo de 1312 sobre el que permitía a aquellos que demostraran a los recaudadores ser vecinos de la ciudad de Valencia estar exentos de la lezda y el peaje de Teruel y Albarracín; y otro del año siguiente (26 de marzo de 1313) que más concretamente hacía alusión a que el medio peaje o lezda de Albarracín, que se recogía y exigía a los ciudadanos y vecinos de Valencia en la ciudad de Teruel, no pudiera ser exigido o pedido desde entonces²⁹. Así mismo, en los fueros de Valencia, se estipula por parte del emperador Carlos I, en 1537, que *com en la vostra ciutat de Terol se exhegeixca un dret qui.s diu mig peatge de Albarrazí, lo qual no se sguarda a vostra magestat, ans és de persona particular, lo qual de justícia no pot exhigir dels regnícoles del vostre regne de València, perquè aquells, per privilegis per vostra magestat al dit regne en general y en particular atorgats e senyaladament als habitants de la vostra ciutat de València, són franchs e immunes de tot peatge. E encara, perquè lo dit dret fonch instituhit per a la guarda del castell de Ròdenes, en lo temps que los regnes de Aragó y Castella eren de diversos reys, per les guerres que entre dits regnes hi havia, la qual causa huy per gràcia de nostre senyor Déu cessa, y lo dit castell és tant derruhinat que envides resten relíquies algunes de aquell per no haver-hi memòria del dit castell. Lo dit dret se diu mig peatge de Albarrazí. Supliquen per ço los tres braços sia mercè de vostra magestat provehir y manar de huy avant lo dit dret no sia exhigit dels regnícoles del dit regne. «Et signanter» dels vehins de la dita ciutat, puix vostra magestat, com di és, no reba utilitat alguna de la exactió del dit dret*³⁰.

Jaime II, el 10 de enero de 1322, presenta en Tortosa una letra por la cual manda al baile general de Aragón y a otros oficiales que sirven la franqueza a los hombres de Castellón en el medio peaje de Albarracín³¹. Este privilegio de franqueza va a ser posteriormente confirmado por Alfonso IV (el 27 de julio de 1329)³² y también por Pedro IV que, concre-

28. Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Cancillería, reg. 1584, ff. 13r-13v.

29. *Aureum Opus Regalium Privilegiorum Civitatis et Regni Valentie* de L. ALANYA, 1515, edición facsimilar a cargo de M.^ª D. CABANES PECOURT, Zaragoza, Anubar, 1972; y más recientemente reproducido en la *Obra de oro de los privilegios reales de la ciudad y del reino de Valencia*, traducción al castellano por F. CALERO y edición de M.^ª D. CABANES, Valencia, 1999, doc. LIV, pp. 175-176 y LIX, pp. 178-179.

30. G. COLÓN y A. GARCÍA, *Furs de València*, Barcelona, vol. VIII, Barcino, 1999, Libro IX, rúbrica XXXIV, 53, pp. 178-179.

31. J. SÁNCHEZ ADELL, *El Llibre de privilegis de Castelló de la Plana (1245-1470)*, Castellón, Ayuntamiento, 1993, p. 86.

32. *Ibidem*, pp. 88-89.

tamente durante los días 27 y 29 de septiembre de 1336, vuelve a ratificar su dispensa³³. Sin embargo, el mismo Jaime II, el 19 de agosto de 1323, reitera que los vecinos de Tarragona no estaban exentos de abonar el medio peaje de Albarracín³⁴.

Unos años más tarde, en 1388, nos aparece otra referencia, esta vez, de manos de Juan I que exime a los vecinos de Segorbe del pago del impuesto de *medio peaje* que debían satisfacer en Teruel y en sus aldeas, si bien dicho privilegio no debió ser observado inicialmente pues en 1399, Martín I el Humano escribía al baile de Teruel ordenándole que devolviese lo incautado a los segorbinos en concepto de peaje y medio peaje, ya que por privilegios reales estaban exentos de su pago³⁵. Tan sólo cinco días más tarde, nos encontramos con que el mismo monarca dicta sentencia contra los arrendadores del peaje que hubieran transgredido la franquicia concedida por sus predecesores³⁶.

De la misma forma quedaban exentos de su contribución los habitantes de la villa de Jérica, que en 1408 y por privilegio del rey Martín I se les concedió en la ciudad de Barcelona el día 30 de mayo, por el cual se hacían «francos a los moradores de esta nuestra villa y a los vecinos de los lugares de su tenencia, y a todas las mercaderías de aquellos en la ciudad de Valencia y en todo el reino, de todo el derecho de herbaje, peaje, medio peaje, nombrado de Albarracín, pontazgo, mesuraje, cozuelo y otro cualquier derecho de mercado, de pesa, riberaje, carnaje, borreaje, victigal y gabella y otra imposición o consuetud nuevas o viejas, ordenadas y ordenaderas»³⁷.

Con todo lo visto hasta el momento, podemos observar cómo entre las tierras situadas entre el valle del Ebro y la fachada mediterránea se permitió un tráfico natural de comercio, con una frontera fácilmente transitable y abierta, que proporcionó ingresos saneados. Si en los fueros de las villas cabeceras (Daroca, Teruel y Albarracín) se muestra interés por mantener la continuidad de los intercambios mercantiles, los primeros privilegios recibidos por las órdenes militares también aluden al tráfico de mercancías, a través de la exención en el pago de lezdas y peajes reales en todos los dominios, lo que cuidaron no sólo de hacerla confirmar por los monarcas, sino extenderla a los sucesivos territorios recibidos.

33. *Ibidem*, pp. 89-91.

34. ACA, Cancillería, reg. 224, f. 51v.

35. J. VILLALMANZO CAMERO, «Catálogo de los pergaminos de Segorbe existentes en el Archivo del Reino de Valencia» en *Estudis Castellonencs*, 8 (1998-1999), pp. 471-598. Pergaminos reales nos 16 y 21, fechados en 1388-IX-5 y 1399-II-28, respectivamente.

36. F. J. GUERRERO CAROT, *Archivo Histórico Municipal de Segorbe (1286-1910)*, Castellón, Generalitat Valenciana, 1986, p. 71. Sección 7.3. Varia, n.º 248, 1399-III-5.

37. Cfr. R. GÓMEZ CASAN, *La «Historia de Xérica» de Francisco de Vayo*, Segorbe, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, 1986, p. 405.

En 1332 se hace una requisita a la villa de Mosqueruela acerca del derecho de medio peaje³⁸. Sobre el asunto se puede añadir que el 29 de marzo de 1384, ante la presencia del jurado Pascual Pérez Navarro y del notario Sancho Pérez Navarro, comparece en Mosqueruela Felich Gener, mercader vecino de San Mateo, declarando que «como el tenga grant partida de lana que a comprado en la dita villa e quiera aquella llevar al regno de Valencia e pagar su derecho del peage e medio peage de Albarracín» sin que encuentre a la persona encargada de ello, a pesar de que ha preguntado «al dito jurado e a otras grandes compannas de homes que son en la plaça de la dita villa». Por ello requiere al notario que le extienda carta pública por si surgieran posteriores reclamaciones³⁹. Precisamente en Mosqueruela, el 17 de enero de 1381, ante el notario Pedro Solsona, don Juan Abril, vecino de Albarracín, actuando como procurador de Francisco Sánchez de Santa María, de Pedro Serrano y de Martín Sánchez de Fababuj, vecinos de Teruel, arrendadores del peso, peaje y medio peaje de Albarracín, reciben de Beltrán Sánchez, vecino también de Mosqueruela, 10 florines de oro como parte de los 20 florines que debía abonar por el subarriendo de los derechos en dicha villa «que vos aviades a collir por aquellos»⁴⁰.

También en Puertomingalvo se reclaman exenciones comerciales y se garantizan los privilegios mercantiles conseguidos en el siglo XIV. Tales como la mención de dos refrendos del medio peaje de Albarracín y Teruel realizados en 1387 y 1410 respectivamente⁴¹. En este aspecto, conservamos en dos pergaminos localizados en el Archivo Municipal de Linares las respuestas que se hicieron el 12 de abril de 1372 y el primer día del mes de diciembre de 1382 a Linares y el Puerto sobre su reclamación, por sus privilegios, de la exención del medio peaje de Albarracín⁴². Lo mismo acontece en 1394 (18 septiembre) con los lugares de la Orden de Montesa⁴³, a los que Juan II declara exentos de pagar peaje, lezda, montazgo y otros impuestos entre los que se encontraba el medio peaje ante la requisición

38. Archivo Municipal de Linares de Mora, Pergaminos, rollo 31, doc. 33.

39. AHPM. (Archivo Histórico de Protocolos de Mora de Rubielos), Protocolo de Sancho Pérez Navarro, 1384-1391, f. 13r.

40. AHPM, Protocolo de Pedro Solsona, 1381, ff. 107v-108r.

41. Archivo Municipal de Puertomingalvo, Concejo, doc. 64, f. 63r.

42. Archivo Municipal de Linares de Mora, Pergaminos, rollo 31, docs. 13 y 15. Aunque esta localidad ya gozaba del privilegio del medio peaje de Albarracín desde 1344 (*Idem*, docs. 3 y 4, fechados el 1 de marzo y el 2 de octubre, respectivamente).

43. Véase M. NAVARRO BENITO, «Los castillos de la Orden de Montesa en el contexto del siglo XIV» en *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 13 (2000-2002), pp. 329-341; y E. GUINOT RODRÍGUEZ, «Organizació y estructuració del poder al sí d'un Orde Militar: el cas de l'Orde de Montesa (segles XIV-XV)» en *Anuario de Estudios Medievales*, 25 (1995), pp. 179-214.

hecha por Gonzalo Ferrer, vecino de San Mateo, ante Pedro Zarzuela, vecino de Sarrión y regidor de la Comunidad de Teruel⁴⁴.

Otro documento, en este caso sin fecha ni lugar pero que por su escritura datamos en el Cuatrocientos, cita los pagos realizados por los vecinos de las aldeas de la Comunidad de Teruel, entre los que sobresalen los greuges y prejuicios hechos en algunos lugares y villas del reino de Valencia, desde donde se van anotando uno a uno los pagos en concepto de medio peaje⁴⁵. Trata el caso de Alcira, al igual que otra carta de mediados de septiembre de 1438 en la que Bernat Juan Gurar se dirige a Diego Medina sobre el peaje y medios peajes de los ganados que eran exigidos en aquella villa⁴⁶; puesto que, desde el fuero de 1442, quedaba prohibido que se exigieran peajes a los ganados trashumantes, como arbitrariamente se hacía. Además, sabemos que el último día de agosto de 1422, Bartolomé Pruneda, vecino de Villarreal, acompañado de Salvador Azori, Bernat Azori, Domingo Perico y Pedro Ezquerria, todos ellos vecinos de Almazora, exigen el derecho a no pagar el impuesto del medio peaje de Albarracín, al menos durante el desarrollo de la feria de Teruel, ni cuando estuvieran viniendo a ella⁴⁷.

Al margen de la evolución del impuesto del medio peaje de Albarracín, el ascenso de Álvaro Pérez de Azagra en el señorío de Albarracín propicia un período de colaboración estrecha con Jaime I. Fruto de estas buenas relaciones el 7 de mayo de 1255 el monarca exime a los habitantes de Albarracín de los impuestos de peaje y lezda en todo su reino⁴⁸. Esta franquicia suponía la libre circulación de mercancías para los comerciantes serranos que se hace extensiva a los rebaños que todos los años se dirigían fundamentalmente a los pastos valencianos⁴⁹. Sin duda nos encontramos ante un privilegio que tuvo una gran trascendencia en las tierras de Albarracín porque fue el factor principal que contribuyó al espectacular desarrollo de la actividad pecuaria en este territorio. Se conservan numerosas confirmaciones de estas franquicias presentadas ante los monarcas aprovechando la jura de los fueros y privilegios de la Tierra en el acto de su coronación⁵⁰. El propio rey Jai-

44. Archivo de la Comunidad de Teruel (Mosqueruela), Secc. VII-3, rollo 428, doc. 29, 19 folios.

45. *Ibidem*, Secc. III-4, rollo 398, doc. 385, 4 folios.

46. Archivo de la Comunidad de Teruel (AHPT), rollo 1050, doc. 1220, 1 folio.

47. AHPT, Secc. Concejo de Teruel, Manual de Actos de Pedro Sánchez de Valdeconejos (1422-23), caja 6, doc. 19, f. 13r-13v.

48. *Ibidem*, doc. 64.

49. «Itaquod non donetis nec dare unquam teneamini de ganatis vel bestiariis sive rebus usis propriis vel mercibus quas comparaveritis vel duxeritis vel portaveritis vel duci aut portari feceritis pedagium sive lezdam vel aliquam consuetudinem statutam vel statuendas in alio loco dominationis nostre».

50. El propio Jaime I el 22 de febrero de 1262, Jaime II, Valencia, 26 de junio de 1295 (Archivo Municipal de Albarracín, AMA, Sección I-1, f. 96r y ACA, Real Cancillería, reg. 194, f. 147v), Villafranca, 28 de abril de 1300 (ACA, Real Cancillería, reg. 197, f. 111r) y Cala-

me II trasladó el 14 de junio de 1322 a Bernardo de Nuce, baile del reino de Valencia, la orden de proteger las libertades sobre libre tránsito que ostentaban las gentes de Albarracín en su jurisdicción. Sin duda con excesiva frecuencia no se respetaban los privilegios reales⁵¹.

Por otra parte, la recaudación del peaje no estaba centralizada en la ciudad de Albarracín. Tenemos datos de cómo se exigía en las aldeas, lo que nos induce a pensar que se cobraba en cualquier lugar poblado de su distrito jurisdiccional. Así el monarca Jaime II concede el 19 de enero de 1300 a Álvaro Ruiz de Espejo la cantidad de 600 sueldos con carácter vitalicio con cargo al peaje que se exigía en la aldea de Pozondón⁵². Mientras los oficiales de Ródenas hacen lo propio el 6 de noviembre de 1385 con la imposición de 2 sueldos a Berenguer Jornet en concepto de peaje, lo que provocó la reclamación del concejo de la ciudad de Valencia ya que poseían privilegios de exención de este impuesto⁵³.

En ocasiones el peaje se utiliza para recompensar servicios prestados a la monarquía. Jaime II aprobó el 26 de septiembre de 1297 una consignación vitalicia a Juan Díaz y a Simón Ibáñez de 200 sueldos anuales respectivamente imputada sobre la recaudación del peaje de Albarracín⁵⁴. En otras este impuesto lo arrendó el monarca para sanear su maltrecha hacienda. El 19 de diciembre de 1390 suscribe un convenio con la Comunidad de aldeas por el cual esta institución se compromete a entregar 4.500 sueldos anuales durante 5 años a cambio de gestionar las rentas del peaje y el molino⁵⁵. Tras el privilegio del montazgo concedido en 1391⁵⁶, el monarca vendió ambos derechos el 22 de abril de 1391 a Juan Fernández de Urries, caballero y alcaide de las fortalezas de Albarracín, por 15.000 sueldos debido a los elevados costes que tenía que atender el monarca para apaciguar las insurrecciones de la isla de Cerdeña⁵⁷. No sabemos si este contrato se consumó pues unos meses después vemos como Pedro de

tayud, 22 de julio de 1300 (AMA, Sección I-1, 1, doc. 6, f. 352r, Archivo de la Comunidad de Albarracín, ACAL, Sección VII-2.1, núm. 53 y Archivo Municipal de Terriente, AMT, Sección I-3, núm. 22), Alfonso IV, Zaragoza, 4 de mayo de 1328 (ACA, Real Cancillería, reg. 474, ff. 291r-291v), Pedro IV Valencia, 27 de febrero de 1337, 2 de septiembre de 1370 (AMT, Sección I-3, f. 22r y ACAL, Sección VII-2, 1, f. 53r), Martín I, Valencia, 5 de diciembre de 1402 (ACA, Real Cancillería, reg. 2197, f. 155v).

51. ACA, Real Cancillería, reg. 175, f. 153r.

52. ACA, Real Cancillería, reg. 252, f. 208r y reg. 197, f. 209r.

53. AMA, Sección I-1, f. 350r.

54. ACA, Real Cancillería, reg. 195, f. 73v.

55. ACA, *Ibidem*, reg. 1931, ff. 80r-85r.

56. Sobre estas cuestiones J. M. BERGES SÁNCHEZ, «La Comunidad de Albarracín, orígenes y evolución durante la Baja Edad Media» en J. M. LATORRE CIRIA (coord.), *Estudios históricos sobre la Comunidad de Albarracín*, I, Estudios, Zaragoza, 2003, pp. 106-107.

57. ACA, Real Cancillería, reg. 1931, ff. 129v-130v.

Exea, escudero de la ciudad de Huesca, suscribe las mismas condiciones el 7 de septiembre⁵⁸.

Hasta el reinado de Martín I los documentos hacen referencia a los privilegios de lezda y peaje concedidos por los monarcas aragoneses a los habitantes de Albarracín. Tal vez los oficiales que recaudaban otros impuestos de tránsito comenzaron a exigir tasas por conceptos y en lugares no autorizados por lo que los comerciantes y ganaderos de la Sierra elevaron su malestar al rey quien en documento expedido el 12 de mayo de 1402 amplió estas franquicias vigentes a los impuestos de pontaje y pasaje en atención a la fidelidad mostrada durante la guerra con Castilla⁵⁹. El *pontaticum* se exigía al atravesar los cursos fluviales por puentes y vados, el *passaticum* por el paso de animales, lo que en ocasiones generaría más de una interpretación interesada por parte de los colectores⁶⁰. No obstante, nos interesa observar cómo los agentes fiscales buscaban cualquier ambigüedad en la redacción de los privilegios para imponer cánones más gravosos. En ocasiones estas medidas de gracia eran concedidas por los monarcas para financiar la reparación de los puentes ante las fuertes avenidas provocadas por el deshielo o por un período de lluvias permanente. Por ejemplo Alfonso IV eximió el 29 de marzo de 1329 a los vecinos de Albarracín durante un plazo de tres años del pago de un denario por persona o bestia que por un tiempo de 5 años había autorizado el monarca a los oficiales de Teruel para cobrar a todo el que pasare por los puentes de la ciudad⁶¹. En sentido inverso las autoridades de Albarracín también fueron autorizadas a gravar el paso por los puentes de la ciudad bien para la construcción de una infraestructura nueva como la concedida por Pedro IV el 30 de septiembre de 1366 para cobrar un óbolo por tiempo de 4 años para impulsar la finalización de un puente que ya llevaba tiempo construyéndose⁶², o bien a consecuencia de los daños sufridos en la estructura de los puentes debido a un período de continuas lluvias. El 27 de enero de 1346 el mismo monarca autoriza durante 6 años a cobrar un óbolo en concepto de pontaje en la Puerta de Teruel próxima al río Guadalaviar debido a las inundaciones sufridas por las malas condiciones meteorológicas y el mismo día 4 de noviembre de ese año amplía esa autorización para exigir el impuesto de barra⁶³. Puentes deteriorados y pasos obligados que no ofrecían seguridad significaba la búsqueda de otras vías alternativas para el tráfico mercantil y en consecuencia reper-

58. ACA, *Ibidem*, reg. 1932, ff. 13v-15v.

59. ACA, *Ibidem*, reg. 2197, ff. 154v-155v.

60. L. GARCÍA DE VALDEAVELLANO, *Curso de Historia...*, p. 606.

61. ACA, Real Cancillería, reg. 478, f. 182r.

62. ACA, *Ibidem*, reg. 910, ff. 143r-143v.

63. ACA, *Ibidem*, reg. 882, f. 153r y reg. 881, ff. 95r-95v.

cutía negativamente en los intercambios comerciales de la comarca. Por ello los concejos gastaron elevadas sumas para mantener expedito permanentemente el paso de personas, animales y mercancías. Para el caso de Albarracín los puentes de Rodilla y de Entrambasaguas fueron los más relevantes.

LA ARRENDACIÓN DEL TRIBUTO

Para comenzar este apartado podemos incidir en una premisa importante, y es que todo impuesto, para hacerse efectivo, necesita de una infraestructura y un proceso recaudatorio determinados. Pero dos son esencialmente los problemas que vienen a dificultar su estudio: por un lado, que la recaudación era normalmente cedida en arriendo a particulares; los cuales, por lo tanto, eran los que asumían la obligación de desarrollar toda la estructura institucional necesaria para hacer efectiva la recaudación. Y por otro, que estructura institucional y proceso recaudatorio — dos elementos fuertemente unidos; casi inseparables— variaban de unos impuestos a otros. De esta forma, entre las condiciones que figuran en el cabrero de peajes se contempla la necesidad no sólo de especificar el término y jurisdicción de cada uno, sino también el camino que debían seguir los conductores de mercaderías, los cuales a poco que se desviasen de él se exponían a infinitas extorsiones por parte de los guardas y cobradores, que les salían al encuentro⁶⁴. Estas condiciones aparecen recogidas en el epígrafe de los límites del dicho peaje, donde se cita *qui caminara enta Daroca, enta el Campiello*, camino de Villed, camino de Valencia, de Corbalán y, por último, de Alfambra.

Aunque ya hemos ido adelantando algunos datos acerca de la arrendación de este sistema impositivo, percibimos cómo también en la presentación del privilegio de la feria de Teruel, que nos viene recogida en un documento fechado el 25 de agosto de 1499, en el que comparecen los regidores de la ciudad ante el hostelero Joan de Burbáguena, que durante ese año actúa como arrendador del derecho de peaje y medio peaje para que no exigiera dichos gravámenes durante este período. Tan sólo cuatro días más tarde, el mismo arrendador dispone una breve lista con los nom-

64. Un teólogo valenciano del siglo XVI, el padre Salón, defendía el peaje tanto por la necesidad de mantener seguros los caminos, como por la finalidad a la que se destinaba el impuesto, que era la de *pagar los estipendios de los ministros del rey en este reyno y premiar a los nobles, a las esposas o a los hijos de quienes intrépidamente sirvieron al bien común, ya que esto es muy justo y conviene masivamente a la dignidad real y es utilísimo para el bien común* [J. ALIAGA, *Los tributos e impuestos valencianos en el siglo XVI. Su justificación y moralidad según Fr. Miguel Bartolomé Salón*, O.S.A. (1539?-1621), Roma, 1972, p. 268].

bres de aquellas personas provenientes de Calatayud y sus aldeas no habiéndolas podido excusar del cobro del medio peaje, las cuales se obligaron a los regidores «que si por justicia se determinase que el privilegio de la feria no exime ni los faze inmunes del dicho medio peaje que pagaran». El tema no se zanja aquí, sino que el 14 de septiembre se vuelve sobre la cuestión del medio peaje que Joan de Burbáguena se fuerza a exigir en el tiempo de la feria contra el privilegio de aquella, ya que esto causa agravios a los caminantes no queriendo venir a negociar a la ciudad de Teruel, por lo que se pide se tomen medidas al respecto⁶⁵.

La arrendación del medio peaje podía recaer también en manos del colectivo mudéjar, tan representativo en estas tierras del sur aragonés, es el ejemplo de Hamet Alcaudí, alias el Morcillo, marido de Fátima de Arcos y padre de Mahoma Alcaudí⁶⁶, quien además de ostentar el cargo de alalmín, fue arrendador del peso, peaje y medio peaje de Albarracín en 1415⁶⁷, junto a Joan Maestre y Joan de Miedes, quienes hacen comparecer a Joan Negre, ciudadano de Valencia; y procurador de varios ciudadanos cristianos, lo que demuestra su importancia en el contexto local. Él mismo nos consta que fue arrendador de los mismos derechos durante los dos años anteriores, 1413 y 1414 y lo será también un año después, en 1416⁶⁸. Poco después, en una carta de absolución redactada el 3 de agosto de 1422 nos encontramos a Rodrigo Sánchez de Oruño, escudero habitante en Teruel, que fue en otro tiempo baile de Albarracín y arrendador del peaje de dicha ciudad, que absuelve al ya fallecido Nicolás Contarín, mercader de Valencia, de todas las cuantías de dineros, paños y lanas y cualesquier otras cosas que le debía por razón del peaje⁶⁹.

La recaudación del medio peaje rebasó los límites del Medievo, puesto que muy avanzadamente en el tiempo, el 28 de abril de 1587, se presenta sentencia dada y promulgada por mosén Juan Bautista García, caballero y consejero de su majestad el rey Jaime sobre peajes a la ciudad de Teruel y Albarracín⁷⁰. Incluso se percibe en el memorial de las cosas que se han de ver y examinar para informar al monarca sobre la letra dada en

65. AHPT, Concejo, Manual de Actos de Juan Plaza de Monreal (1499-1500), caja 6, doc. 18, f. 61v, 63r-63v y 70v.

66. Véase su referencia prosopográfica en G. NAVARRO y C. VILLANUEVA, *Los mudéjares de Teruel y Albarracín. Familia, trabajo y riqueza en la Edad Media*, Teruel, Centro de Estudios Mudéjares, 2003, pp. 86-87.

67. AHPT, Concejo, Protocolo notarial de Sancho Boyl, caja 34, doc. 1, f. 5v, fechado en 1415-I-11.

68. E. SARASA SÁNCHEZ, *Aragón en el reinado de Fernando I (1412-1416)*, Zaragoza, 1986, pp. 151, 171, 193, 216 y 234.

69. AHPT, Concejo, Protocolo notarial de Juan Sánchez de Santa María, caja 13, doc. 3, ff. 312r-313r.

70. Archivo de la Comunidad de Teruel (AHPT), rollo 1058, doc. 1167, 10 folios.

Madrid, el 11 de julio de 1595, que recoge el privilegio que Teruel y su Comunidad tienen sobre los pastos y la entrada libre de su ganado a herbar y pasturar franca y libremente en el reino de Valencia. En él se recuerda el privilegio que Jaime I el Conquistador concedió perpetuamente el año 1247 a los vecinos y habitantes de la ciudad y comunidad de Teruel enfranqueciéndoles del derecho de pasaje en la villa de Alcira, a la vez que se rememoran también los principales privilegios y concesiones reales que los reyes de Aragón fueron haciendo a lo largo del tiempo a estos vecinos, junto con los de la villa de Mosqueruela, sobre no pagar en el reino de Valencia lezda, peso, peaje, medio peaje, mesuraje, cozuelo, carneraje, pasturaje, asadura, montaje, ni otro victigal ni derecho alguno por razón de sus ganados mayores y menores y sus mercaderías, asegurándoles la posesión de guaje y salvaguarda por todo su territorio⁷¹. Esta nota nos indica que también se debió cobrar medio peaje en el reino de Valencia, al menos en Alcira, tal y como nos han delatado algunos documentos contemplados más arriba. La inmunidad de medio peaje en el paso por el reino para sus ganados y mercancías queda reconocida además en otras localidades que copian literalmente esta fórmula basada en la media recaudación, como debió ocurrir en la misma ciudad de Valencia o en Castalla y Jijona donde se recolectaba el medio peaje de Játiva, tal y como se contempla en los registros documentales referentes a su cobro estipulado ya en el siglo XVII⁷². En 1568, igualmente nos encontramos con una demanda interpuesta por don Jerónimo de Vilarasa, caballero y baile de Murviedo, contra Miguel Ausías, arrendador del «dret del mig peatge de Morvedre», y el mercader Pau Bargada⁷³; mientras que en 1598, el arrendador de dicho impuesto es ahora Luis Fababuix, quien atribuye un fraude de lana a Vicent Borràs y Cristòfol Fines, ambos *flassaders*⁷⁴ e interviene en una confiscación de estambre hilado contra el procurador patrimonial del rey⁷⁵. Lo mismo que en 1591 cuando Pedro Puebla, colector y administrador del derecho de medio peaje del «Duc de l'Infantat», constata un fraude de mercaderías cometido por Miguel Gonzalo junto con otros, documento donde se citan los lugares de Ayora y Albarracín⁷⁶.

71. *Ibidem*, rollo 1059, doc. 1277, 8 folios.

72. ARV, Maestre Racional, Derechos reales, para Castalla y Jijona (medio peaje de Játiva): Sign. 10523, Legajo 521 (año 1663), Sign. 10528 (año 1696) y Sign. 10532 (año 1686); para Játiva Sign. 10627, Leg. 524 (año 1697); Jijona, Sign. 10664, Leg. 524 (año 1685); y, por último, para Valencia, Sign. 10794, Leg. 528 (año 1607).

73. ARV, Real Patrimonio, Procesos de la Bailía General (Letra P), Inventario II, Sign. 623, n.º 392.

74. *Ibidem*, Sign. 1.188, n.º 1133.

75. *Ibidem*, Sign. 1.208, n.º 1144.

76. *Ibidem*, Sign. 1.032, n.º 963.

Por su parte, los vecinos de la Comunidad de Albarracín también alegaron sus franquicias en diferentes ocasiones. En una de ellas, documentada el 7 de noviembre de 1591, varios señores de ganado de las principales familias de la Comunidad —entre ellos Pedro Navarro, de Terriente, Juan Cavero, de Frías, Martín de Vitello y doña Caterina Garcés de Marcilla, de la ciudad de Albarracín— denunciaron cómo, pese a tener las franquicias de *lleuda*, *peaje*, *medio peaje*, *pontage*, *pasage* y *almoxarif de totes les robes*, *mercaderies* y *bens*, sus ganados habían sido multados con dos asnos en la villa de Ayora en concepto de medio peaje. En ese sentido, los ganaderos alegaron distintos privilegios desde Jaime I a Pedro II⁷⁷.

Como conclusión, hay que señalar que a vista de los graves perjuicios que causaban, el consistorio del reino de Aragón solicitó su abolición en varias ocasiones⁷⁸. Una de las principales propuestas para su extinción, junto con los merinajes, se hizo en las Cortes de 1678 pidiendo el monarca a cambio 14.000 escudos de renta anual, por lo que no fue posible llevar a cabo este asunto hasta las de 1686 cuando los peajes se suprimieron para siempre, abonando al rey, para los reales, la cantidad de 6.000 libras anuales y a los particulares lo que justificasen haber percibido por esta causa⁷⁹.

77. Consúltese J. L. CASTÁN ESTEBAN, *Pastores turolenses. Historia de la trashumancia aragonesa en el Reino de Valencia durante la época foral moderna*, Zaragoza, CEDDAR, 2002, pp. 296-297 (ARV, Bailía, letra P, Expediente n.º 1042, f. 11v).

78. Una distribución de las cantidades recogidas por este derecho y los lugares en los que se recaudaba en el siglo XVII se encuentra en J. A. SALAS AUSENS, «La hacienda real aragonesa en la segunda mitad del siglo XVII», en J. I. FORTEA y C. M.^a CREMADES (eds.), *Política y Hacienda en el Antiguo Régimen, II Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, vol. I, Murcia, 1993, pp. 491-511, en especial 492-493.

79. I. de ASSO y DEL RÍO, *Historia de la economía política de Aragón*, Zaragoza, 1798 (Edición de José Manuel Casas Torres, Zaragoza, CSIC, 1947, p. 252) y *Gran Enciclopedia Aragonesa*, tomo X, Zaragoza, 1982, p. 2.600.